

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA  
ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE GANDÍA

Grado en Turismo



# “Impacto del traslado del aeropuerto en la Región de Murcia frente al aeropuerto de Alicante”

TRABAJO FINAL DE GRADO

Autora: Inmaculada Egea Jiménez

Gandía, 2020

## Resumen

El turismo no se puede entender sin el movimiento de las personas a través del transporte aéreo, pieza fundamental para desplazarse cómoda y rápidamente entre puntos tanto del panorama nacional como internacional. Una infraestructura aeroportuaria adecuada crea un vínculo con los turistas que supone un impulso para las regiones donde se sitúan.

Este trabajo final de grado tiene como objetivo estudiar el efecto que ha supuesto el cambio de aeropuerto en la Región de Murcia, trasladando los servicios aeroportuarios del Aeropuerto de Murcia-San Javier hacia el Aeropuerto Internacional Región de Murcia, tanto en la propia Región como frente a su competidor, situado a menos de 100 kilómetros de distancia, el Aeropuerto de Alicante-Elche. Este trabajo se enmarca dentro del contexto de la organización de la aviación a nivel estatal, repercutiendo en el eje aéreo que encontramos hoy en día en España. A partir de ahí, trataremos los tres aeropuertos mencionados y con ello, la determinación de las causas de la creación del nuevo aeropuerto en la Región de Murcia situado a tan solo 40 kilómetros de distancia y el devenir que este ha tenido, con el objetivo de ofrecer una visión global actual de la materia aeroportuaria en la Región.

## Palabras clave

Aeropuerto Alicante-Elche, Aeropuerto Murcia-San Javier, Aeropuerto Internacional Región de Murcia, AENA, Región de Murcia.

## Abstract

Tourism cannot be understood without the movement of people through air transport, a fundamental piece to move comfortably and quickly between points both nationally and internationally. An adequate airport infrastructure creates a link with tourists that gives a push to the regions where they are located.

The aim of this final degree work is to study the effect of the transfer of airports in the Region of Murcia, moving the airport services from Murcia-San Javier Airport to the Region of Murcia International Airport, both in the Region itself and in relation to its competitor, located less than 100 kilometres away, Alicante-Elche Airport. This work is framed within the context of the organization of aviation at a state level, affecting the air axis that we find today in Spain. From there, we will treat the three mentioned airports and with it, the determination of the causes of the creation of the new airport in the Region of Murcia located at only 40 kilometers of distance and the evolution that this one has had, with the objective to offer a global current vision of the airport matter in the Region.

## Key words

Alicante-Elche Airport, Murcia-San Javier Airport, Region de Murcia International Airport, AENA, Region of Murcia.

## Índice

1. Introducción .....	4
1.1. Objetivos .....	5
1.2. Metodología .....	5
1.3. Limitaciones .....	5
2. La evolución del sector aéreo y su relevancia para el sector turístico .....	6
3. La gestión aeroportuaria en España.....	7
3.1. AENA.....	8
3.2. Fomento al desarrollo de los aeropuertos españoles.....	17
4. Aeropuerto de Alicante-Elche .....	21
5. Aeropuertos de la Región de Murcia .....	27
5.1. Aeropuerto de Murcia-San Javier .....	27
5.2. Aeropuerto Internacional Región de Murcia .....	36
6. Estudio comparativo .....	39
6.1. El turismo en la Región de Murcia .....	40
6.2. La influencia aeroportuaria .....	43
7. Conclusiones.....	46
8. Bibliografía .....	47

## Índice de gráficos

Gráfico 1: Principales operadores aeroportuarios 2019 .....	11
Gráfico 2: Peso de los pasajeros en la red AENA según categoría .....	13
Gráfico 3: Evolución número de pasajeros en las categorías de AENA 2011-2019 .....	16
Gráfico 4: Evolución resultado ejercicio de AENA 2011-2019 .....	16
Gráfico 5: Orden de magnitud relativo de los fondos públicos recibidos por aerolíneas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes públicos autónomos.....	19
Gráfico 6: Evolución compañías aéreas 2007-2011 en los aeropuertos españoles según subvenciones.....	19
Gráfico 7: Evolución Ryanair, Vueling, Air Nostrum e Iberia 2006-2019 .....	20
Gráfico 8: Evolución pasajeros 2009 -2019 en Aeropuerto Alicante - Elche.....	23
Gráfico 9: Evolución del volumen de pasajeros 2009-2019 en Aeropuerto de Alicante-Elche ..	23
Gráfico 10: Tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Alicante-Elche según procedencia .....	24
Gráfico 11: Evolución pasajeros anual en el Aeropuerto de Alicante - Elche .....	24
Gráfico 12: Número de pasajeros según país de procedencia en 2019.....	25
Gráfico 13: Demanda nacional de turistas en Alicante .....	25
Gráfico 14: Medio de transporte de acceso según procedencia. ....	26
Gráfico 15: Evolución total de pasajeros y de la compañía Ryanair en el Aeropuerto de Murcia-San Javier.....	31
Gráfico 16: Pasajeros aeropuerto Murcia-San Javier según procedencia .....	31
Gráfico 17: Variación anual de pasajeros según procedencia .....	32
Gráfico 18: Evolución pasajeros durante el periodo 2016-2018.....	32
Gráfico 19: Pasajeros Aeropuerto Murcia-San Javier según procedencia 2018 .....	33
Gráfico 20: Pasajeros Aeropuerto Internacional Región Murcia 2019 .....	38
Gráfico 21:Comparativa de nacionalidades entre los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia operativos .....	39
Gráfico 23: Evolución de la demanda nacional en la Región de Murcia .....	41
Gráfico 24: Evolución nacional del medio de acceso a la Región de Murcia .....	41
Gráfico 25: Evolución de la demanda internacional en la Región de Murcia .....	42
Gráfico 26: Evolución internacional del medio de acceso a la Región de Murcia .....	42
Gráfico 27: Evolución pasajeros en los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia .....	44
Gráfico 28: Comparación procedencia entre los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia .....	45

## Índice de imágenes

Imagen 1: Mapa de los aeropuertos y helipuertos gestionados por AENA en España.....	8
Imagen 2: Aeropuertos y densidad de población en la España continental.....	12
Imagen 3: Radio de 100 kilómetros desde cada aeropuerto en España.....	13
Imagen 4: Distribución de las ayudas públicas transferidas a las compañías aéreas (2007-2011) .....	18
Imagen 5: Nueva Área Terminal aeropuerto Alicante-Elche.....	21
Imagen 6: Mapa de rutas desde el Aeropuerto de Alicante-Elche .....	22
Imagen 7: Antigua terminal de pasajeros del aeropuerto Murcia-San Javier.....	27
Imagen 8: Terminal pasajeros aeropuerto Murcia-San Javier .....	28
Imagen 9: Mapa de rutas desde el Aeropuerto Murcia-San Javier.....	29
Imagen 10: Localización de campos de golf en la Región de Murcia.....	30
Imagen 11: Ubicaciones Aeropuerto Murcia-San Javier, futuro aeropuerto y el Aeropuerto de Alicante-Elche.....	35
Imagen 13: Fachada terminal Aeropuerto Internacional Región de Murcia .....	37
Imagen 14: Destinos del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.....	37
Imagen 15: Destinos de los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia .....	45

## Índice de tablas

Tabla 1: Red de aeropuertos de AENA.....	9
Tabla 2: Clasificación de aeropuertos según tipología AENA.....	10
Tabla 3: Evolución resultado de explotación en millones de euros de los aeropuertos de la red AENA 2011-2014 .....	14
Tabla 4: Las 4 compañías que más destinos ofertan en Aeropuerto de Alicante - Elche. ....	22
Tabla 5: Evolución 2013-2018 de los tipos de alojamiento en la provincia de Alicante. ....	26
Tabla 6: Destinos ofertados por las aerolíneas en el aeropuerto Murcia-San Javier .....	29
Tabla 7: Comparación de la evolución de pasajeros en miles 1990-2000 entre Murcia-San Javier/Alicante/España.....	33
Tabla 8: Comparación aerolíneas con mayor volumen de pasajeros 2018-2019 entre aeropuertos de la Región.....	38
Tabla 9: Estimación y datos reales del volumen de pasajeros en el nuevo aeropuerto .....	39
Tabla 10: Estimación y datos reales de la oferta de alojamientos en la Región de Murcia.....	40
Tabla 11: Evolución alojamiento en la Región de Murcia .....	43

## 1. Introducción

El turismo se ha convertido en el motor de la economía española. Los datos lo confirman cada año, de manera que España se ha ido consolidando hasta conseguir ser un destino turístico de primer nivel. A lo largo de 2019, un total de 83,7 millones de turistas eligieron España como destino, siendo el segundo país más visitado del mundo, tan solo por detrás de Francia (INE, 2020) (Organización Mundial del Turismo, 2019).

De hecho, ese creciente número de turistas viene acompañado de un importante volumen de ingresos para el sector de forma directa, y para otros sectores que se benefician indirectamente. Gracias a los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), se conoce que el sector turístico supuso para la economía nacional unos ingresos en el año 2018 de 147.946 millones de euros, que representan un 12,3% del Producto Interior Bruto (PIB). Un empuje notable para cualquier periodo, ya sea de crisis o bonanza.

Pero, ¿qué hace que España sea un destino tan demandado? Gastronomía, cultura, naturaleza, clima, etc., recursos que son de peso para visitar el país. Por otra parte, las facilidades para viajar por España son cada vez mayores, gracias a todas las infraestructuras de transporte existentes.

Respecto al medio de transporte utilizado, según el INE, en 2019, 68'7 millones de turistas eligieron el aéreo para acceder a su destino dentro del territorio nacional, lo que representa más de un 80% del total, haciéndonos ver la vital importancia que tiene este sector.

Estos datos muestran la importancia que tiene el binomio transporte aéreo – turismo, para nuestro país, y como determinadas infraestructuras de transporte pueden facilitar el desarrollo de las regiones con atractivos turísticos.

Con este trabajo se pretende entender la repercusión que una adecuada infraestructura aérea supone para la región, el empuje económico que eso conlleva, pero, también, el impacto que provoca cuando un aeropuerto desaparece.

Para llevarlo a cabo, se estudiarán tres casos: el Aeropuerto de Alicante-Elche, con gran importancia en cuanto a turismo de sol y playa se refiere y, el peculiar caso de los dos aeropuertos de la Región de Murcia. En esta comunidad operaba el aeropuerto de San Javier-Murcia, pequeño pero competitivo, situado en la costa, que proporcionaba empuje a la zona del Mar Menor, y que se encuentra clausurado desde hace más de un año por un proyecto ambicioso, el Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Con estos tres aeropuertos se busca averiguar en qué razones se basan para tomar decisiones estratégicas como el cierre de un aeropuerto a cambio de otro para saber si de esta manera, se han conseguido los resultados esperados.

En definitiva, es fundamental entender el efecto dinamizador que una infraestructura aérea provoca en todos los aspectos, y el antes y el después que cualquier región desea tener.

## 1.1. Objetivos

Con la elaboración de este trabajo final de grado, se pretenden conseguir varios objetivos mencionados a continuación:

Como objetivo principal del TFG, se tratará de averiguar el impacto que ha tenido el traslado del aeropuerto tanto en la Región de Murcia como frente a uno de sus grandes competidores, el aeropuerto de El Altet.

En cuanto a objetivos específicos, podremos encontrar:

- Conocer la evolución del transporte aéreo y su impacto en el turismo.
- Conocer la gestión aeroportuaria de los aeropuertos públicos de España.
- Analizar un aeropuerto turístico y dos regionales obteniendo así información amplia y detallada de los mismos.
- Analizar las causas de la suspensión de actividad en el Aeropuerto de Murcia-San Javier.
- Averiguar el efecto que ha provocado el nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia tanto en el turismo de la Región como frente al Aeropuerto de Alicante.

## 1.2. Metodología

Para llevar a cabo este trabajo, la totalidad de la información reflejada se ha obtenido a través de internet. Con este medio, se han consultado libros, estudios o documentos académicos para poder estudiar de manera general el sector aeroportuario en España y de manera más específica cada aeropuerto, además de la propia web de AENA. En cuanto a los datos numéricos para la elaboración de tablas, estadísticas y gráficas, se ha hecho uso de bases de datos del INE (Instituto Nacional de Estadística), la OMT (Organización Mundial del Turismo), AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) y las webs de turismo de las provincias de la Región de Murcia y Alicante.

A través de estos datos se ha realizado un estudio del transporte aéreo en España para posteriormente, tratar los tres aeropuertos objeto de estudio y observar tanto su evolución en materia aérea como la influencia que tienen en el turismo de la provincia. Con todo ello, se ha comprobado el impacto que ha tenido el cambio de aeropuerto en la Región tanto en el turismo como en su competidor más próximo, el Aeropuerto de Alicante-Elche.

## 1.3. Limitaciones

Respecto a este apartado, la información referida a las subvenciones destinadas al transporte aéreo se encuentra obsoleta, datada entre 2007 y 2011. De igual manera, no se ha podido profundizar en los datos económicos más actuales de los aeropuertos debido a la confidencialidad de los mismos según la Ley 18/2014.

## 2. La evolución del sector aéreo y su relevancia para el sector turístico

La Convención de París de 1919 fue el punto de partida para regular el ámbito aéreo; se formularon las bases para la regulación internacional de la aviación comercial reconociéndose en el Convenio Internacional de Navegación Aérea, donde se destaca el principio de soberanía absoluta que tiene un país sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio, lo que otorga control absoluto al gobierno en materia del transporte aéreo, dando comienzo al periodo proteccionista de este sector. Como organismo regulador, se funda la Comisión Internacional de la Navegación Aérea (CINA) (Alvarado, 2017).

Con la Segunda Guerra Mundial, se paralizaron las actividades comerciales de la aviación y previa a su finalización, en 1944 se celebró en Chicago una nueva cumbre intergubernamental, con la participación de países y aerolíneas para elaboración de un sistema jurídico propio de la aviación civil internacional, actualizando el anterior de 1919, denominado el Convenio Internacional sobre Aviación Civil Internacional, además de fundar la actual Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), sucesora de la antigua CINA (Alvarado, 2017). En cuanto a sus fundamentos se destacan la creación de acuerdos bilaterales entre los estados para regular las relaciones aéreas, el establecimiento de un control de rutas, sus frecuencias, las tarifas, etc. (Checa Tamarit, 2012).

Con el Convenio de Chicago, las compañías que desearan incorporarse a *The International Air Transport Association* (IATA), organización creada por las compañías aéreas en 1919, debían prestar servicios como “compañía bandera”: la aerolínea debía ser autorizada por el gobierno de su país para poder realizar servicios aéreos, además de poder utilizar la bandera del mismo, con la obligación de que el gobierno sea un miembro de la OACI. En España, la compañía Iberia, perteneciente al Grupo Iberia, fue la encargada de prestar servicio en régimen de monopolio en el mercado interno y en régimen de duopolio cuando se tratasen de rutas internacionales, previo acuerdo con la compañía bandera del otro país (Alvarado, 2017).

Dentro de la rigidez del sistema comenzaron a surgir vuelos no regulares conocidos como chárter, orientados hacia el sector turístico con la puntualización de que al menos el 80% del pasaje debía viajar con un paquete turístico que incluyese servicios adicionales como el alojamiento. Únicamente necesitaban el permiso del país destino para realizar la ruta internacional, lo cual para el país receptor no era un impedimento ya que beneficiaba al desarrollo del turismo (Marín, 1999). Hacia 1970, alrededor de 21,4 millones de pasajeros se contabilizaron en los aeropuertos nacionales (Martínez J. , 1999).

Gracias a las innovaciones aeronáuticas se había logrado reducir los costes en combustible, los tiempos de ruta, las tasas aeroportuarias, etc. Pero con la crisis energética en 1973, los costes de combustible pasaron de ser el 11% a comenzar la década de los 80 siendo un 31% del total (Hernández Luis, 2007). Con este entorno y añadiendo el proteccionismo en el que estaba sumido el transporte aéreo, los países tuvieron que aumentar sus gastos en materia aérea para evitar la desaparición de las aerolíneas, lo que hizo que comenzasen a surgir los primeros signos de liberalizar el transporte aéreo (Checa Tamarit, 2012).



El país pionero fue Estados Unidos en 1978 con la aprobación de la *Airline Deregulation Act*, dando inicio al proceso de liberalización del mercado aéreo (aunque no fuese posible de manera unilateral) que se fue extendiendo a otros países como Australia o Canadá. Aunque la Comunidad Económica Europea tomó la iniciativa en la segunda mitad de los años 70, el temor de los gobiernos de perder sus compañías bandera hizo que se retrasase hasta 1986. Tras ello, comenzó un complejo proceso con dos objetivos fundamentales: liberar la prestación de servicios aéreos comunitarios y unificar el espacio aéreo, y para ello, se establecieron tres paquetes de medidas que se pusieron en marcha de forma paulatina desde 1988 hasta 1997 (Martínez J. , 1999).

Estas regulaciones trataban de ser un nexo de unión entre los acuerdos bilaterales ya existentes entre los países con una tendencia liberal como Reino Unido o Irlanda y los más proteccionistas, favorables a las compañías bandera, defendido por países como España o Francia. Formalmente, el 1 de abril de 1997 finaliza el proceso de liberalización en la Unión Europea, “fecha desde la cual se permite legalmente que cualquier compañía aérea (...) pueda operar libremente vuelos regulares dentro de la Unión Europea, incluso en rutas domésticas” (De Rus, 2007).

Como consecuencia del proceso de liberalización en España, el Grupo Iberia se privatizó, los vuelos no regulares se convirtieron en regulares, aumentó el nivel de conectividad entre ciudades, entraron al mercado nuevos modelos de negocio como las compañías *low cost*... Es decir, una mayor competencia en el sector aéreo que se vio reflejada tanto en el abaratamiento del precio de los billetes, con una caída del 60% de su valor desde 1970 hasta 2010, como en los operadores aéreos, donde en el año 2017, las compañías *low cost* ocuparon el 52% de la cuota de mercado de España. (Foro Regulación Inteligente, 2018).

### 3. La gestión aeroportuaria en España

En España los aeropuertos pueden ser gestionados por el Estado, por la comunidad autónoma donde se encuentren, o incluso pueden ser administrados por una empresa privada, y ello dependerá de su designación como aeropuertos de interés general o autonómico, o del uso dado a dicho aeropuerto.

Un aeropuerto considerado de interés general es competencia del Estado, según el Artículo 149. 1. 20º de la Constitución Española. Para poder considerarse de interés general debe cumplir una serie de requisitos como ser un aeropuerto que genere tráfico internacional, sea de interés para la defensa nacional o constituya la parte civil de un aeródromo de utilización conjunta civil y militar entre otros (BOE, 2011).

Un aeropuerto clasificado de interés autonómico es competencia autonómica, con el objetivo de cubrir la demanda aérea de la zona. Por otra parte, un aeropuerto privado es gestionado por un ente privado.

En la actualidad la mayor parte de la gestión aeroportuaria recae en el Estado, ya que, de los 53 aeropuertos nacionales abiertos al tráfico comercial, solamente 5 aeropuertos no están gestionados por el Estado: cuatro aeropuertos son considerados de interés autonómico (Aeropuerto de Castellón, Aeropuerto de Lleida, Aeropuerto de Teruel, Aeropuerto de Andorra) y un aeropuerto se encuentra gestionado por un ente privado (Aeropuerto de Ciudad Real).

### 3.1. AENA

AENA SME, S.A. (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea Sociedad Mercantil Estatal) es una entidad pública que tiene el objetivo de gestionar los aeropuertos de interés general para el Estado, englobada dentro del Ministerio de Fomento. Su constitución data del 19 de junio de 1991, asociada a la corriente liberalizadora de finales de los años ochenta para asentar en España un modelo de gestión aeroportuaria más ágil y flexible, comenzando su actividad de gestión de aeropuertos el 2 de noviembre de 1991 y un año más tarde, la gestión en materia de navegación aérea (BOE, 1991).

Posteriormente, se decidió constituir Aena Aeropuertos S.A., donde se decide segmentar la gestión aeroportuaria y de navegación aérea, otorgando a la susodicha la gestión y explotación de los servicios aeroportuarios. Desde su salida al Ibex35 en junio 2015, la sociedad se encuentra compuesta por ENAIRE, una sociedad pública dependiente del Ministerio de Fomento que posee el 51% del capital y el 49% del capital restante, se encuentra repartido entre inversores minoritarios.

En la actualidad, AENA SME en España engloba 46 aeropuertos y 2 helipuertos distribuidos por todo el panorama nacional, mostrados en la imagen 1, por lo que para garantizar su correcta gestión utiliza un modelo de estructura de red; según la propia empresa, “este modelo de gestión permite optimizar los costes mediante las sinergias y economías de escala que se logran al contar con un volumen mayor de negocio, y ofrecer una calidad más elevada y homogénea” (AENA, 2012).

*Imagen 1: Mapa de los aeropuertos y helipuertos gestionados por AENA en España*



*Fuente: AENA (2020)*

#### **Las categorías de la red de AENA**

En esta red encontramos los aeropuertos organizados en cuatro grupos según el volumen de pasajeros que presentan al año. Además, existen tres aeropuertos que, por la magnitud de sus cifras de pasajeros, se gestionan de forma independiente.

Como indica la tabla 1, en primer lugar, se encontrarían los tres aeropuertos principales de la red: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, siendo los que más

pasajeros tanto nacionales como internacionales reciben a lo largo del año. Tres ciudades con una posición privilegiada, Madrid y Barcelona por la significación de ambas capitales, su amplia zona de influencia poblada además de su función de nodo central de operaciones y Palma de Mallorca, consolidada su posición como protagonista turístico y su carácter insular.

Los siguientes grupos, Grupo I, Grupo II y Grupo III se diferencian según el número de pasajeros que utilizan el aeropuerto, siendo más de dos millones de pasajeros el primero, más de 500.000 pax el segundo y, por último, menos de 500.000 pax al año. En el Grupo I se debe destacar que predominan las ciudades turísticas y costeras, afianzando la importancia que el transporte aéreo tiene en el modelo turístico de España, sol y playa. Además, representan un 25% del total de pasajeros de la red, mientras que los grupos II y III representa un 5% y un 0,6% respectivamente. El último grupo que se encuentra sería el denominado Grupo Canarias, donde se encuentran los 8 aeropuertos del archipiélago canario y que, por su lejanía al territorio y su tráfico interinsular, cuentan con unos rasgos diferentes a los demás. Su tráfico de pasajeros supone el 16% del total de la red.

Además, existe un crecimiento generalizado de pasajeros en toda la red de AENA en los últimos 15 años, aumentando casi en 100 millones de pasajeros. Con el contexto previamente analizado, los aeropuertos españoles, se beneficiaron de la liberalización del sector y de la entrada de las compañías *low cost* para aumentar sus operaciones, con especial mención de manera individual a Barcelona, doblando la cifra de pasajeros de 2004 con 25 millones de pasajeros más.

Tabla 1: Red de aeropuertos de AENA

Nombre de la red	Características	Aeropuertos incluidos	Pasajeros	
			2004	2019
<b>Adolfo Suárez Madrid-Barajas</b>	Aeropuertos con más tráfico de pasajeros de España	Adolfo Suárez Madrid-Barajas	38,3	61,7
<b>Barcelona-El Prat</b>		Barcelona-El Prat	24,3	52,6
<b>Palma de Mallorca</b>		Palma de Mallorca	20,3	29,7
<b>Grupo I</b>	≥2mill. pax/año	Bilbao, Girona-Costa Brava, Menorca, Ibiza, Valencia, Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol, Sevilla	39,3	70,4
<b>Grupo II</b>	≥ 500.000 pax/año	A Coruña, Santiago, Vigo, Asturias, Seve Ballesteros-Santander, Zaragoza, Reus, Región de Murcia-Juan de la Cierva, F.G.L. Granada-Jaén, Almería, Jerez	6,7	13,8
<b>Grupo III</b>	< 500.000 pax/año	León, Burgos, San Sebastián, Vitoria, Pamplona, Logroño, Huesca, Sabadell, Son Bonet, Albacete, Melilla, Algeciras, Ceuta, Córdoba, Badajoz, Madrid-Cuatro Vientos, Salamanca, Valladolid.	1,3	1,7
<b>Grupo Canarias</b>	Tráfico interinsular Lejanía al territorio continental	La Palma, El Hierro, La Gomera, Tenerife Sur, Tenerife Norte, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote	34,8	45,0
<b>TOTAL</b>			164,3	275,2

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Informe de Responsabilidad Corporativa AENA 2018 (2020)

Por otro lado, AENA también divide los aeropuertos según su tipología, como indica la tabla 2, distinguiendo si se trata de un centro de conexiones o *hub*<sup>1</sup>, un aeropuerto mayoritariamente turístico, regional o si se trata de helipuertos o aeropuertos destinados a la aviación general<sup>2</sup>. En el primer grupo se encuentran el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, considerados *megahubs* internacionales, ya que concentran un alto índice de conectividad internacional. De hecho, Madrid-Barajas es el centro de conexiones del Grupo Iberia, concentrando en 2019 más del 40% de pasajeros totales y, por otra parte, la compañía *low cost* Vueling tiene en el aeropuerto de Barcelona su centro de conexiones, con un peso de casi el 40% del volumen de pasajeros en 2019 (Ramón Vilarasau, 2019).

En el grupo de turísticos, como su propio nombre indica, se encuentran aeropuertos que se caracterizan primordialmente por ser aeropuertos situados en zonas de turismo de sol y playa, en donde predominan las compañías de bajo coste y pasajeros de procedencia europea. El siguiente grupo, los aeropuertos regionales, se trata de aeropuertos con un tráfico relativamente pequeño que sirven para impulsar la economía regional. Por último, se encuentran los helipuertos y los aeropuertos destinados a la aviación general.

Tabla 2: Clasificación de aeropuertos según tipología AENA

Tipología de aeropuertos	Aeropuerto
Hub	Adolfo Suárez Madrid- Barajas
	Barcelona-El Prat
Turísticos	Girona-Costa Brava, Reus, Menorca, Palma de Mallorca, Ibiza, Valencia, Alicante, Almería, Málaga-Costa del Sol, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife Sur.
Regionales	Vigo, Santiago, A Coruña, León, Asturias, Bilbao, Burgos, Seve Ballesteros-Santander, San Sebastián, Vitoria, Pamplona, Logroño, Zaragoza, Región de Murcia-Juan de la Cierva, Albacete, F.G.L. Granada-Jaén, Melilla, Jerez, Sevilla, Badajoz, Salamanca, Valladolid, La Gomera, El Hierro, Tenerife Norte.
Helipuertos y Aviación general	Huesca-Pirineos, Sabadell, Son Bonet, Algeciras, Ceuta, Córdoba, Madrid-Cuatro Vientos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (2020)

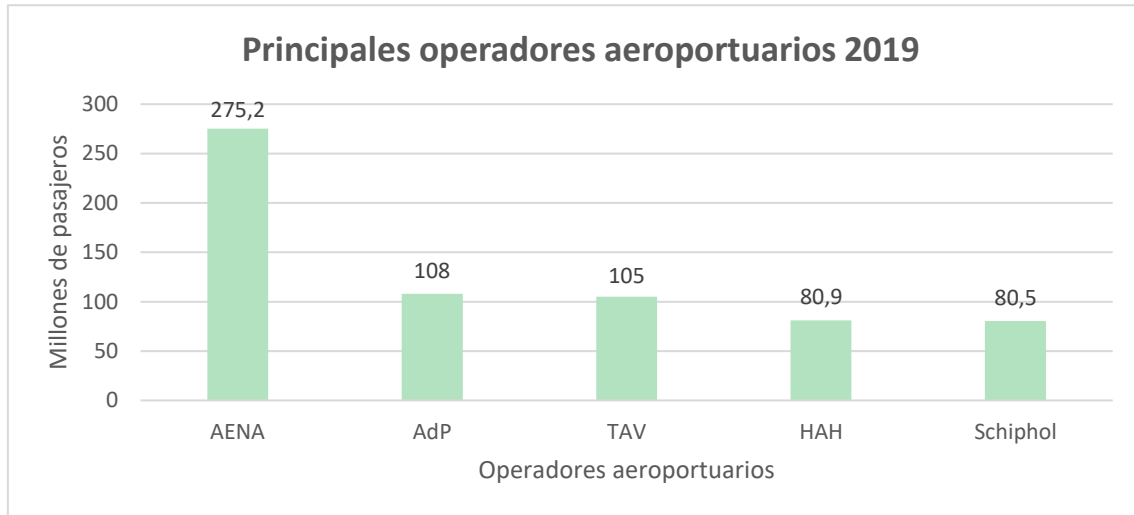
En el panorama internacional, esta gestión en red resulta atípica, ya que la mayor parte de los aeropuertos se gestionan de manera individualizada o en pequeños grupos, derivando a una competencia entre los aeropuertos del propio país para captar aerolíneas y aumentar su volumen de pasajeros y con ello, de ingresos. Si se comparan las cifras de AENA frente a otros gestores aeroportuarios, representados en el gráfico 1, ésta se encuentra en primera posición con un total de 275,2 millones de pasajeros en 2019, algo lógico cuando engloba 48 aeropuertos

<sup>1</sup> Un *hub* es un aeropuerto donde una o varias compañías aéreas sitúan su centro de conexiones para el tránsito aéreo.

<sup>2</sup> El término aviación general se refiere a las operaciones que no sean servicios comerciales, regulares o no regulares, como puede ser servicios de rescate, transporte de órganos o protección forestal.

y helipuertos. A continuación, se encuentran diversos grupos como la empresa AdP (*Aéroports de Paris SA*), que engloba los aeropuertos de Paris-Charles De Gaulle y Paris-Orly; en tercera posición se encontraría TAV (*TAV Airports*), una empresa turca que aglutina la gestión de 14 aeropuertos de 7 países diferentes, le sigue HAH (*Heathrow Airport Holdings Ltd.*) que se encarga de la gestión del aeropuerto de Londres-Heathrow y en la última posición, la empresa que gestiona el aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol.

Gráfico 1: Principales operadores aeroportuarios 2019



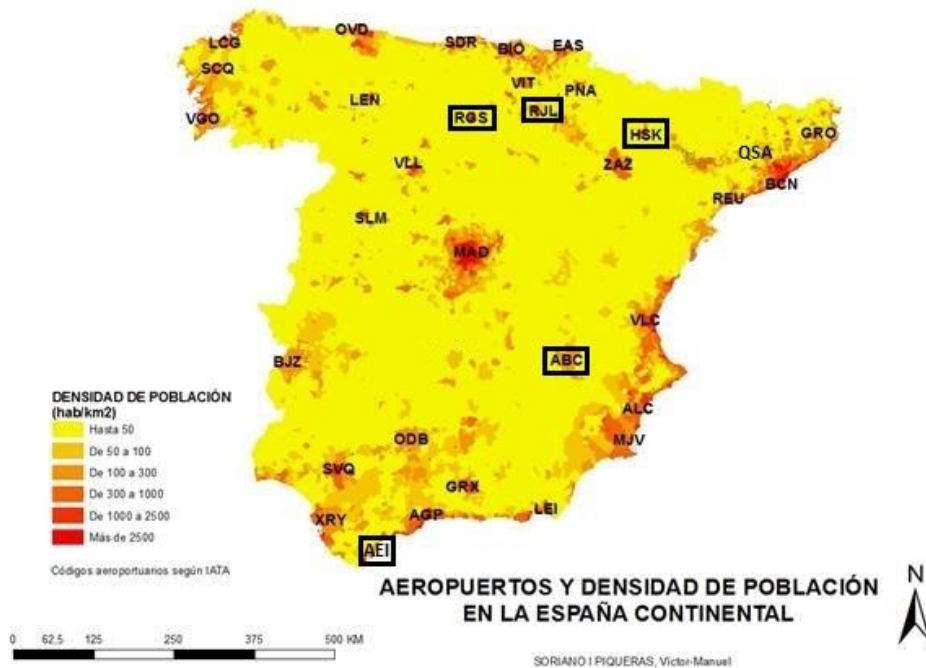
Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

### Características de la red

Con los datos expuestos sobre la red AENA, se puede observar cómo está condicionada por dos puntos clave: la existencia de un elevado número de infraestructuras aeroportuarias y la diferencia del volumen de pasajeros entre las mismas.

A principios del siglo XXI España ya contaba con un número de infraestructuras aeroportuarias suficiente que lograba cubrir la demanda, situados en las zonas con mayor densidad de población como se puede observar en la imagen 2. En 2003 se decidió construir con ingresos públicos 5 nuevos aeropuertos y los dos helipuertos con los que cuenta la red, los cuales se encuentran englobados en el Grupo III (menos de 500.000 pasajeros): Albacete (ABC), que en el año 2019 tuvo 1.624 pasajeros, Logroño (RJL) tuvo 19.444, Huesca (HSK) 622 pasajeros y Burgos (RGS) 17.688, situados los mencionados en territorio peninsular, Son Bonet (SBO) con 4.066 en la isla de Mallorca, Algeciras (AEI) con un total de 37.714 pasajeros y Ceuta (JCU) con 71.654. Además de estar, salvo Ceuta, en zonas donde la demanda estaba cubierta perfectamente ya que se existían otros aeropuertos cercanos, el conjunto de estas siete nuevas infraestructuras no lograba en 2014 alcanzar los cien mil pasajeros. (CNMC, 2014).

Imagen 2: Aeropuertos y densidad de población en la España continental



Fuente: (Soriano i Piqueras, 2013)

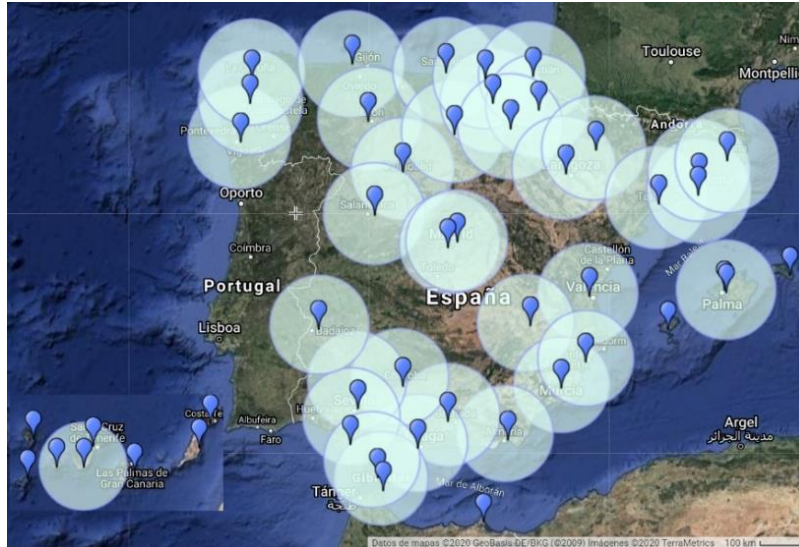
Por otra parte, es posible que este exceso de infraestructuras aéreas pueda entenderse en las Islas Canarias, las Islas Baleares, Ceuta y Melilla, ya que ofrecen a sus habitantes un medio de transporte rápido y eficaz como nexo con el territorio nacional. Cada isla o ciudad autónoma cuenta con su propio aeropuerto, o incluso dos, si bien es cierto que de dudosa la rentabilidad de la mayor parte de estas infraestructuras, debido a la existencia de otros medios como puede ser los marítimos para desplazarse hacia otras islas o hacia la península.

En 2014, un estudio de la Comisión Nacional de Mercados y de la Competencia reveló que casi la totalidad de la población española vive a menos de dos horas en coche de al menos un aeropuerto, una cifra que contrasta con la media europea, situada en un 63% (CNMC, 2014). Esta excesiva densidad aeroportuaria española se ve reflejada en la imagen 3, donde considerando un traslado menor al del estudio, 60 minutos en coche, se observa como la mayor parte de los aeropuertos tienen a menos de 100 kilómetros uno o varios aeropuertos, lo que provoca que además de competir contra ese aeropuerto, deban de competir por su clientela potencial. Esta mayor densidad se observa en el norte de la Península, en la zona de Galicia y, sobre todo, en las zonas de Cantabria, País Vasco, Navarra, Logroño e Incluso Burgos, donde existen 7 aeropuertos y donde el aeropuerto de Vitoria podría perfectamente satisfacer la demanda de esa área. Cataluña cuenta con 4 aeropuertos cuando el de Barcelona-El Prat es capaz de gestionar y de captar la mayor parte de la demanda de la comunidad.

En el sur y sureste de España se observa una menor masificación, aunque se siguen encontrando aeropuertos coincidentes en las zonas de influencia de otros. En las islas, Tenerife y Palma de Mallorca cuentan con dos aeropuertos, y teniendo en cuenta que entre los aeropuertos de Tenerife existen 65 kilómetros de diferencia, y en Palma de Mallorca 12 kilómetros, se observa como esta alta concentración ha llegado hasta a las islas.



Imagen 3: Radio de 100 kilómetros desde cada aeropuerto en España

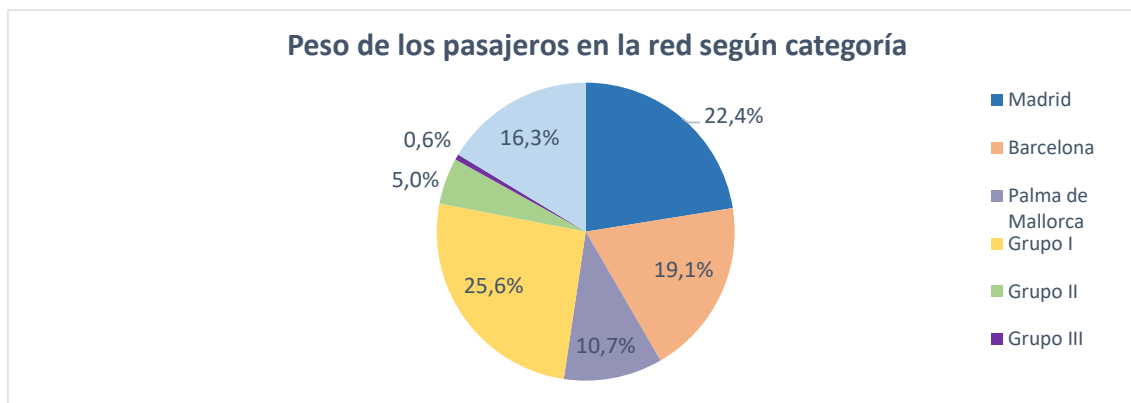


Fuente: Elaboración propia (2020)

En resumen, la mayor parte de los aeropuertos tiene en su zona de influencia uno o varios aeropuertos, y aunque pertenezcan a la red AENA, compiten por los pasajeros potenciales de su área de influencia, y donde en muchos casos pueden encontrar demasiada variedad de infraestructuras aéreas que puede perjudicar y, como se analizará posteriormente, provocar un uso casi nulo en algunas instalaciones que, desde un punto económico, no puede ser rentable. Además, otros factores, como otros medios de transporte disponibles y el objetivo del viaje, también van a afectar a la rentabilidad de estas instalaciones.

Con los datos de pasajeros se puede observar esta realidad: los 275,2 millones de pasajeros alcanzados en 2019 se distribuyeron de manera irregular entre los aeropuertos españoles. Los tres aeropuertos principales, Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca concentraron más de la mitad del tráfico de pasajeros (52,2%), cifra que aumenta hasta un 77,8% si se tiene en cuenta el Grupo I, englobando en ese porcentaje un total de 11 aeropuertos. Es decir, los 37 aeropuertos restantes englobados en el Grupo II, Grupo III y Grupo Canarias representan tan solo un 22%, cifra a la cual si se le resta el tráfico insular de los 8 aeropuertos en Canarias (16,3%), nos deja que 29 aeropuertos aportaron al total nacional de pasajeros un 5,6%. Estos números nos demuestran que existe un gran desequilibrio en la red, donde el peso de las operaciones de unos pocos contrarresta con la escasez de la gran mayoría.

Gráfico 2: Peso de los pasajeros en la red AENA según categoría



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

## Aspecto económico de AENA

Con este exceso de infraestructuras y el desnivel latente en el volumen de pasajeros, es relevante estudiar esta desproporción dentro de la red aeroportuaria de AENA desde una perspectiva económica, ya que los datos de las operaciones de los aeropuertos se ven reflejados en las cuentas de los mismos.

Su gestión centralizada crea en el ámbito económico una denominada caja común con un sistema de subsidios cruzados que no es transparente, en donde las pérdidas de unos aeropuertos se compensan con las ganancias de otros. Los últimos datos contables disponibles de cada aeropuerto datan de 2014, ya que, tras la salida a bolsa de AENA en 2015, sólo publica la información contable global porque considera que las cuentas analíticas de cada aeropuerto tienen carácter confidencial según lo descrito en la Ley 18/2014, pudiendo afectar a los intereses comerciales y económicos de la sociedad.

Como se puede observar en la tabla 3, se han analizado los resultados de explotación de cada aeropuerto desde 2011 a 2014 en millones de euros, siendo divididos según al grupo de la red AENA al que pertenecen, además de señalar en color rojo los resultados de explotación negativos y en verde los positivos.

Tabla 3: Evolución resultado de explotación en millones de euros de los aeropuertos de la red AENA 2011-2014

	2011	2012	2013	2014		2011	2012	2013	2014
<b>GRUPO II</b>					<b>AEROPUERTOS PRINCIPALES</b>				
A Coruña	-7,08	-7,16	-3,29	-2,15	Madrid-B	56,31	143,84	252,56	323,78
Vigo	-13,26	-10,07	-9,11	-7,38	Barcelona	37,59	150,51	276,51	364,82
Asturias	-4,70	-2,76	-3,44	-2,01	P.de Mallorca	57,89	97,93	134,37	158,76
Santander	-4,07	-4,79	-2,28	-3,58	<b>GRUPO I</b>				
Zaragoza	-7,08	-7,33	-4,16	-5,83	Alicante	14,79	0,85	39,58	52,22
Reus	-7,07	-9,09	-5,56	-4,82	Málaga	-10,74	-8,98	11,28	38,00
Murcia-S.J.	-2,37	-0,55	1,12	0,59	Girona	-2,63	-2,02	3,22	1,87
Almería	-8,70	-9,12	-5,96	-5,12	Ibiza	4,26	9,70	19,39	32,46
Granada	-6,64	-7,77	-5,66	-4,08	Bilbao	7,46	5,17	11,93	18,16
Jerez	-9,79	-10,46	-6,86	-8,45	Sevilla	6,50	3,67	10,33	14,81
<b>GRUPO III</b>					Valencia	10,49	1,67	11,70	14,31
Santiago	-5,16	-19,86	-8,53	-8,51	Menorca	-10,82	-9,46	-5,27	0,45
S. Sebastián	-5,48	-5,87	-3,95	-3,90	<b>GRUPO CANARIAS</b>				
Vitoria	-11,43	-20,96	-9,46	-6,37	Tenerife Sur	26,66	30,80	53,66	64,56
Pamplona	-8,12	-9,30	-7,72	-7,65	Lanzarote	8,66	5,10	21,53	33,04
Logroño	-6,07	-6,23	-6,33	-4,16	Gran Canaria	25,08	33,25	49,77	63,92
Huesca	-4,28	-3,38	-3,21	-3,42	Fuerteventura	4,58	2,13	8,75	20,66
León	-6,19	-6,16	-4,60	-4,60	La Gomera	-4,17	-3,32	-2,79	-2,81
Burgos	-4,86	-3,28	-3,13	-3,28	El Hierro	-5,74	-5,08	-3,04	-3,17
Valladolid	-5,99	-6,68	-6,58	-5,06	Tenerife Norte	-5,72	-9,97	-4,35	-2,89
Salamanca	-5,13	-5,60	-4,68	-4,24	La Palma	-16,67	-16,66	-12,84	-14,19
Madrid-C	-7,42	-8,27	-4,49	-6,94					
Son Bonet	-1,62	-1,93	-0,68	-1,35					
Sabadell	-6,45	-6,79	-4,83	-4,91					
Ceuta-Hel	-1,92	-1,70	-1,78	-1,53					
Algeciras-H	-1,38	-1,16	-0,78	-0,68					
Melilla	-9,14	-9,33	-7,00	-6,23					
Córdoba	-3,35	-2,59	-4,06	-2,84					
Badajoz	-3,23	-2,83	-2,12	-1,32					
Albacete	-2,85	-3,17	-3,46	-1,99					

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA (2020)



A simple vista, es palpable la deficiencia económica que presenta este sistema. En el Grupo II, únicamente se observa como el aeropuerto de Murcia-San Javier los último dos años ha comenzado a obtener ingresos por sus operaciones y como ninguno de los aeropuertos del Grupo III ha obtenido beneficios, teniendo en cuenta el resultado operativo. Es decir, 29 aeropuertos con pérdidas durante 4 años consecutivos salvo un aeropuerto durante dos años. Cabe destacar, que las pérdidas de todos los aeropuertos han ido disminuyendo, que ha podido ser debido a la disminución de sus gastos o a un aumento de sus ingresos de explotación.

Si pasamos a la siguiente columna, encontramos los aeropuertos principales y el Grupo I, los cuales se puede decir que mantienen a flote al resto de aeropuertos. Málaga y Girona no obtuvieron beneficios los dos primeros años de estudio y Menorca los tres primeros, pero de manera general, tienen un ritmo de resultado de explotación constante y con una tendencia alcista. Por último, el grupo formado por las Islas Canarias nos muestra claramente los principales aeropuertos de las islas, relegando los aeropuertos de las islas más pequeñas en una posición secundaria y con pérdidas.

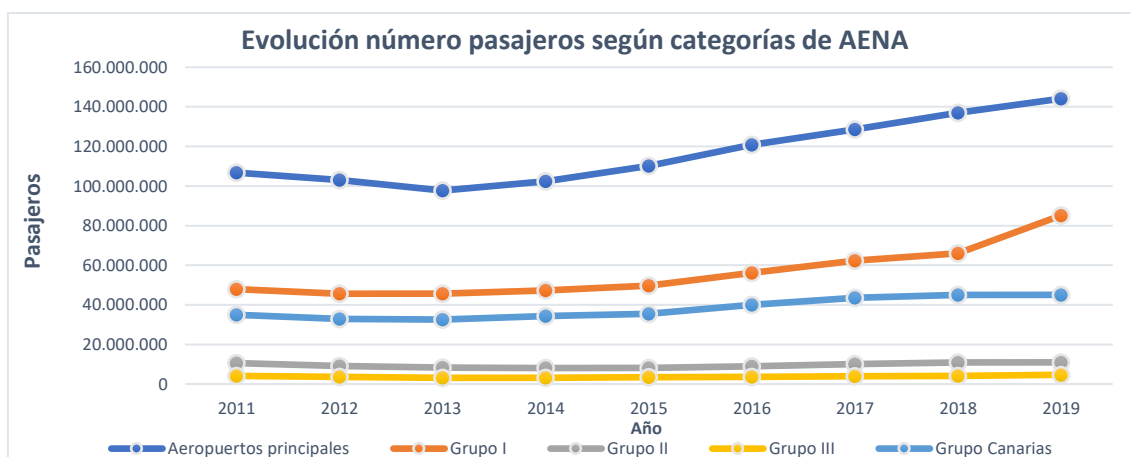
En la actualidad, estas cifras han quedado obsoletas debido a un aumento en el número de pasajeros, siendo en 2011 de 203.627.283 y 8 años más tarde de 274.721.743. Pero, aunque no se puedan valorar los datos económicos individualmente por aeropuertos, se puede intuir con el volumen de pasajeros en este periodo si esta tendencia de compensación entre los aeropuertos ha disminuido, o en su defecto, ha aumentado.

En el gráfico 3 se observa la caída generalizada de pasajeros hasta el 2013 propiciada por el contexto de la crisis económica mundial, año tras el cual comenzó una tendencia al alza hasta la actualidad, siendo esta una de las causas que podría llegar a explicar la tendencia descendente de ingresos observada en los aeropuertos principales y el Grupo I o los resultados negativos obtenidos de los aeropuertos más pequeños, además de otros factores que han podido influir como la falta de organización o el exceso de este tipo de infraestructuras.

Tras el 2014, se observa como los aeropuertos principales de la red han aumentado considerablemente el número de pasajeros, seguido de una evolución positiva bastante notable del Grupo I, por lo que este crecimiento nos puede hacer pensar que los aeropuertos principales y el Grupo I han continuado contribuyendo positivamente a la red AENA con unos ingresos de explotación positivos. El grupo Canarias es el siguiente grupo donde observamos que frente al descenso de pasajeros en 2013 comenzó una tendencia al alza si bien no tan abrupta como los anteriores. Todo esto, junto al aumento del número de turistas que nuestro país ha tenido durante los últimos años, pasando de 64,99 millones en 2014 a 83,7 millones en 2019, nos permite aventurar que AENA ha conseguido un aumento de sus ingresos en la explotación en los aeropuertos de este grupo.

En cambio, el Grupo II y Grupo III han tenido una variación mínima, por lo que se puede llegar a la conclusión de que, de manera global, estos grupos donde se engloban 29 aeropuertos no tienen capacidad ni medios para aportar un resultado positivo a las cuentas globales de AENA.

Gráfico 3: Evolución número de pasajeros en las categorías de AENA 2011-2019

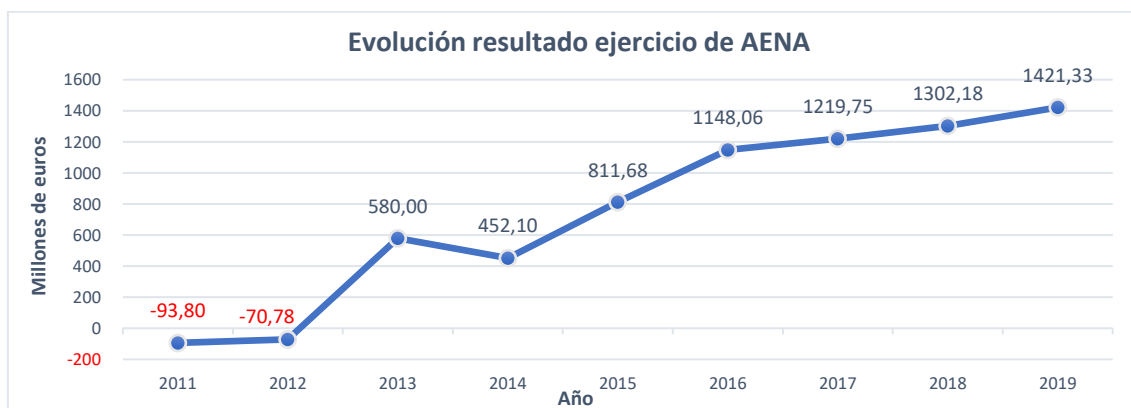


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Además, al analizar las cuentas de resultados global de, primeramente, AENA Aeropuertos S.A. como sociedad unipersonal y después, como AENA S.M.E S.A., se deben de tener en cuenta diversos factores para comprender su evolución. El cambio de tendencia que se produce en 2013 viene dado por una transformación en la gestión aeroportuaria donde se decidió limitar los horarios en aeropuertos con poco tráfico, una nueva política comercial para mejorar los ingresos de los servicios comerciales, un ajuste de personal... Consiguiendo que los gastos de explotación en 2011 de 1.587 millones de euros pasaran a 1.332 millones en 2013, y aunque la tendencia de pasajeros fuera descendente, AENA logró cerrar el año 2013 con beneficios. (Galindo, 2014).

En definitiva, para la red global de AENA y tras las medidas aplicadas, el hecho de que existan un número importante de aeropuertos que generen pérdidas, aunque los ingresos que percibe de los aeropuertos con mayor volumen de pasajeros superan estas pérdidas con creces, afecta negativamente a sus resultados. Se sobreentiende que este modelo de gestión conjunta no es eficiente, y aunque expertos de la CNMC comentan que debería dividirse por sectores para una mejor gestión adaptándose a las necesidades de los usuarios y de la región en la que se encuentra, se plantea un problema, y es que una gestión de manera más individualizada la mayor parte de los aeropuertos españoles no podría soportarla.

Gráfico 4: Evolución resultado ejercicio de AENA 2011-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

### 3.2. Fomento al desarrollo de los aeropuertos españoles

Para España, como se ha mencionado anteriormente, el sector aeroportuario es una baza de unión territorial si bien no es eficiente. Este exceso de infraestructuras ha sido siempre justificado por los gobiernos estatales como algo fundamental para la cohesión territorial, es decir, la existencia de una infraestructura aeroportuaria en regiones poco desarrolladas puede ayudar a fomentar el crecimiento económico regional y aunque económicamente para la sociedad no sea rentable ya que se incurren a unos costes fijos, proporciona a la región reputación, mayor funcionalidad, y, sobre todo enfocándonos en el tema de estudio a lo largo del trabajo, puede impulsar una mayor afluencia de turistas.

#### **Concesión de ayudas públicas**

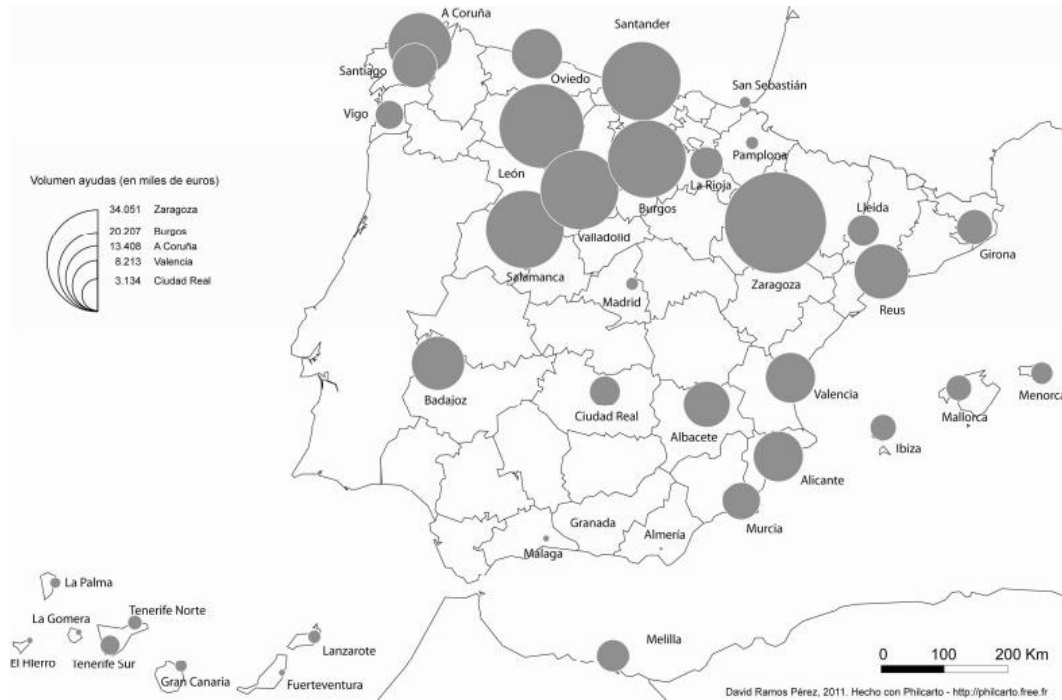
Según el director general del Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental, Óscar Oliver, una infraestructura aeroportuaria por sí misma no atrae a los pasajeros sino que debe haber una estrategia comercial que la promueva y la sitúe en el mapa, en donde se visualice hacia qué producto está enfocado, los negocios, congresos, turismo deportivo... (Nuevo, 2019). Es por ello que desde los gobiernos autonómicos se pusieron en marcha mecanismos con el objetivo de captar a las aerolíneas *low cost* para fomentar nuevas rutas o afianzar las ya existentes, es decir, una ayuda indirecta a los aeropuertos para aumentar su número de pasajeros.

Los estudios y datos más completos y oficiales se encuentran realizados por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia y recogen datos desde 2007 hasta el año 2011, por lo que, aunque quedan obsoletos en la actualidad, pueden ayudar a ilustrar el impacto que han tenido estas medidas en los aeropuertos.

En la imagen 4, se observa la distribución de ayudas públicas concedidas a las compañías aéreas durante los 5 años de este estudio. Los entes autonómicos de España destinaron un total de 247.280.000€ hacia 37 aeropuertos en conseguir impulsar las infraestructuras aéreas de sus territorios, sobre todo de aquellos que pertenecen a los Grupos II y III. De entre ellos, se destacan sobre todo la cantidad de fondos destinados desde el gobierno de Castilla y León, donde se encuentran cuatro aeropuertos a los cuales indirectamente se invirtieron 84.279.616€; siguiendo Aragón con una inversión de 34.051.333€ únicamente destinada al aeropuerto de Zaragoza y, por último, Galicia, que cuenta con tres aeropuertos y una inversión de 22.697.448€. En contraposición, cabe mencionar las comunidades de Andalucía, Navarra, Madrid y País Vasco, que destinaron una cifra muy inferior al millón de euros.

Lo cierto es que al conocerse datos actuales tanto en materia económica como en el volumen de pasajeros, estos números arrojan la conclusión de que aunque estas medidas a fondo perdido tal vez sirvieran para impulsar ciertos aeropuertos durante un breve periodo de tiempo, tras la crisis económica, y conociendo que con el fin de estas subvenciones la mayor parte de los aeropuertos tuvieron pérdidas en sus resultados de explotación durante el periodo 2011-2014, hace ver que este empuje económico por parte de las autonomías no fue suficiente para impulsar estos aeropuertos regionales.

Imagen 4: Distribución de las ayudas públicas transferidas a las compañías aéreas (2007-2011)



Fuente: (Ramos Pérez, Gámir, & Escalona Orcao, 2014)

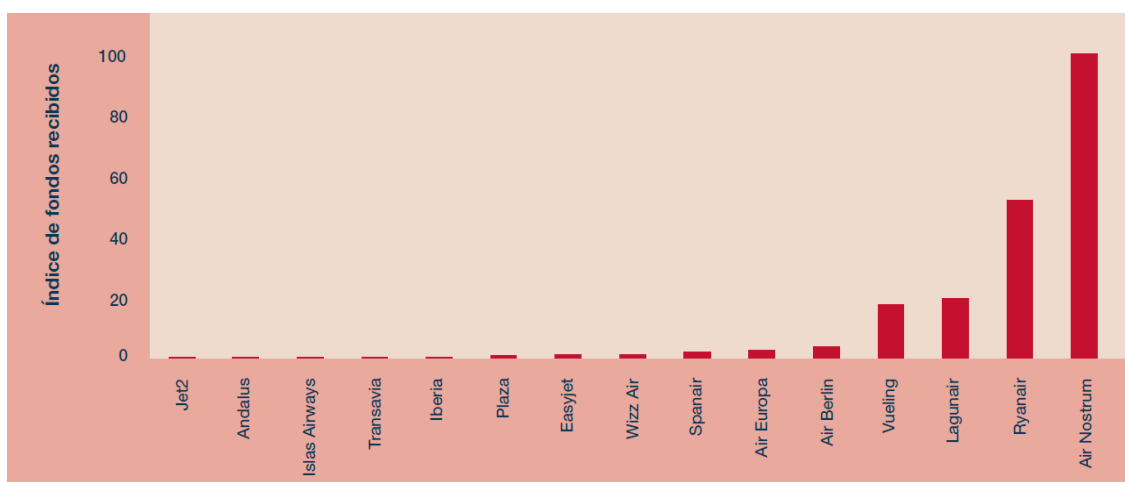
El gráfico 3 de la evolución del número de pasajeros nos ha hecho ver que los aeropuertos más grandes se han consolidado con el paso del tiempo mientras que los más pequeños han mantenido con salvedades el número de pasajeros, si bien existe un crecimiento paulatino muy pequeño. Aunque por las cifras de pasajeros se presume que los aeropuertos del Grupo II y Grupo II no son rentables actualmente, sirven de soporte al exterior de estas regiones menos desarrolladas y permiten una mayor dinamización del territorio español.

### La evolución de las compañías aéreas en España

Por otro lado, la cifra total de estos fondos públicos ha tenido como principales destinatarias compañías de bajo coste, observándose en el siguiente gráfico las 15 compañías aéreas que más se han beneficiado de estos tipos de contratos, de las cuales, en la actualidad, cuatro han cesado operaciones, y de las once operativas, ocho son compañías de bajo coste.

El gráfico 5 otorga un valor de 100 a la compañía que más ayudas ha recibido y a partir de ahí, relativiza los demás valores en función de la cuantía otorgada, si bien ninguna cantidad ha sido revelada de manera concreta. En primer lugar, se encuentra la compañía franquiciada por Iberia, Air Nostrum, seguida de la compañía *low cost* Ryanair y con una diferencia, Lagunair y Vueling. Estas ayudas, gracias a la información de la CNMC, permitieron que Air Nostrum se embolsase cerca de 3€/pax por transportar pasajeros durante este periodo, mientras que Ryanair 0,6€/pax y las aerolíneas restantes, una cantidad inferior a 0,4€/pax (Doerre, 2014).

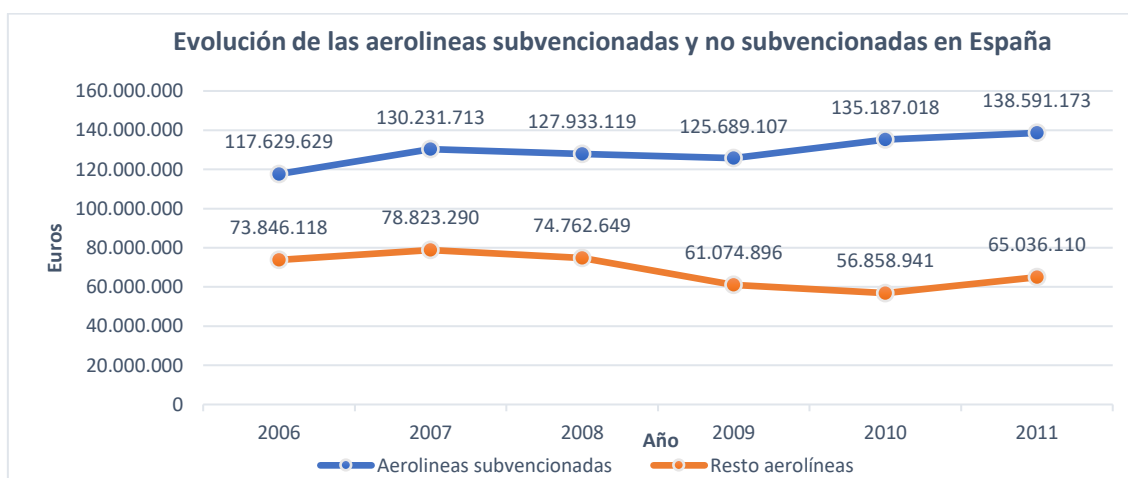
Gráfico 5: Orden de magnitud relativo de los fondos públicos recibidos por aerolíneas provenientes de acuerdos de promoción turística con entes públicos autónomos



Fuente: (CNMC, 2014)

Para poder observar los efectos de estas medidas de manera global, se ha elaborado el gráfico 6 con la evolución de los pasajeros desde el año 2006 hasta 2011, distinguiendo entre aquellas aerolíneas beneficiarias de estas subvenciones y las que no. Además, se deben situar en la crisis económica que se estaba produciendo a nivel mundial, afectando de primera mano al turismo de España. En el gráfico 6 se observa cómo de manera generalizada, las compañías aéreas se vieron afectadas por la crisis económica, ya que en 2007 se produce un descenso del cual las aerolíneas subvencionadas se recuperaron antes que el resto de las aerolíneas. Por una parte, las 15, en un principio, aerolíneas subvencionadas han aumentado su volumen de pasajeros en 20 millones respecto al año 2006, por otra parte, en el resto de las aerolíneas se aprecia como ha tenido una evolución irregular en el número de pasajeros, decayendo a partir de 2007 progresivamente hasta que comenzaron a remontar en 2010 al final del periodo, pero sin llegar a las cifras iniciales. Esto nos puede hacer llegar a la conclusión de que las aerolíneas han aprovechado estas ayudas económicas ofrecidas para adentrarse en el mercado aéreo español.

Gráfico 6: Evolución compañías aéreas 2007-2011 en los aeropuertos españoles según subvenciones



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

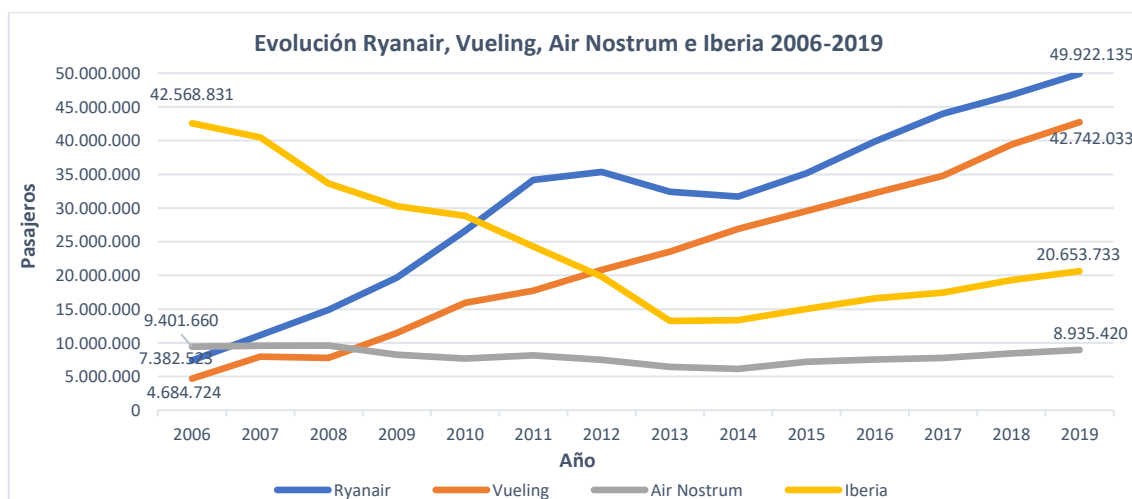
De entre las compañías subvencionadas, se han seleccionado cuatro para observar su evolución previa a recibir las subvenciones hasta la actualidad: Ryanair y Vueling, compañías *low cost* de referencia; Air Nostrum, como la compañía aérea de bajo coste que más subvenciones recibió y filial de Iberia; y, por último, la compañía de referencia a nivel estatal, Iberia.

En el gráfico 7 vemos como Iberia ha pasado de ser la principal aerolínea de los aeropuertos españoles respecto al número de pasajeros a relegarse a un tercer puesto, mientras que las compañías *low cost* Ryanair y Vueling han conseguido aumentar su cuota de mercado situándose como principales aerolíneas en España. Air Nostrum, por su parte, se observa una ligera tendencia descendente con un repunte en 2014 hasta hoy. Con las ayudas, probablemente Ryanair y Vueling obtuvieron el empuje económico necesario para implantarse en los aeropuertos españoles, dando lugar a una fragmentación en la cuota de mercado. Con el fin de las ayudas, esta tendencia continuó, Ryanair y Vueling continuaron afianzándose en el panorama aéreo frente al descenso paulatino de viajeros de Iberia. Air Nostrum, aun siendo la compañía que más fondos públicos recibiera, no logró causar el gran impacto que se podía esperar.

En la actualidad, Ryanair está posicionada como la mayor aerolínea según el volumen de pasajeros en España con casi 50 millones de pasajeros, diez veces el volumen de pasajeros de 2006; en segunda posición se sitúa Vueling pasando de 4,6 millones en 2006 a 42,7 millones de pasajeros; en el tercer puesto tenemos a la desbancada Iberia, que con un volumen de pasajeros en 2006 de 42 millones, sufrió hasta 2013 un descenso de casi 30 millones de pasajeros, logrando a partir de ese año recuperarse, posicionándose en 2019 con 20 millones de pasajeros; por último, Air Nostrum ha conseguido tras una ligera caída desde 2008 hasta 2013 de 2 millones de pasajeros, situarse cerca de los 9 millones, cifra aproximada a la cifra de 2006.

Es decir, mientras que Iberia ha visto como su influencia aeroportuaria disminuía, las compañías *low cost* han utilizado estas ayudas para lograr aumentar su cuota de mercado y afianzarse dentro del sector aéreo español, suponiendo un antes y un después. Éstas al actuar sobre todo desde aeropuertos secundarios, donde existe un menor tráfico e incurrir en menores costes, fueron atraídas por las autoridades regionales con estas ayudas para aportar dinamismo y conseguir un mayor desarrollo territorial, permitiendo a estas aerolíneas actuar en régimen de casi monopolio.

Gráfico 7: Evolución Ryanair, Vueling, Air Nostrum e Iberia 2006-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

## 4. Aeropuerto de Alicante-Elche

En este cuarto apartado, se va a estudiar el Aeropuerto de Alicante y para ello, se comenzará con una breve introducción de su historia para seguir con las características propias del aeropuerto y, por último, se analizarán los datos en cuanto al tráfico aéreo y la demanda turística de la provincia en los últimos años.

### Historia

Su origen se remonta a 1919, cuando la compañía francesa “Lignes Aeriennes Latécoère” decide buscar unos terrenos para construir un aeródromo que sirviera de escala para el transporte de correo postal entre Francia y sus colonias en África, dando lugar al Aeródromo de Rabasa, pero posteriormente construirían un nuevo aeródromo en la pedanía de El Altet por falta de capacidad de las instalaciones, lo que en un futuro se convertiría en el actual aeropuerto.

El ayuntamiento de Alicante en 1959 presentó un proyecto a la Dirección General de Aeropuertos para poner en marcha un aeropuerto capaz de asumir el *boom* turístico que la Costa Blanca comenzaba a sufrir (Asociación Cultural Alicante Vivo, 2007). Con la aprobación de “El plan de aeropuertos 1964-1967” por parte del Ministerio del Aire, en 1964 se lleva a cabo la compra de los terrenos del segundo aeródromo de la compañía francesa y tras varias reformas, el 4 de mayo 1967 aterriza el primer vuelo, un Convair Metropolitan de la compañía Aviaco, dando lugar a la apertura del Aeropuerto de Alicante al tráfico nacional e internacional de pasajeros y mercancías (Martín, 2018).

El crecimiento tras su apertura fue exponencial, puesto que anteriormente los turistas que desearan acceder a las costas alicantinas, debían de desviarse hasta el aeropuerto de Valencia (operativo desde 1933) (AENA, 2020). Además, gracias a la liberación del sector aéreo y el surgimiento de las aerolíneas de bajo coste el tráfico aéreo se disparó. En 2004, el Ministerio de Fomento y AENA en conjunto emprendieron el “plan Levante” con el objetivo de realizar la mayor ampliación del aeropuerto, construyendo otra terminal de pasajeros (T2) inaugurada en 2007 mientras que paralelamente se construiría la terminal, denominada Nueva Área Terminal, la única actualmente operativa (Martín, 2018).

*Imagen 5: Nueva Área Terminal aeropuerto Alicante-Elche*



*Fuente: Alicantepress (2017)*

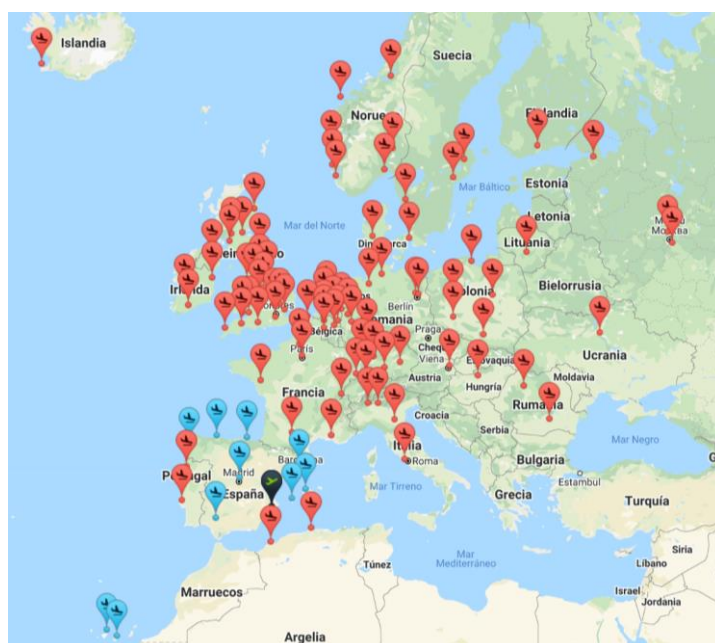


## Características

El Aeropuerto de Alicante-Elche (código IATA: ALC), conocido entre la población como Aeropuerto El Altet, se encuentra a 8 kilómetros de la capital de la provincia, Alicante. Se trata de un aeropuerto de tipo turístico que, por su capacidad, se encuentra incluido en el Grupo I, donde se engloban los aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros al año (AENA, 2018). Y sus cifras lo confirman, en 2019 un total de 15.047.840 pasajeros utilizaron sus instalaciones, suponiendo un aumento del 7,6% respecto al año anterior.

Mediante la imagen 6 se observa como Alicante cuenta con 99 destinos, enfocados principalmente al panorama europeo, donde destaca Gran Bretaña con 23. Del total, solamente diez se encuentran en territorio nacional y cinco (San Petersburgo, Moscú/Sheremetyevo, Moscú/Domododevo, Orán, Argel) se encuentran fuera del continente europeo.

Imagen 6: Mapa de rutas desde el Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: AENA (2020)

En cuanto a las compañías aéreas, el foco principal se encuentra en las aerolíneas de bajo coste, ya que, como se puede observar en la tabla 4, ofertan un gran número de destinos. La compañía Ryanair destaca por operar un total de 53 rutas, por lo que no es de extrañar que ésta sea la compañía que predomine en el número de pasajeros; en 2019 un total de 4,7 millones de pasajeros eligieron esta compañía para realizar sus trayectos desde o hacia Alicante, seguido por la compañía Vueling Airlines con 1,7 millones y EasyJet Uk Limited con 1,5 millones de pasajeros.

Tabla 4: Las 4 compañías que más destinos ofertan en Aeropuerto de Alicante - Elche.

Compañía	Destinos que oferta	Pasajeros
Ryanair	53	4.753.697
Vueling Airlines	17	1.709.242
EasyJet	11	1.597.553
Jet2.com	9	1.332.097
Norwegian Air International	14	1.149.141

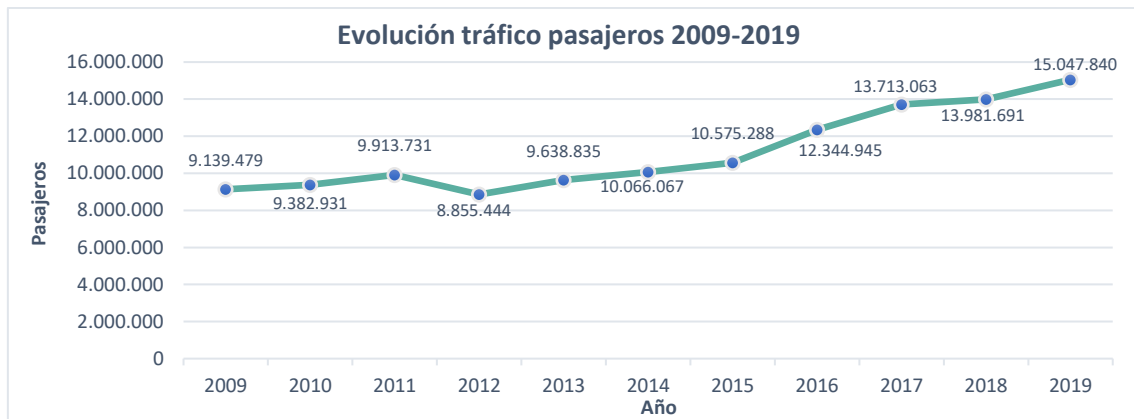
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (2020).



## Análisis del aeropuerto

Como se observa en el gráfico 8, el aeropuerto ha mantenido en los últimos diez años una tendencia al alza en la demanda de pasajeros. En esta década únicamente en el año 2012 disminuyó alrededor de 1 millón de pasajeros, como consecuencia de la crisis económica, la suspensión de la actividad aérea de *Spanair* y un conflicto que mantenían *Ryanair* y *Aena*, por el cual la compañía aérea se negaba a utilizar las pasarelas telescópicas, decidiendo cancelar diversas rutas a lo largo de 2012 (Benito, 2012). Salvo este caso puntual, el ritmo de crecimiento ha sido constante y se prevé que siga aumentando en los próximos años.

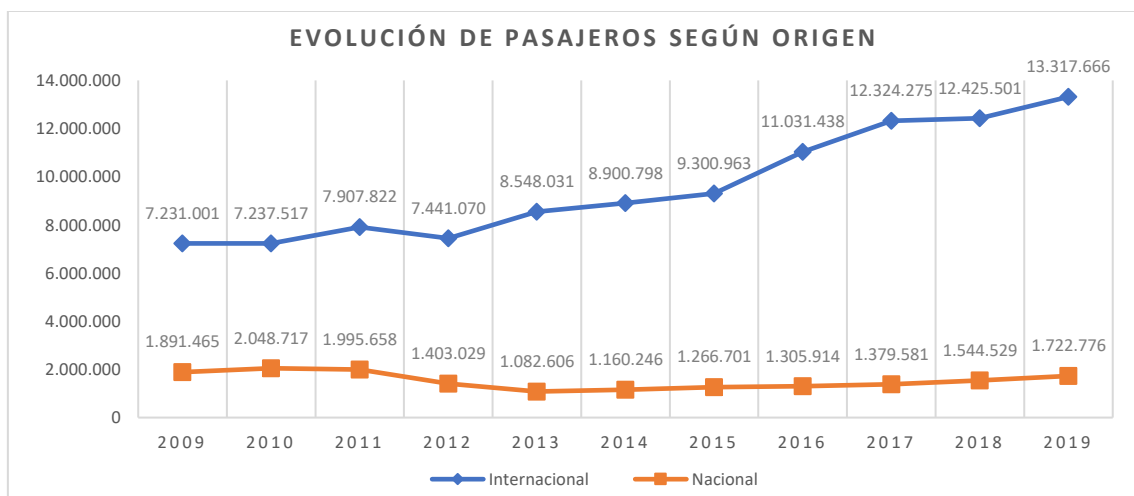
Gráfico 8: Evolución pasajeros 2009 -2019 en Aeropuerto Alicante - Elche



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

En relación a la procedencia de los pasajeros, a lo largo de los 10 años de estudio, existe una significativa diferencia entre la utilización del aeropuerto por turistas nacionales frente a extranjeros perceptible en el gráfico 3, ya que no es de extrañar que la mayoría de los pasajeros tengan nacionalidad extranjera puesto que el mayor número de destinos que se ofertan desde el aeropuerto se encuentra en el ámbito internacional.

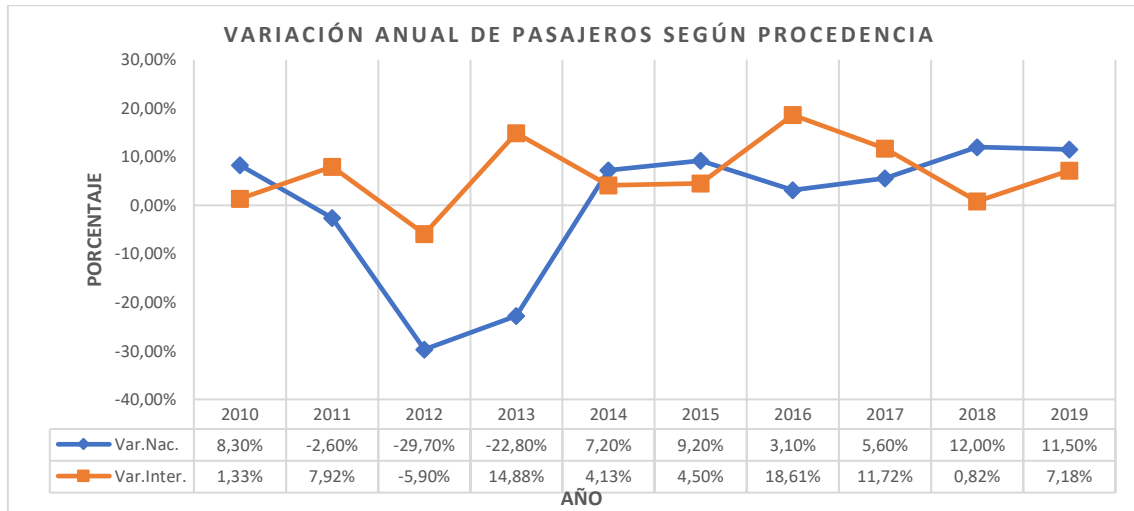
Gráfico 9: Evolución del volumen de pasajeros 2009-2019 en Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Ministerio de Fomento

De hecho, como se ha comentado anteriormente, en 2012 es el único año en donde el tráfico disminuye. El tráfico de pasajeros internacionales disminuyó un 5,9% respecto al año anterior. Por otra parte, el tráfico nacional se resintió durante más tiempo, ya que desde 2011 comenzaron a disminuir los pasajeros con una diferencia de hasta 30 puntos respecto al año anterior como pasó en 2012, hasta el año 2014 cuando ligeramente volvieron a aumentar, como se observa en el gráfico 10.

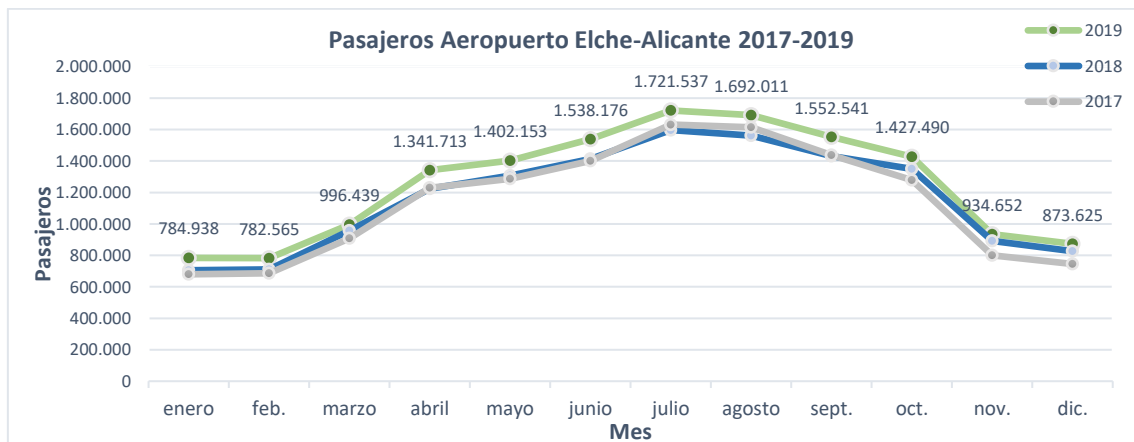
Gráfico 10: Tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Alicante-Elche según procedencia.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Ministerio de Fomento

La evolución del tránsito de pasajeros a lo largo de los años se puede observar en el gráfico 11, donde se aprecia que Alicante es un destino vinculado al turismo de sol y playa. Tiene un flujo continuo de pasajeros a lo largo del año, pero, el mayor número de operaciones que se realizan en el aeropuerto se concentran coincidiendo con los meses de clima cálido en la costa Blanca, un periodo que abarca desde mediados de marzo hasta principios de octubre.

Gráfico 11: Evolución pasajeros anual en el Aeropuerto de Alicante - Elche

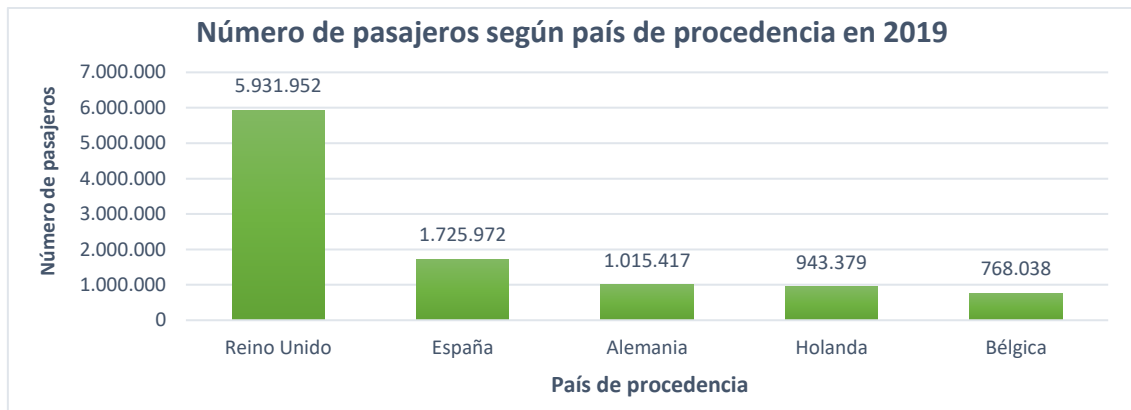


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Respecto al origen de dicha demanda se observa en la gráfica 12, donde se aprecia que, en el año 2019, los británicos supusieron casi el 40% del total de pasajeros, un peso importante si se compara con el uso del aeropuerto por parte de españoles, con tan solo un 10% del peso total.

La provincia de Alicante es conocida por albergar la mayor comunidad de residentes británicos a nivel nacional a lo largo de todo el año. Personas jubiladas que deciden hacer de la Costa Cálida su segunda residencia. Según el periódico *La Vanguardia*, “Cinco de los diez municipios con un mayor porcentaje de empadronados extranjeros se ubican en la provincia de Alicante: Llíber, Rajales, San Fulgencio, Daya Vieja y el Poble Nou de Benitatxell” (La Vanguardia, 2019).

Gráfico 12: Número de pasajeros según país de procedencia en 2019



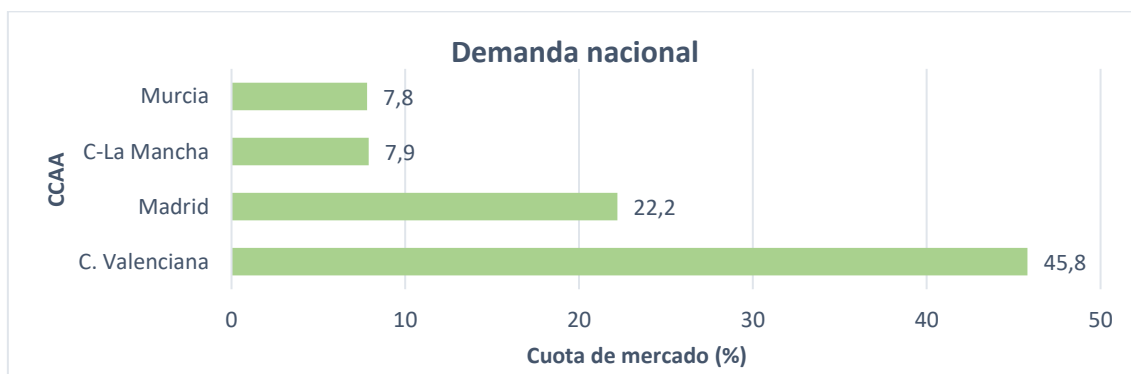
Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

## Turismo

Para elegir Alicante como destino turístico, el motivo principal recae en el turismo de sol y playa y en menor medida, a motivos personales como visitar a familiares. Además, con los datos obtenidos del órgano de turismo de la Comunidad Valenciana, se puede segmentar la demanda en turistas nacionales e internacionales.

En cuanto a la demanda nacional de turistas en la provincia de Alicante durante el año 2018 predominaron los visitantes procedentes de la Comunidad Valenciana, comunidad a la que pertenece la provincia, seguido de turistas procedentes de la Comunidad de Madrid y las comunidades limítrofes, Castilla-La Mancha y Murcia.

Gráfico 13: Demanda nacional de turistas en Alicante



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Turisme Comunitat Valenciana

Sobre la demanda internacional, la mayor parte de turistas proceden del Reino Unido, seguido de Francia, Holanda y Alemania, países con los que el aeropuerto cuenta con una amplia oferta de destinos.

En cuanto al alojamiento, los nacionales deciden hospedarse mayoritariamente en casa de familiares y amigos con un 43,6%, seguido de un 29,2% por el alojamiento en la segunda residencia, en cambio, los turistas internacionales eligen el hotel con un 41,2%, seguido de las viviendas de familiares o amigos con un 20,6% o la segunda residencia, con un 18,4%. Además, como se puede observar en la tabla 5, la oferta de alojamiento en la provincia de Alicante ha aumentado en los últimos 5 años, haciendo especial mención en los apartamentos, donde se han duplicado tanto el número de apartamentos como el número de plazas disponibles.

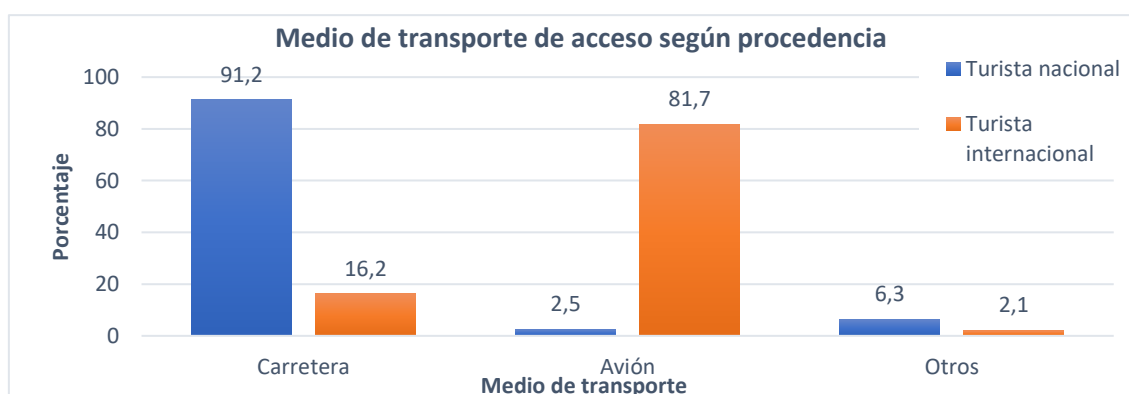
Tabla 5: Evolución 2013-2018 de los tipos de alojamiento en la provincia de Alicante.

Año	Establecimientos hoteleros		Apartamentos		Camping		Aptos. rurales	
	Número	Plazas	Número	Plazas	Número	Plazas	Número	Plazas
2013	1.182	135.825	36.968	176.276	112	67.426	1.050	7.893
2018	1.234	138.717	73.841	363.107	133	72.211	1.026	8.100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de Turisme Comunitat Valenciana (2020)

Respecto a la forma de acceso del turista a la provincia, como se observa en el gráfico 14, existen diferencias entre los turistas nacionales e internacionales. Para los turistas nacionales, la vía de acceso más utilizada es la carretera. Es comprensible que, al ser la mayor parte de visitantes procedentes de la Comunidad Valenciana y de otras comunidades con acceso por carretera, el transporte aéreo sea una elección minoritaria. Sin embargo, para los turistas extranjeros el transporte aéreo es fundamental. En 2018 más del 80% decidieron hacer uso del Aeropuerto Alicante-Elche para acceder, confirmando el impacto positivo que este produce en la zona.

Gráfico 14: Medio de transporte de acceso según procedencia.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de Turisme Comunitat Valenciana

## 5. Aeropuertos de la Región de Murcia

Para poder comprender la situación del transporte aéreo actual de la Región de Murcia, se debe hacer mención al pasado y al presente. Se comenzará hablando del pasado, el aeropuerto de Murcia-San Javier, el cual dejó de operar desde 1968 para dar paso a la inauguración en 2019 del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

### 5.1. Aeropuerto de Murcia-San Javier

Este apartado versará sobre el primer aeropuerto de la Región de Murcia, para conocer su historia, la evolución de su tráfico al igual que la demanda de viajeros y, por último, los factores que llevaron al cambio de aeropuerto.

#### Historia

Su historia se remonta a 1929, cuando se realiza la apertura al tráfico civil del aeródromo militar de San Javier, con el objetivo de realizar la enseñanza de vuelo. Ya en 1943, por Decreto de 28 de julio de 1943, esta base aérea se convertiría en la sede de la Academia General del Aire (AGA), destinando las siguientes dos décadas al uso militar (AGA, 2020).

En 1963 la II Comisión de la Asamblea Turística Provincial sugirió la idea de construir un aeropuerto en la Región para poder impulsar el turismo de la provincia, por lo que solicitan al Ministerio del Aire la apertura al tráfico comercial de la base aérea de San Javier. La AGA se muestra conforme a recibir tráfico comercial en la base de San Javier mientras que no exista coincidencia de vuelos con las tareas militares, por lo que, tras realizar las obras de acondicionamiento tanto de las instalaciones como de los accesos, el 17 de mayo de 1967 se abre el aeropuerto de San Javier al tráfico civil nacional e internacional y el 1 de noviembre de 1968 recibe su primer vuelo regular procedente de Madrid (Salas, 2019). Para recibir vuelos internacionales, el aeropuerto no estuvo acondicionado hasta 1987.

*Imagen 7: Antigua terminal de pasajeros del aeropuerto Murcia-San Javier*



*Fuente: (Lucas Carrasco, 2008)*

Desde la década de los 90 se llevaron a cabo mejoras en las instalaciones como una nueva terminal de pasajeros y varias ampliaciones. En 2011 se inaugura una segunda pista que se destina a uso militar, permitiendo operar vuelos comerciales durante todo el día, ya que hasta la fecha la AGA tenía prioridad por las mañanas en la única pista existente (Europa Press, 2011).

*Imagen 8: Terminal pasajeros aeropuerto Murcia-San Javier*



*Fuente: (Redacción Onda Regional Murcia, 2018)*

### **Cierre del aeropuerto**

En 2011 se confirmó que AENA tenía previsto realizar nuevas inversiones en el aeropuerto de Murcia-San Javier, por lo que éste no se cerraría con la futura apertura del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, situado en Corvera. A pesar de ello, al convertirse AENA en el operador del nuevo aeropuerto en febrero de 2018, se confirmó que todas las operaciones y el personal serían trasladados de San Javier a Corvera de un día para otro, quedando San Javier exclusivamente para uso militar (Buitrago, 2018).

El 14 de enero de 2019 cerraba al tráfico civil el aeropuerto de San Javier tras 50 años operativo y al día siguiente, 15 de enero, comenzaban las operaciones en el nuevo aeropuerto.

### **Características**

El Aeropuerto de Murcia-San Javier (código IATA: MJV), se encuentra situado en la pedanía de Santiago de la Ribera, perteneciente al municipio de San Javier, a las orillas del Mar Menor.

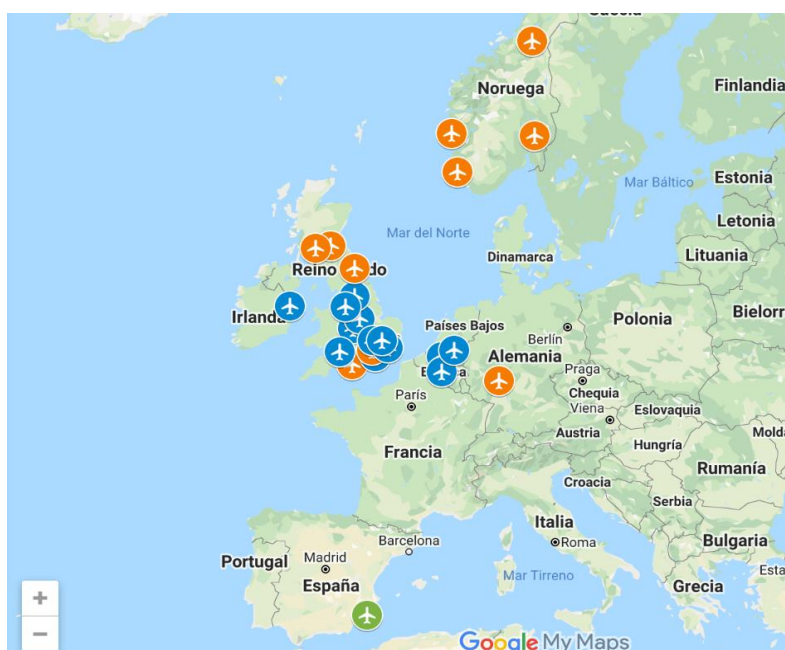
Obtuvo en 2015 y 2017 el premio al Mejor Aeropuerto Europeo, englobado en la categoría de menos de dos millones de pasajeros en los galardones Airport Service Quality (ASQ), concedidos por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) donde se evalúa las instalaciones, el personal, seguridad, la satisfacción general, etc., lo que significaba una gran profesionalidad en los servicios (Ep, 2017).

Se trataba de un aeropuerto de tipo regional que, por su capacidad, se encontraba incluido en el Grupo II, donde se engloban los aeropuertos con más de 500.000 pasajeros al año (AENA, 2018). En su último año de funcionamiento, 2018, un total de 1.273.774 pasajeros utilizaron sus instalaciones para desplazarse, suponiendo un aumento del 6,5% respecto al año anterior.

El aeropuerto contaba con rutas enfocadas únicamente al panorama internacional, ya en 2017, la única ruta nacional operativa que conectaba con Madrid, fue cancelada por baja rentabilidad, por lo que se entiende la caída tan drástica en los últimos años en el uso del transporte por los pasajeros nacionales (Gil, 2017).

Al momento de su cierre, contaba con 23 rutas hacia destinos europeos, de las cuales 10 conexiones eran estacionales coincidiendo con los periodos de clima cálido en la región. En la siguiente imagen se pueden observar los puntos geográficos que tenían conexión con el aeropuerto, en color verde la ubicación del aeropuerto Murcia-San Javier, en color naranja los destinos puramente estacionales y en color azul, los destinos operativos durante todo el año.

Imagen 9: Mapa de rutas desde el Aeropuerto Murcia-San Javier



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Por otra parte, en el aeropuerto operaban 7 aerolíneas, todas ellas de bajo coste como se puede observar en la tabla 6, en donde destacaba Ryanair como la aerolínea que más destinos fletaba a lo largo del año con un total de 10, por ello no es de extrañar que fuese la que más volumen de pasajeros aportase al aeropuerto: 719.710 pasajeros escogieron la compañía para realizar sus trayectos desde o hacia las costas murcianas en 2018, seguido de la compañía EasyJet con 288.575 y Jet2.com con 119.110.

Tabla 6: Destinos ofertados por las aerolíneas en el aeropuerto Murcia-San Javier

Aerolínea	Destinos	Pasajeros 2018
Ryanair	10	719.710
EasyJet	3	288.575
Jet2.com	4	119.110
TUI fly Belgium	2	49.512
Norwegian Air Shuttle	4	30.608
Aer Lingus	1	26.154
British Airways	1	17.214

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA (2020)

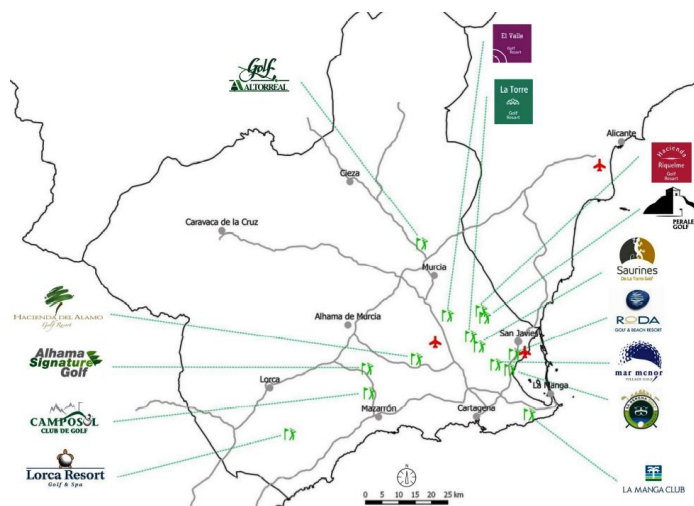


## Turismo

Para poder entender el flujo de pasajeros en este aeropuerto regional en los años que se estudian, se ha elaborado el gráfico 15. Desde 2004 tuvo un crecimiento exponencial hasta conseguir su máximo histórico en 2007, con un total de 2.002.949 pasajeros debido a varios factores, entre los que destacan:

- La entrada en el mercado aéreo de las compañías *low cost* como Ryanair o EasyJet. El aeropuerto pasó de ofertar 3 destinos (Barcelona mediante escala procedente de Almería, y Madrid y algunos vuelos chárteres) a más de 20 destinos del panorama internacional; previamente, la única conexión directa con el panorama internacional era desplazarse al Aeropuerto de Alicante. (Serrano Martínez J. M., 2016)
- El *boom* de la construcción en las periferias urbanas, con la creación de resorts enfocados al turismo de sol y playa, al turismo de golf y a la segunda residencia, por lo que se creaba un círculo vicioso: una nueva oferta de alojamientos más atractivos y la facilidad de conectar la demanda internacional para que pudiera acceder a esta oferta.

Imagen 10: Localización de campos de golf en la Región de Murcia



Fuente: (Serrano Martínez J. M., 2016)

Tras ese *boom*, a partir del 2007 el efecto de la crisis económica y financiera en el aeropuerto fue inmediato, y comenzó a descender el número de pasajeros hasta la cifra de 1.067.688 en 2015, es decir, en 8 años el tráfico de pasajeros se redujo casi la mitad:

- Las compañías aéreas *low cost* buscan aeropuertos que tengan mayor seguridad en un futuro de tráfico de pasajeros. (La Opinión de Murcia/Europa Press, 2010)
- Reducción de la demanda debido al contexto económico
- Aumento de la competencia de otros medios de transporte, como la irrupción del AVE o la mejora de las conexiones por carretera.

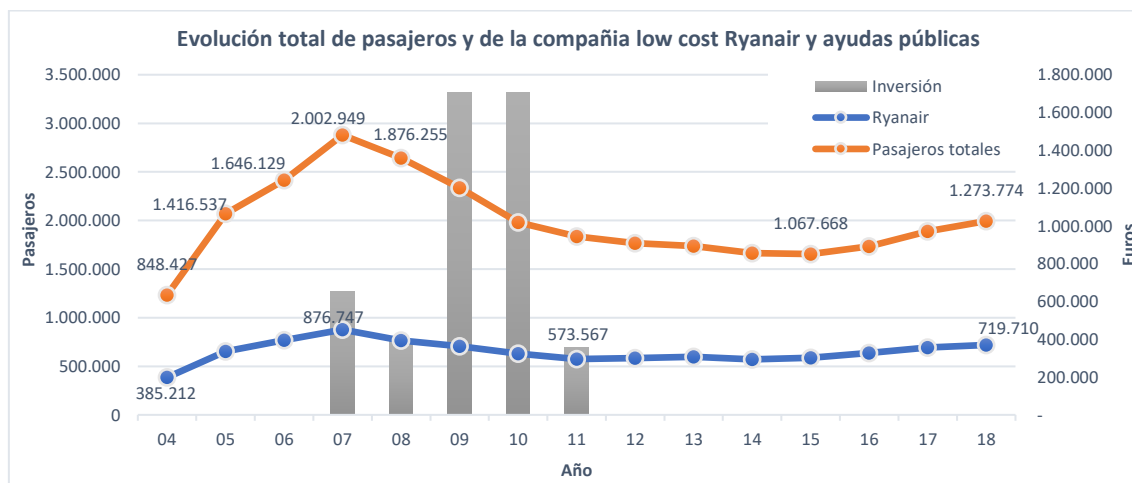
Analizando a lo largo de los años la cifra de pasajeros, se ha querido hacer mención a la compañía *low cost* Ryanair siendo la que mayor cuota de mercado y repercusión ha tenido en la evolución



del tráfico civil del aeropuerto. Además, en apartados anteriores se han estudiado las ayudas públicas ofrecidas por los entes públicos durante los años 2007 y 2011 con la finalidad de atraer a estas compañías. El gobierno regional invirtió 4.814.376€, siendo 2009 y 2010 los años que más inversión realizó en el aeropuerto.

Con el crecimiento a partir de 2004 y su posterior caída a partir de 2007, la inversión indirecta realizada tampoco logró mantener la cifra máxima conseguida de pasajeros de 2 millones. Ryanair, pudiendo haberse visto beneficiada por estas ayudas, ha conseguido mantener a flote la vida del aeropuerto y lograr, a partir de 2015, impulsar su volumen de pasajeros.

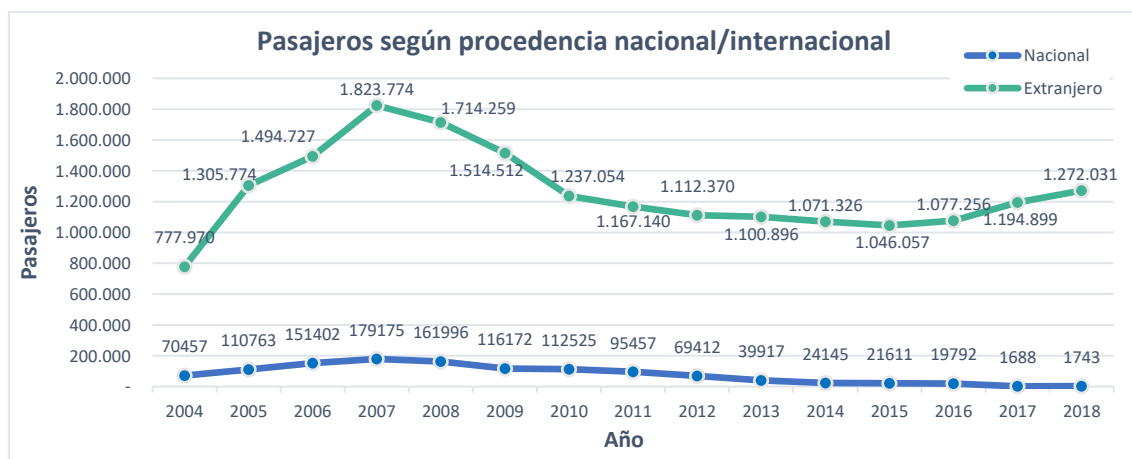
Gráfico 15: Evolución total de pasajeros y de la compañía Ryanair en el Aeropuerto de Murcia-San Javier



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Al analizar la procedencia de los pasajeros en el gráfico 16, se aprecia que existe una acusada diferencia entre los pasajeros nacionales e internacionales, donde se observa que el aeropuerto era mayoritariamente transitado por turistas extranjeros. La apertura al panorama internacional del aeropuerto supuso un aumento del turista extranjero, que no tenía conocimiento previo de la existencia de la Región de Murcia hasta la apertura de las rutas de las compañías *low-cost*, con esto aumenta el interés ya que el turista se encuentra en una búsqueda continua de destinos diferentes a los tradicionales, derivando al desarrollo turístico de la región.

Gráfico 16: Pasajeros aeropuerto Murcia-San Javier según procedencia

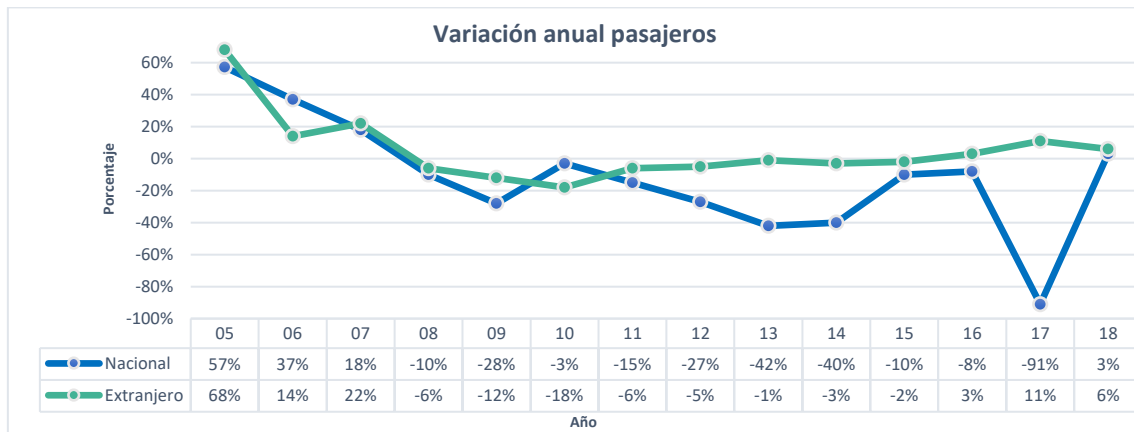


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

La evolución del tránsito es muy significativa entre los pasajeros nacionales e internacionales, ya que en ambas existe un descenso de pasajeros a partir del año 2007, coincidiendo con el contexto de la crisis económica y frente a una recuperación de los pasajeros internacionales en los años siguientes, la cifra de nacionales dejó de ser relevante al volumen total.

En cuanto a la variación de los pasajeros internacionales, hasta el año 2010 tuvo una caída del 32% frente a los datos de 2007; a partir de 2010 comenzó a suavizarse hasta el año 2015, siendo la variación de pasajeros internacionales entre los años 2007 y 2015 de casi un 43%. A partir de ese año y hasta el último de su funcionamiento, se había producido un aumento de pasajeros del 21%. Sobre los pasajeros nacionales, el número de pasajeros nacionales desde 2007 hasta 2017 había caído casi en un 100% de su volumen en 2007 y frente a la recuperación de los pasajeros internacionales a partir del año 2015, en la afluencia de pasajeros nacionales solo se observa un pequeño incremento de un 3% en el 2018, último año operativo del aeropuerto.

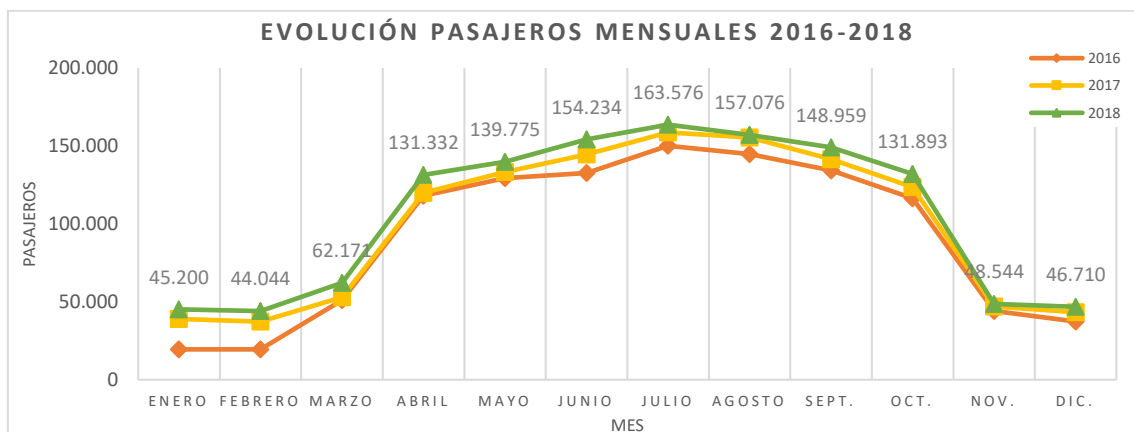
Gráfico 17: Variación anual de pasajeros según procedencia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Como se visualiza en el gráfico 18, el tránsito de pasajeros a lo largo del año se concentraba en los meses de clima cálido, lo que confirmaba el sesgo turístico que tenía este aeropuerto: un aumento de casi 100.000 pasajeros desde febrero hasta abril, un crecimiento progresivo en los meses de verano y una caída coincidiendo con el final de la temporada, disminuyendo de octubre a noviembre para volver a los niveles de tráfico de los meses fríos.

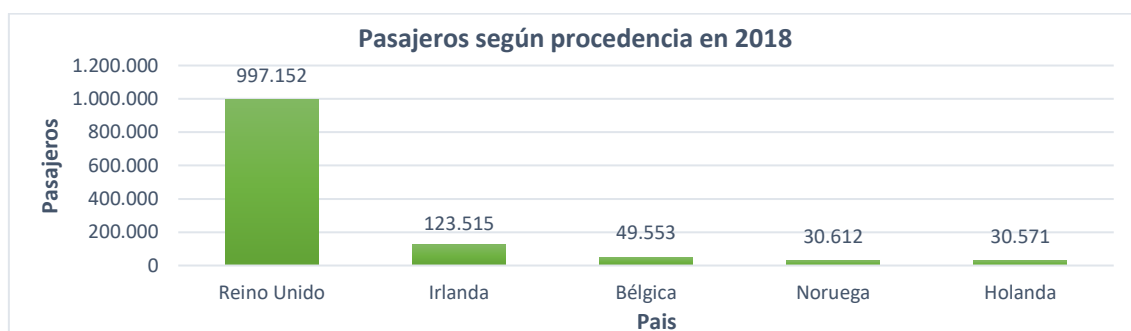
Gráfico 18: Evolución pasajeros durante el periodo 2016-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

En cuanto al origen de la demanda de los pasajeros en 2018, la demanda británica tiene un peso fundamental, ya que la mayor parte de las conexiones que tiene el aeropuerto son con Gran Bretaña, de hecho, del total de pasajeros que en 2018 fue de 1.273.774, los británicos supusieron más de 78%. Con una gran diferencia nos encontraríamos a Irlanda, con 123.515 pasajeros y en menor medida, aquéllos procedentes de Bélgica, Noruega y Holanda. En este punto se debe tener en cuenta que en 2018 tan solo 1743 españoles utilizaron las instalaciones aeroportuarias de San Javier, lo que supone un 14% del volumen total, una cantidad insignificante comparado con la cifra de usuarios británicos del aeropuerto.

Gráfico 19: Pasajeros Aeropuerto Murcia-San Javier según procedencia 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

### Antecedentes al cierre del aeropuerto

El aeropuerto de Murcia-San Javier desde su inauguración en 1968 hasta principios del siglo XX había cumplido escasamente con aquello que se esperaba de él: ayudar al desarrollo turístico de la provincia y potenciar la conectividad de la Región tanto nacional como internacionalmente.

En la tabla 7 se observa la cifra de pasajeros que utilizaron la infraestructura frente a las cifras del aeropuerto de Alicante y del total nacional durante la década de 1990, donde se observa cómo el aeropuerto de San Javier la desigual evolución que ha tenido en la cifra de pasajeros. A partir de 1990, experimentó un descenso de casi 50 mil pasajeros, pasando de albergar 136.000 pasajeros a 88.000 en 1995, descenso provocado por la grave situación económica a nivel global, si bien comenzó a aumentar los siguientes años en alrededor de 65.000 pasajeros, comenzando el nuevo milenio con una cifra superior a la que tenía 10 años atrás.

En cambio, frente al aeropuerto más cercano, Alicante, o el conjunto de aeropuertos españoles, este aumento es débil. Frente al crecimiento de 20.000 pasajeros en San Javier en 10 años, el aeropuerto de Alicante había aumentado en más de 3,5 millones de pasajeros y a nivel estatal, la cifra de incremento de viajeros se aproximaba a cerca de 65 millones de usuarios, por lo que a principios de siglo XXI el volumen de pasajeros que concentraba el aeropuerto de San Javier era un escaso 2,5% respecto a Alicante, y un porcentaje muy inferior frente a España.

Tabla 7: Comparación de la evolución de pasajeros en miles 1990-2000 entre Murcia-San Javier/Alicante/España

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
MJV	136	120	102	92	98	88	99	110	141	147	156
ALC	2.688	2.648	2.776	2.922	3.524	3.898	4.077	4.453	4.868	5.395	6.038
ESP	73.369	76.231	82.672	81.409	89.497	95.432	100.711	108.652	116.369	126.693	138.614

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento

## Planteamiento del nuevo aeropuerto

En 1995 se produce un cambio en los representantes del gobierno de la Región y se comienza a plantear la idea de poner en marcha un nuevo aeropuerto, con el objetivo de paliar las deficiencias detectadas en materia aeroportuaria. Aunque la provincia contaba con una base aérea abierta al tráfico civil, existían diversos problemas a su alrededor que, con el transcurso del tiempo, podrían perjudicar el crecimiento de la región, entre los que se podía destacar:

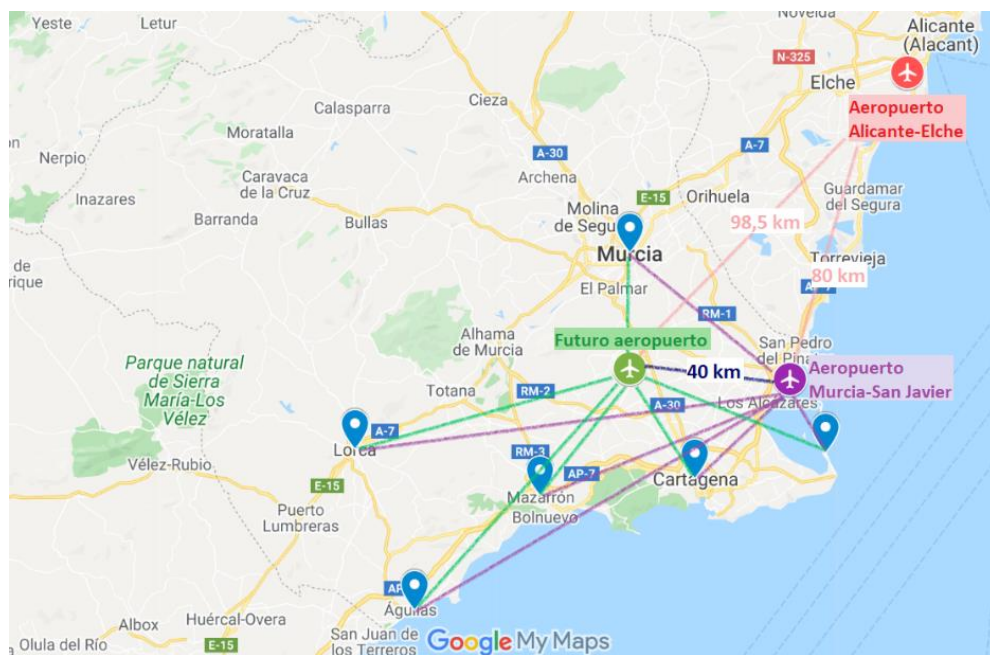
- Las limitaciones horarias al tener que compatibilizar la actividad militar y civil. El horario operativo del aeropuerto durante todo el año era de 7:30 a 22:30, sábados y domingos a partir de las 8:30h, pero debido al uso militar, durante los días laborables en el periodo no vacacional, se restringía la operación civil de 8:15 a 15.00h.
- La longitud de la pista de aterrizaje no permitía albergar aeronaves de gran tamaño, y para llevar a cabo una ampliación de la misma se debía tener en cuenta la existencia de obstáculos ecológicos derivados del entorno.
- La localización resultaba idónea para el movimiento turístico del Mar Menor, pero desfavorecía a gran parte de la región debido a su distanciamiento tanto de los mayores núcleos de población como Murcia (49 km), Cartagena (36 km) o Lorca (101 km), como de otros puntos atractivos de la región, como son Águilas (101 km) o Mazarrón (72 km).
- A 80 kilómetros se encuentra el Aeropuerto Alicante-Elche que ofertaba una gran cantidad de vuelos tanto a puntos nacionales como internacionales. De hecho, durante el periodo comprendido entre 1983 y 1995, el 42,63% de usuarios del mencionado aeropuerto eran procedentes de la Región de Murcia (Martínez y Martínez, 1998).
- En el año 2002 solo se mantenían vuelos regulares con Madrid y vuelos chárter.

Por lo tanto, tras justificar las carencias que existían en la Región de Murcia sobre el transporte aéreo, el gobierno regional pretendía con el nuevo aeropuerto responder “a las necesidades de desarrollo turístico e industrial de la región, (...) una infraestructura básica y estratégica, un aeropuerto moderno, bien ubicado y sin restricciones de ninguna clase” (Martínez, 2007), resolviendo así la falta de conexión con el exterior, contribuyendo de esta manera a posicionar a la Región de Murcia en el ámbito internacional. Por lo tanto, de manera concreta se pretendía:

- Ubicar el aeropuerto en Corvera, un punto equidistante a los principales centros de población y turísticos de la Región, facilitando así el desarrollo de zonas alejadas al Aeropuerto de Murcia-San Javier y al mismo tiempo facilitar la salida de la producción tanto hortofrutícola como pesquera, situándose en la zona de influencia de la huerta y a corta distancia de los puntos pesqueros de la región.
- Conseguir disponibilidad total de la franja horaria abierta al tráfico comercial, ya que se justifica que “con un aeropuerto de pleno uso, la cifra de pasajeros podría equipararse a la de aeropuertos como Alicante o Málaga”. (Conserjería de Industria y Medio Ambiente, 2006).
- Mejorar las condiciones técnicas del aeropuerto para albergar aeronaves de mayor capacidad.

- Ampliar la competitividad de la Región, aumentar las facilidades de acceso, rutas y conexiones nacionales e internacionales, posibilitando de esta manera la entrada de nuevos mercados tanto turísticos como de nuevos residentes.
- Crear una nueva oferta de alojamientos más atractivos enfocados al turismo de sol y playa, al turismo de golf y a la segunda residencia, para conseguir atraer a nuevos residentes.
- Poder cubrir la demanda de viajeros teniendo en cuenta el crecimiento esperado tanto en el número de habitantes de la región como en el de turistas visitantes, ya que las cifras con las que evoluciona el Aeropuerto de San Javier “son modestas y no muestran una tendencia ascendente sostenida” (Conserjería de Industria y Medio Ambiente, 2006).

Imagen 11: Ubicaciones Aeropuerto Murcia-San Javier, futuro aeropuerto y el Aeropuerto de Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de Google Maps (2020)

Sin embargo, pese a que las autoridades regionales justificaban la necesidad de construir un nuevo aeropuerto, las autoridades centrales no se planteaban llevarlo a cabo puesto que la Región de Murcia ya contaba con un aeropuerto de uso civil-militar, el cual comenzaba a aumentar su volumen de pasajeros y en donde se habían realizado cuantiosas inversiones a principios de la década de 1990 por parte del Estado, con la previsión de seguir invirtiendo en mejoras. Por otra parte, a 80 kilómetros se situaba con notable éxito el Aeropuerto Alicante-Elche, por lo que consideraban que la demanda de esta área del Mediterráneo estaba cubierta. Ambos aeropuertos estaban gestionados por AENA, perteneciente al Estado, por lo que la iniciativa de construir un nuevo aeropuerto surgía únicamente por parte del gobierno autonómico.

## 5.2. Aeropuerto Internacional Región de Murcia

Tras haber comentado previamente los antecedentes del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, en este apartado se concretan las iniciativas que dieron lugar a la construcción y se expone un breve análisis de su primer año abierto al tráfico aéreo, en el que se destacan sus características principales.

### Historia

En el año 2001 se constituye la sociedad promotora Aeromur (Aeropuertos de la Región de Murcia) englobada por diversas empresas y promovida por el gobierno regional con el objetivo de impulsar el sector aeronáutico de la Región de Murcia. (Serrano Martínez, 2005). Desde el Ministerio de Fomento y Defensa se continuaba apostando por el aeropuerto de San Javier con la realización de inversiones, pero tras diversos desencuentros entre ambos ministerios y el gobierno regional, al tratarse de una inversión privada y no estatal se autoriza la “construcción del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia calificado de interés general del Estado” (BOE, 2003). Tres años después, el 29 de marzo de 2006, se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de la Región, lo que le permite a la Comunidad convocar el concurso para la construcción y explotación, siendo otorgada en mayo de 2007 a Aeromur durante un periodo de 40 años.

En julio de 2008, en el inicio de la crisis económica y financiera, comienza la construcción del aeropuerto, con fecha prevista para su apertura en 2010, pero en 2009 se deben paralizar las obras por falta de financiación, por lo que la constructora Sacyr (empresa perteneciente al grupo Aeromur) solicita un préstamo el cual los bancos no avalan. Debido a esto, la comunidad se ve obligada a avalar la cantidad de 200 millones de euros para que finalizasen las obras (Méndez, 2013).

La infraestructura se terminó en enero de 2012 anunciando su apertura para julio, pero comenzaron a surgir impedimentos entre AENA, el Ministerio de Defensa y Aeromur, retrasando su apertura. Se rescinde el contrato a Aeromur, la primera vez en 2013, volviendo a otorgárselo en 2014 y finalmente en 2015, convirtiéndose el aeropuerto propiedad de la CCAA.

Ese mismo año, se volvió a convocar un concurso para la explotación del aeropuerto, donde se incluyó el cierre del Aeropuerto de Murcia-San Javier, pero en 2016, se paraliza por una reclamación impuesta por Sacyr a la CCAA por la finalización del contrato, pero sin embargo, en julio del 2017 tras desestimar el último recurso el concurso quedó desbloqueado y en febrero de 2018 la empresa pública AENA se adjudicó la gestión aeroportuaria del Aeropuerto Internacional Región de Murcia durante 25 años, convirtiéndose en el primer aeropuerto en España que AENA gestiona sin ser de su propiedad. Además, para garantizar los ingresos a la Comunidad Autónoma, AENA pagará un canon mínimo por pasajero y año cuya cantidad dependerá del periodo en el que se encuentre (finanzas.com, 2018).

Con ello, comenzaron los tramites de traslado de San Javier a Corvera, tanto de las rutas de las aerolíneas que aceptasen, como de equipos, medios y personal, consiguiendo que el 15 de enero de 2019 comenzase el tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (Redacción, 2019).



Imagen 12: Fachada terminal Aeropuerto Internacional Región de Murcia



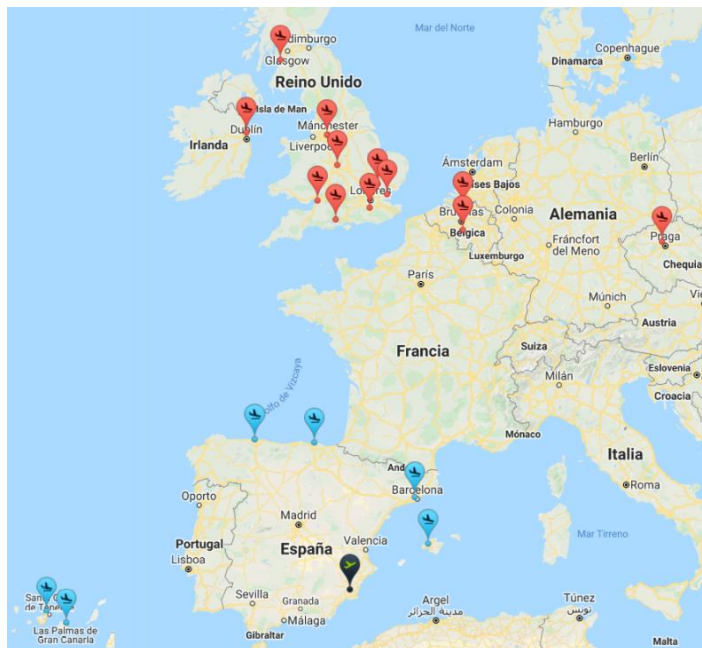
Fuente: (Ramón Vilarasau, 2019)

### Características

El Aeropuerto Internacional Región de Murcia (código IATA: RMU) se sitúa en los límites de Valladolid y Lo Jurado, una pedanía perteneciente al municipio de Murcia. Se trata de un aeropuerto de tipo regional incluido en el Grupo II de AENA, donde se engloban los aeropuertos con más de 500.000 pasajeros al año (AENA, 2018). En su primer año operativo, desde el 15 de enero de 2019 pasaron por la terminal un total de 1.090.705 pasajeros.

Este primer año ha conectado con 18 destinos, de los cuales la mayor parte de rutas provenían del Aeropuerto de Murcia-San Javier, ya que como se ha comentado anteriormente, se trasladaron los vuelos de aquellas compañías aéreas que lo deseaban. Si bien se cancelaron las conexiones con Edimburgo, Newcastle, Eindhoven y Frankfurt, han sumado a su oferta vuelos con destinos nacionales desde que se cancelase la única ruta con Madrid en 2017 por escasez de demanda mediante vuelos regulares con Gran Canaria y estacionales con Palma de Mallorca y Asturias, y a lo largo del 2020 se esperan nuevas rutas que conecten la Región de Murcia con Barcelona y Bilbao (MurciaEconomía, 2020).

Imagen 13: Destinos del Aeropuerto Internacional Región de Murcia



Fuente: AENA (2020)

En cuanto a compañías aéreas mostradas en la tabla 8, el aeropuerto ha contado con 7 aerolíneas todas ellas de bajo coste, destacando las operaciones de Ryanair con 620.806 pasajeros, la mayor cifra de pasajeros. Comparando con los datos conseguidos por el anterior aeropuerto el año previo, los números, salvo con la compañía EasyJet, quedan lejos de alcanzar el tráfico que el actualmente clausurado obtuvo. Además, los destinos ofertados por las compañías desde el aeropuerto de Murcia son inferiores a los ofertados en el anterior aeropuerto, pudiendo entender este descenso de pasajeros.

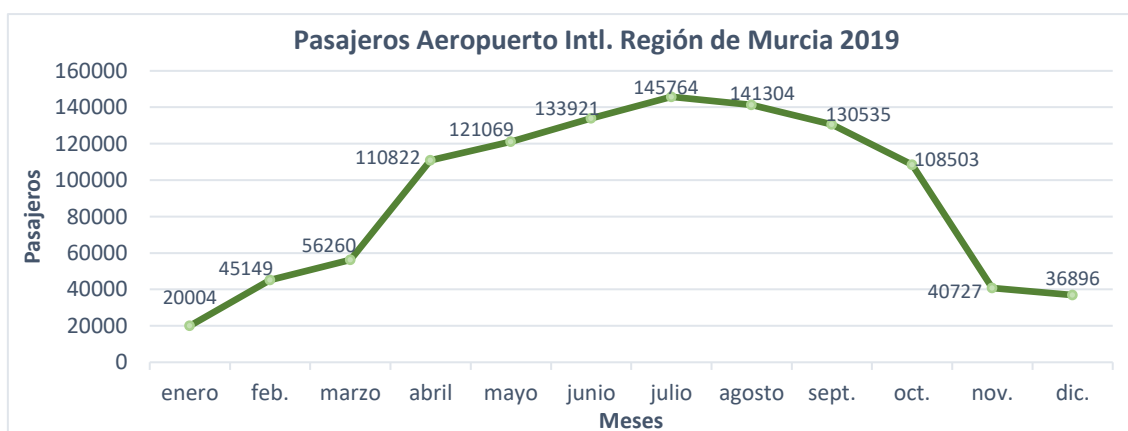
Tabla 8: Comparación aerolíneas con mayor volumen de pasajeros 2018-2019 entre aeropuertos de la Región

Aerolínea	Destinos	Pasajeros 2019	Destinos San Javier	Pasajeros 2018
Ryanair	7	620.806	10	719.710
EasyJet	3	294.807	3	288.575
Jet2.com	2	59.850	4	119.110
TUI fly Belgium	2	47.271	2	49.512

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA

En su primer año de operaciones, observado en el gráfico 20, ha conseguido un volumen de pasajeros de 1.090.705, concentrándose las mayores cifras durante los meses de clima cálido en la Región, desde abril hasta octubre, siendo julio el mes que más tráfico civil tuvo el aeropuerto con un total de 145.746 pasajeros. Se debe hacer especial mención a que el mes de enero no es completo, ya que el aeropuerto comenzó sus operaciones el día 15 de enero, por lo que los 20.004 pasajeros se refieren al tráfico comprendido entre el 15 de y el 31 de enero.

Gráfico 20: Pasajeros Aeropuerto Internacional Región Murcia 2019



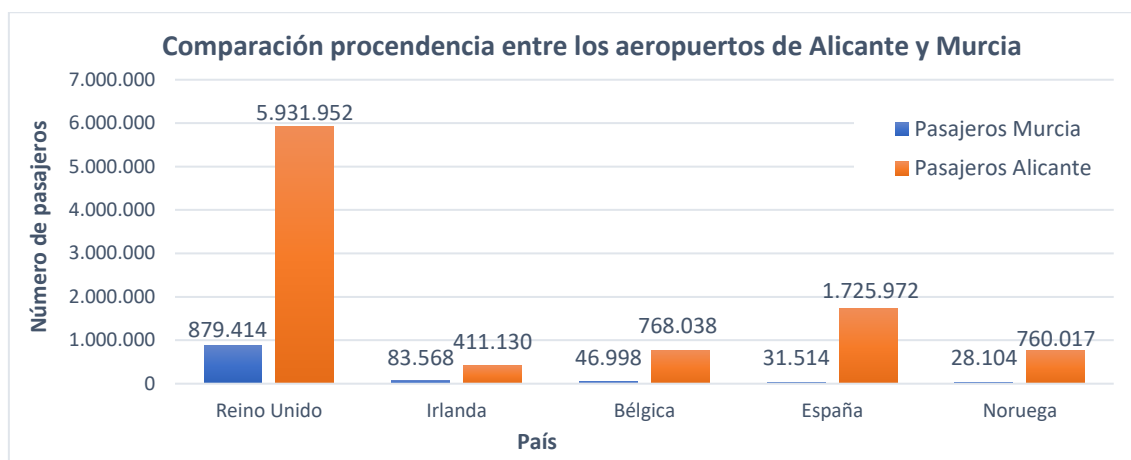
Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

En cuanto a la procedencia, en el gráfico 21 se muestran los 5 países que más han transitado las instalaciones aeroportuarias de la Región y comparando estas cifras con Alicante, se puede ver como el aeropuerto de Alicante tiene una mayor cuota de mercado tanto nacional como internacional. El pasajero británico destaca por ser el más numeroso en ambas instalaciones, coincidiendo con el país que más conexiones tiene desde ambos aeropuertos, si bien con una diferencia de volumen de cinco millones de pasajeros. Tras los británicos, las siguientes nacionalidades que nos encontramos, al igual que con el pasajero británico, no alcanzan la cuota de mercado del aeropuerto de Alicante, con una diferencia desde los 400 mil pasajeros como en el caso de Irlanda hasta los 700 mil con pasajeros procedentes de Bélgica y Noruega.



En cuanto al pasajero nacional, si bien ha recuperado una cuota de mercado casi inexistente en el aeropuerto de San Javier, está muy lejos de la cifra de del aeropuerto de Alicante, con casi 1.700.000 pasajeros de diferencia.

Gráfico 21: Comparativa de nacionalidades entre los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia operativos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

## 6. Estudio comparativo

Para llevar a cabo el estudio sobre el impacto que ha tenido la apertura del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, se van a evaluar dos aspectos. Primeramente, se comentarán las estimaciones esperadas con el traslado del aeropuerto frente a la realidad. En segundo lugar, cómo se ha visto influenciada la Región de Murcia en los ámbitos generales del turismo y, por último, una observación exhaustiva de cómo ha sido la influencia que este ha tenido en la materia aeroportuaria.

### Previsiones del nuevo aeropuerto

Con la puesta en marcha de un nuevo aeropuerto, se presentó la Memoria sobre la Declaración de Actuación de Interés Regional del proyecto de Aeropuerto de la Región Murcia, un documento donde se explicaba la necesidad de esta infraestructura y unas previsiones de los beneficios que conllevaría para el desarrollo de la Región, tanto directos como indirectos. (Dirección de Coordinación de Proyectos y Dirección General de Ordenación de Territorio y Costas, 2004)

De manera directa, se estimaron que el aeropuerto tendría para el año 2015 un total de 2,4 millones de pasajeros, cifra que en la actualidad está muy lejos de alcanzar. En el último año de servicio del aeropuerto de San Javier, 2018, el número de pasajeros fue 1.273.774. En el año 2019, con la apertura de la nueva infraestructura aeroportuaria los pasajeros que arribaron fueron 1.090.705 pasajeros, que suponen un descenso del 14%. Es decir, menos de la mitad de pasaje que se estimaba que iba a atraer.

Tabla 9: Estimación y datos reales del volumen de pasajeros en el nuevo aeropuerto

	Previsión 2015	Datos reales 2018	Datos reales 2019
<b>Pasajeros</b>	2,4 millones	1.273.774	1.090.705

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM (2020)

Con el alojamiento sucede de igual manera, se estimaron cifras que en la actualidad están desfasadas de la realidad. En el año de redacción del documento, 2001, existía un total de 40.702 plazas repartidas entre hoteles, campings, apartamentos turísticos y alojamientos rurales. La previsión estimaba que en 2015 se habrían conseguido un total de 127.296, aproximadamente tres veces más que el volumen existente en 2001.

La realidad es que, en 2019, la oferta real fue de 49.729 plazas en los alojamientos, un aumento del 20%, aumentando en todas las tipologías exceptuando en la oferta de plazas en camping.

*Tabla 10: Estimación y datos reales de la oferta de alojamientos en la Región de Murcia*

	<b>Oferta en 2001</b>	<b>Previsión para 2015</b>	<b>Oferta real en 2019</b>
<b>Tipo alojamiento</b>	<b>Plazas</b>	<b>Plazas</b>	<b>Plazas</b>
<b>Hoteles</b>	15.548	63.358	20.783
<b>Aptos. Turísticos</b>	8.186	26.166	10.035
<b>Camping</b>	15.122	37.772	14.731
<b>Alojamiento Rural</b>	1.846	-	4.180
<b>Total</b>	40.702	127.296	49.729

*Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM (2020)*

Además, se consideró que la apertura del aeropuerto podría generar un total de 20.000 puestos de trabajo. En actividades características del turismo, en el año 2018 hubo una media de 41.019 trabajadores y en 2019, año de la apertura, 42.707. Si bien ha experimentado un aumento de 1.688 nuevos afiliados, un 4,1%, queda muy lejos de las cifras previstas.

Es decir, todas las previsiones que se realizaron en materia turística con el objetivo de hacer ver que Murcia necesitaba un nuevo aeropuerto, no se han cumplido. Vistas las cifras que debían alcanzarse, quedan muy lejos de la realidad en 2019.

## 6.1. El turismo en la Región de Murcia

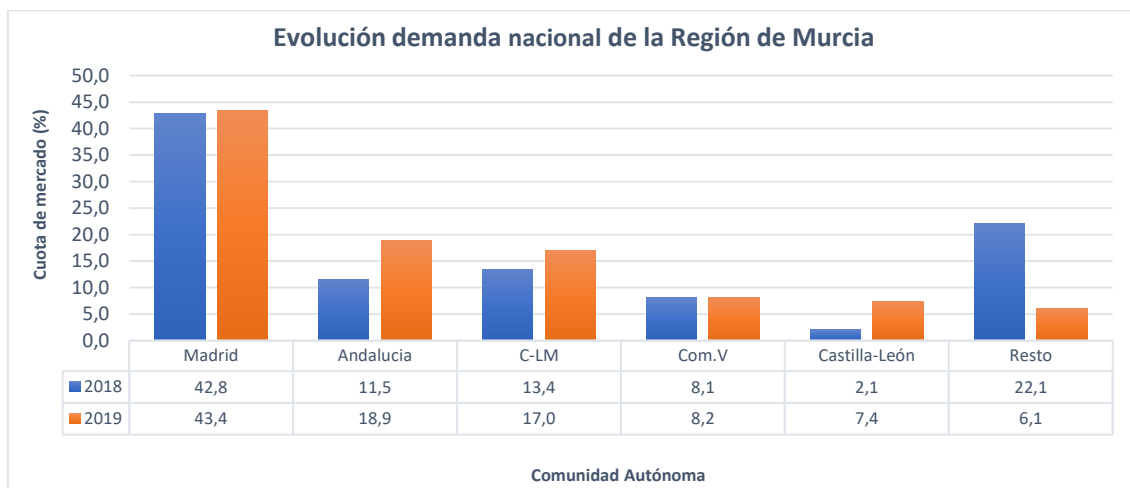
La Región de Murcia es mayormente conocida como destino de turismo de sol y playa, por lo que, para la realización de este estudio, se ha optado por la elección del turismo de sol y playa ya que, aunque existen otros productos turísticos en la región, la Costa Cálida sigue siendo el mayor reclamo que tiene la provincia.

### **Demanda turística**

La demanda nacional de turistas en la provincia de Murcia entre los años 2018 y 2019 está predominada por habitantes procedentes de la Comunidad de Madrid, seguidos de las CCAA limítrofes: Andalucía, Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana y por último, Castilla-León. Si bien la evolución de la cuota de mercado de estas CCAA ha sido favorable puesto han aumentado, para el resto de CCAA ha supuesto una disminución.

El aeropuerto de San Javier no contaba en su oferta con ningún destino nacional mientras que el nuevo aeropuerto está conectado con diversos puntos nacionales, por lo que este aumento en la demanda de comunidades con fácil acceso por carretera y sin conexión aérea ha supuesto una disminución en la cuota de mercado que abarcan las demás CCAA, por lo que nos puede hacer ver cómo por lo general, el turismo no se ha visto beneficiado por estas nuevas rutas.

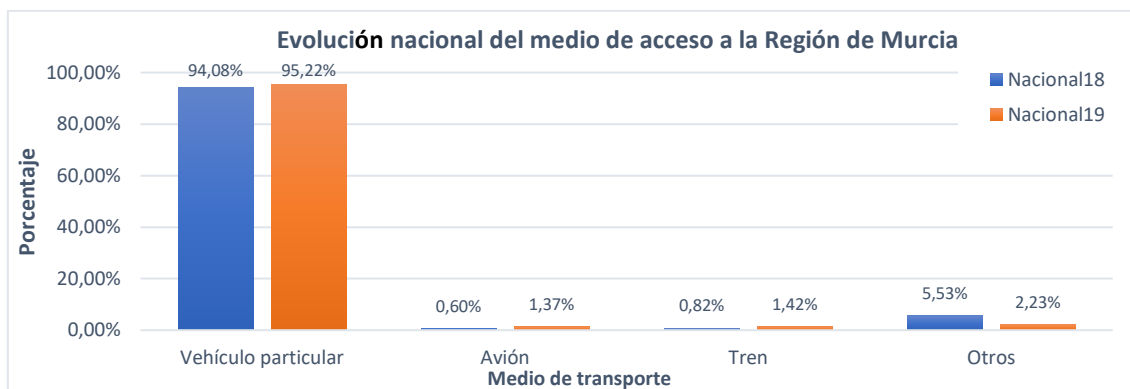
Gráfico 22: Evolución de la demanda nacional en la Región de Murcia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM

Además, observando el medio de transporte utilizado por los turistas nacionales para acceder a la Región, destacando que las valoraciones se realizaron mediante el sistema de respuesta múltiple, se observa una vasta diferencia entre el vehículo particular y los demás medios. Suponiendo el uso del automóvil casi la totalidad, además de haber aumentado su peso respecto al año anterior. Este hecho se puede entender cuando la mayor parte de los turistas que acceden a la Región proceden de comunidades cercanas o limítrofes, además de contar con buenas conexiones por carretera. En cambio, los demás medios de transporte tienen un peso muy bajo, si bien cabe destacar un ligero aumento en el transporte aéreo y ferroviario.

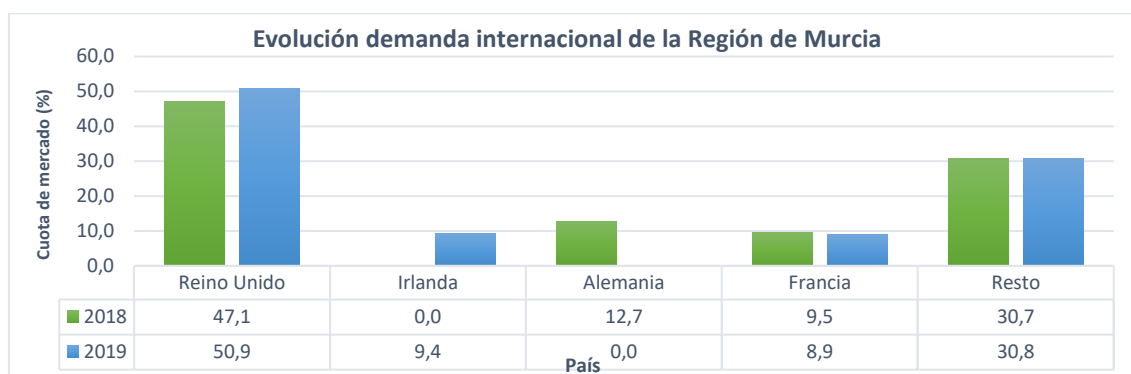
Gráfico 23: Evolución nacional del medio de acceso a la Región de Murcia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM

Por otra parte, sobre la demanda internacional, el turista británico, además de ser el que mayor cuota de mercado tenía en ambos aeropuertos, es de igual manera el más relevante en cuanto al turismo, experimentando un aumento de casi 4 puntos con respecto al año anterior. Cabe destacar la demanda de Alemania en 2018 y de Irlanda en 2019, años donde destacaron por su peso en la cuota de mercado global por lo que aparecen como referencia de mercado demandante en estos años de la Región. En los años que no tiene cuota individual no es que no hayan acudido, sino que se engloba en el resto de países puesto que su peso no ha sido relevante. Francia, país fronterizo con España, tiene un peso constante en el turismo de la comunidad. En cuanto al resto de países, la cuota se mantiene constante.

Gráfico 24: Evolución de la demanda internacional en la Región de Murcia

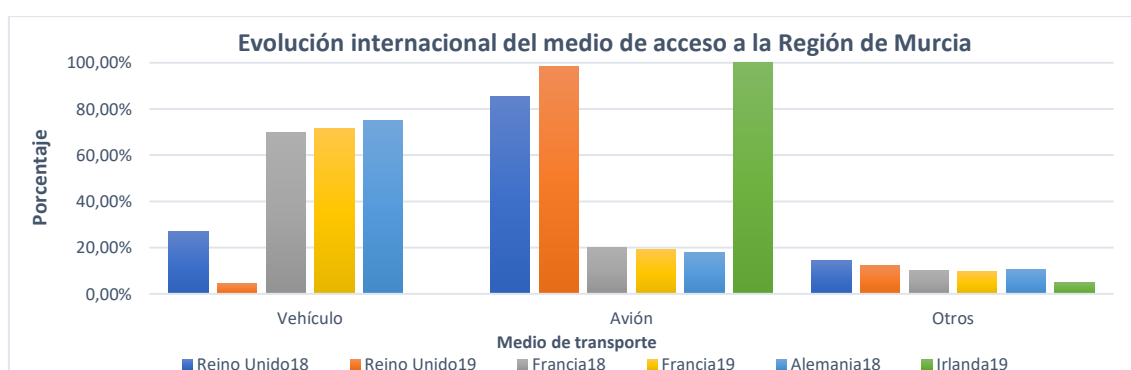


Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM

Sobre la forma de acceso a la Región de las procedencias comentadas, difieren del medio de transporte utilizado por los turistas nacionales en general. Cabe destacar que las valoraciones se realizaron mediante el sistema de respuesta múltiple, ya que, por ejemplo, han podido hacer uso del transporte aéreo y de un coche de alquiler, por lo que los valores de cada país no van a dar como resultado el 100%.

Para el turista británico, el avión fue el medio de transporte más utilizado durante los años 2018 y 2019, suponiendo un aumento del 85,60% al 98,20% respecto al año anterior. Además, acceden a la región por carretera, aunque esta haya visto disminuida su cifra notablemente, de un 26,90% a un 4,40%. Por el contrario, Francia y Alemania tienen una mayor tendencia a acceder con vehículo propio, con una cuota previsiblemente en ascenso en torno al 70% y un uso menor del transporte aéreo, en torno al 20% en ambos casos. En Irlanda, predomina totalmente el uso del avión para acceder a la Región de Murcia. Si bien se ha comentado que la demanda de Irlanda en el año 2018 no destacaba por su influencia, el nuevo aeropuerto ha contado con una ruta previamente inexistente hacia Dublín, pudiendo repercutir en el aumento favorable de la demanda irlandesa.

Gráfico 25: Evolución internacional del medio de acceso a la Región de Murcia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM

En cuanto al alojamiento, en general, predomina el uso de la segunda vivienda para hospedarse, si bien entre los años 2018 y 2019 ha experimentado un ligero descenso. En segundo lugar y con un aumento de un punto en su demanda se encuentran los establecimientos hoteleros y, por último, con un descenso del 4,7% al 2,3%, la caravana. En la categoría otros, donde se engloban apartamentos turísticos y alojamientos rurales, ha experimentado un crecimiento en su demanda cercano a 3 puntos.

Este elevado uso de una segunda vivienda puede venir precedido por el *boom* de la construcción de viviendas entre los años 2005 y 2010 dirigidas a fomentar el turismo de sol y playa, el turismo de golf y de segundas residencias, por lo que esta nueva oferta de alojamientos tuvo sus frutos: utilizar este modelo turístico para aumentar su demanda.

*Tabla 11: Evolución alojamiento en la Región de Murcia*

	<b>Establecimiento hotelero</b>	<b>Camping/Caravana</b>	<b>Vivienda</b>	<b>Otros</b>
<b>2018</b>	25,3	4,7	68,1	1,9
<b>2019</b>	26,4	2,3	66,8	4,5

*Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del ITREM (2020)*

## 6.2. La influencia aeroportuaria

En este punto se compararán la evolución de las cifras de los tres aeropuertos que se han venido estudiando: El Aeropuerto de Alicante-Elche, el Aeropuerto de Murcia-San Javier y, por último, el Aeropuerto Internacional Región de Murcia, para poder observar la repercusión que este en materia aeroportuaria ha tenido tanto frente al aeropuerto anterior como con su más próximo competidor. Por último, se analizarán las cifras que se estimaban conseguir con este nuevo aeropuerto frente a la realidad en su apertura.

### **Relevancia del nuevo aeropuerto frente al anterior y a su competidor más próximo**

La apertura del nuevo aeropuerto debía venir acompañada de numerosos aspectos positivos. Por una parte, un aumento en su volumen de pasajeros, puesto que, según el gobierno regional, el Aeropuerto de Murcia-San Javier no se encontraba capacitado para albergar la cifra de pasajeros esperada, por otra, tener una infraestructura aeroportuaria capaz de hacerle frente al Aeropuerto de Alicante y conseguir atraer parte de la cuota de mercado que demandan esta zona del mediterráneo, sobre todo en los meses cálidos del año. Sin entrar en datos, existe una diferencia. El Aeropuerto de Alicante-Elche pertenece al Grupo I de AENA, con una cifra superior a los 2 millones de pasajeros mientras que en la Región se encuentra (y se encontraba) englobados en el Grupo II, un volumen de pasajeros superior a los 500.000 al año.

En este primer año operativo queda lejos de cumplir aquello que se esperaba de él. Como se puede observar en el gráfico 27, en 2019 un total de 1.090.705 pasajeros hicieron uso de esta infraestructura aeroportuaria pero, comparando con la cifra de pasajeros del anterior aeropuerto, 1.273.774 pasajeros, se ha producido un descenso del 14% y según la propia CCAA, sin la esperanza de alcanzar el volumen de tráfico obtenido en este aeropuerto próximamente (MurciaEconomía, 2020). Estas cifras conseguidas, observando la evolución del aeropuerto de Alicante, resultan muy débiles. El Aeropuerto de Alicante ha visto aumentado su volumen pasando de 2018 con 13.981.691 pasajeros a 2019 con 15.047.840, es decir, ha sufrido un aumento de más un millón de pasajeros. En 2018, había una diferencia de 12.707.917 pasajeros, mientras que, en 2019, esta cifra ha aumentado hasta los 13.957.135, un 9% más.

Estas cifras nos pueden hacer pensar que este cambio de aeropuerto no le ha sentado bien al transporte aéreo de la región, ya que, frente al descenso de demanda del aeropuerto de Murcia, el aeropuerto de Alicante ha podido salir reforzado.

Gráfico 26: Evolución pasajeros en los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA

Claro es, el volumen de pasajeros está influenciado por una mayor oferta en sus destinos. En la imagen 15 se observan todos los destinos ofertados en estos tres aeropuertos, coincidentes y no coincidentes. Alicante cuenta con un total de 106 destinos repartidos mayoritariamente por Europa, concentrados sobre todo en Gran Bretaña. Frente a este dominio se encontraba el Aeropuerto de Murcia-San Javier con 22 destinos enfocados en Gran Bretaña, Noruega y el centro de Europa, y el actual operativo, el Aeropuerto Internacional Región de Murcia que cuenta con 18 destinos, destacando nacionales y en Gran Bretaña.

La hegemonía de rutas del aeropuerto de Alicante es clara, puesto que de las 22 rutas que existían en el aeropuerto de San Javier, 17 coincidían, pero, además, de las presentes en el actual aeropuerto únicamente un destino de los 18 existentes no se encuentra ofertado por Alicante. Dicho de otra manera, anteriormente encontrábamos un aeropuerto con una oferta de 106 destinos y a otro de menor capacidad en su misma zona de influencia con 22. Con el cambio de aeropuerto, nos encontramos con una mayor capacidad y una menor oferta de destinos y, por consiguiente, de pasajeros. A favor del nuevo aeropuerto de la Región es que existen 6 rutas nacionales, algo inexistente previamente desde 2017 en el anterior aeropuerto, pero, por el contrario, cuenta con menos destinos internacionales sobre todo en un mercado esencial: Reino Unido. Si bien ha ganado una ruta a Bristol, ha perdido 7 previamente existentes.

Si estas diferencias quedaban claras en la evolución de las cifras de los aeropuertos, cuando se analizan los números de los pasajeros según la procedencia en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia y se comparan con las alcanzadas por el anterior y con el Aeropuerto de Alicante, existe poco margen de duda.

La demanda británica supone un peso fundamental en estos tres aeropuertos, siendo el país que más destinos conecta con estos aeropuertos: Alicante cuenta con 27, San Javier contaba con 13 y Murcia cuenta con 8. Este descenso en el número de rutas ha perjudicado considerablemente al aeropuerto de Murcia, pasando de 997.152 pasajeros en 2018 a 879.414 en 2019, hecho que ha podido beneficiar al aeropuerto de Alicante, cuya demanda si ya era 5 veces mayor frente al anterior aeropuerto, ha aumentado acercándose a los 6 millones. Y aunque la cuota de demanda turística en la Región se ha agrandado, nos puede hacer pensar que el Aeropuerto de Alicante ha captado parte de la demanda que antes se desplazaba al Aeropuerto de San Javier. Para confirmar esta suposición necesitaríamos datos que no tenemos porque no se encuentran en las estadísticas oficiales, y que en este momento no son fáciles de obtener, pues tendríamos que hacer un muestreo en los hoteles u otros lugares donde se hospedan los pasajeros de Reino Unido para saber cuál ha sido su aeropuerto de llegada a España.

Imagen 14: Destinos de los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia

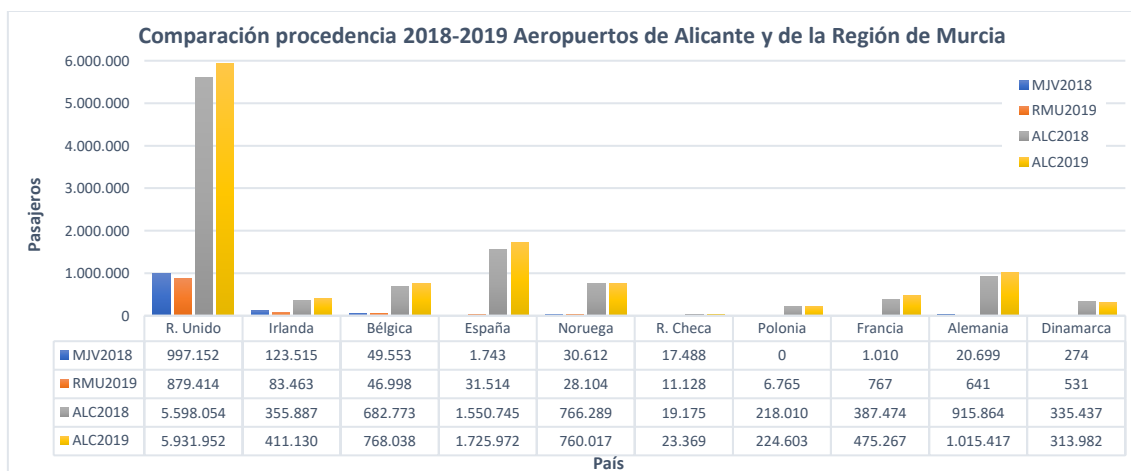


Fuente: Elaboración propia (2020)

Se podría decir que el volumen de pasajeros sigue un pequeño patrón: exceptuando Noruega, en aquellos destinos donde la demanda hacia el aeropuerto de Murcia ha disminuido, ha aumentado en gran medida en el aeropuerto de Alicante. Y aunque existe un aumento considerable en la demanda nacional, pasando de 1.743 pasajeros a 31.514 coincidiendo con apertura de rutas nacionales, de igual manera la diversificación que se ha hecho con los vuelos chárter provenientes de Polonia y Dinamarca no contrarresta el volumen generado por el aeropuerto anterior y mucho menos, por el Aeropuerto de Alicante.

Estas cifras nos muestran cómo la Región de Murcia, en la actualidad a través del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, ha perdido potencial y queda muy lejos de conseguir captar cuota de mercado del Aeropuerto de Alicante-Elche.

Gráfico 27: Comparación procedencia entre los aeropuertos de Alicante y la Región de Murcia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de AENA



## 7. Conclusiones

La liberalización del sector aéreo produjo una apertura de la aviación en España que impulsó la llegada de nuevas aerolíneas y la creación de nuevas rutas tanto desde destinos nacionales, como hacia ellos, con la consiguiente expansión del modelo turístico, clave en nuestra economía. A lo largo de este proceso, el Estado fundó AENA con el objetivo de mantener el control de los aeropuertos de interés general y evitar su privatización.

Los actuales 46 aeropuertos muestran un escenario de masificación desde un punto de vista de eficiencia global, observándose grandes diferencias entre los volúmenes de pasajeros, puesto que 11 aeropuertos concentran más del 75% de pasajeros de la red AENA total. Estas cifras nos hacen ver que este modelo de gestión en red no es ni eficiente ni rentable, sin embargo, por parte del gobierno saben que otro modelo de gestión más individual no sería viable para aquellos aeropuertos más pequeños y regionales, que son la mayor parte de aeropuertos de AENA, representando éstos una ayuda para una mayor cohesión territorial y para el fomento del crecimiento económico de las regiones menos dinamizadas.

El devenir de esta excesiva densidad aeroportuaria se ve identificado en el sureste peninsular, donde existían dos aeropuertos, uno de gran potencial como es el Aeropuerto de Alicante-Elche y otro pequeño y regional que cumplía el papel de estimular el territorio atrayendo a turistas, el Aeropuerto de Murcia-San Javier. En el año 2000, para el gobierno de la Región de Murcia éste no cumplía con lo que realmente se esperaba de él: un aeropuerto sin restricciones horarias que pudiera cubrir la demanda de todos los murcianos y atraer nuevos turistas nacionales e internacionales, por lo que se fomentó de manera autonómica la construcción de un nuevo aeropuerto a solo 40 kilómetros, el Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Claro es que, si se hubieran cumplido los primeros plazos previstos de su puesta en marcha en el año 2008, el traslado de un aeropuerto hacia otro se hubiera contemplado de diferente forma. En cambio, cuando se comenzó a construir en 2008, estallaba una crisis económica, el aeropuerto de Murcia-San Javier comenzaba un descenso de pasajeros del que no se recuperaría hasta 2015 y surgieron problemas de financiación entre otros. Habiendo finalizado las obras en 2012, estuvo 7 años abandonado, todo ello mientras que el competidor más cercano, el Aeropuerto de Alicante-Elche mantenía una tendencia al alza que actualmente continúa.

La apertura del Aeropuerto Internacional Región de Murcia en 2019 no se puede identificar como una estrategia para impulsar el turismo, las valoraciones realizadas en el año 2000 quedan muy desfasadas a la hora de tomar la decisión en 2018 de cerrar el aeropuerto de San Javier. Éste ya no tenía ningún tipo de restricción y su volumen de pasajeros comenzaba a remontar. Frente a esto, en su primer año operativo, ha descendido el volumen de pasajeros y ni se prevé que alcance próximamente los niveles del anterior aeropuerto, por lo que las cifras del Aeropuerto de Alicante-Elche quedan muy lejos de tener competencia.

Los aeropuertos no atraen pasajeros solo por el mero hecho de estar construidos, el anterior tenía el bagaje de estar situado en la costa marmenorense, muy cercano a destinos turísticos como la Manga del Mar Menor, Torre Vieja o Cartagena, reclamos de turismo de sol y playa y aunque no era sombra para el Aeropuerto de Alicante-Elche, proporcionaba un medio de acceso rápido y económico a los turistas. El actual, si bien se encuentra equidistante en la Región, a grandes rasgos, se sitúa en una llanura aislada sin más reclamo turístico que la capital a pocos kilómetros. Por lo tanto, el anhelo de construir mejores infraestructuras no siempre atrae aquello que se espera.

## 8. Bibliografía

- AENA. (2012). *Información institucional 2012*. Obtenido de <https://bit.ly/2UXdqQB>
- AENA. (2018). *Informe de Responsabilidad Corporativa 2018*. Obtenido de <https://bit.ly/310WT1S>
- AENA. (06 de 02 de 2020). *Historia Aeropuerto de Alicante-Elche*. Obtenido de <https://bit.ly/37JCKPr>
- AGA. (25 de 02 de 2020). *Historia de la Academia General del Aire*. Obtenido de <http://bit.ly/2Vkhxaz>
- Alvarado, R. C. (2017). *La industria europea del transporte aéreo: historia y peculiaridades económicas*. Obtenido de <https://bit.ly/34veQFx>
- Asociación Cultural Alicante Vivo. (13 de 03 de 2007). *El Aeródromo de Rabassa*. Obtenido de <https://bit.ly/2AKUHL7>
- Benito, F. (16 de 05 de 2012). *Diario Información*. Obtenido de <https://bit.ly/2Bgy4Ey>
- BOE. (18 de 06 de 1991). *Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto del Ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*. Obtenido de <https://bit.ly/35ni6U7>
- BOE. (22 de 05 de 2003). *Orden FOM/1252/2003 de 21 de mayo, por la que se autoriza la construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios*. Obtenido de <https://bit.ly/3fGsr17>
- BOE. (31 de agosto de 2011). *Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles*. Obtenido de <https://bit.ly/2VRZGr9>
- Buitrago, M. (24 de 02 de 2018). *La Verdad*. Obtenido de <http://bit.ly/3c9llkH>
- Checa Tamarit, A. M. (2012). *“Estudio descriptivo del modelo de gestión aeroportuaria español (periodo 2000-2010) en el conexto competitivo del sector aéreo europeo”*. Obtenido de <https://bit.ly/2ww8uJV>
- CNMC. (07 de 2014). *E/CNMC/0002/14 El sector aeroportuario en España: Situación actual y recomendaciones de liberalización*. Obtenido de <https://bit.ly/311Fy98>
- Conserjería de Industria y Medio Ambiente. (2006). *Directrices y Plan de Ordenación Industrial del Suelo Industrial de la Región de Murcia*. Obtenido de Anexo 1. Las Infraestructuras Territoriales: estado actual y previsiones.: <https://bit.ly/343zZXr>
- De Rus, G. (2007). *La política de transporte europea: el papel del análisis económico. Página 121*. Obtenido de <https://bit.ly/2yQg9Dm>
- Dirección de Coordinación de Proyectos y Dirección General de Ordenación de Territorio y Costas. (29 de 03 de 2004). *Actuación de interés regional del Aeropuerto de la Región de Murcia*. Obtenido de <https://bit.ly/2BOHpQY>
- Doerre, S. (05 de 2014). *Ayudas públicas a las compañías aéreas-El caso de las compañías aéreas de bajo coste*. Obtenido de <https://bit.ly/2Wfm4Kk>

Ep. (06 de 03 de 2017). *La Opinión*. Obtenido de <http://bit.ly/3bZZHPU>

Europa Press. (18 de 03 de 2011). *El Aeropuerto de San Javier estrena su segunda pista, que aumentará la capacidad de vuelos comerciales*. Obtenido de <https://bit.ly/3bWZix1>

finanzas.com. (2018). *Aena optará en solitario a la gestión del aeropuerto de Corvera (Murcia)*. Obtenido de <https://bit.ly/2WPNCrt>

Foro Regulación Inteligente. (06 de 2018). *La revolución aérea española: del monopolio al liderazgo mundial, en veinte años*. Obtenido de <https://bit.ly/2Bli5Fg>

Galindo, C. (27 de 03 de 2014). *El País*. Obtenido de <https://bit.ly/35mMD4h>

Gil, M. (02 de 01 de 2017). *La Opinión de Murcia*. Obtenido de <https://bit.ly/37JMjnP>

Hernández Luis, J. (2007). *Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del siglo XXI*. Obtenido de <https://bit.ly/3emtDqg>

INE. (07 de 02 de 2020). *Movimientos Turísticos en Fronteras*. Obtenido de <https://bit.ly/37RFQkj>

La Opinión de Murcia/Europa Press. (20 de 07 de 2010). *La Opinión de Murcia*. Obtenido de <https://bit.ly/2YWyrfo>

La Vanguardia. (18 de 05 de 2019). *Cinco de los diez municipios con más extranjeros de España, en Alicante*. Obtenido de <http://bit.ly/3bFnLaL>

Lucas Carrasco, A. (2008). *EVOLUCIÓN DEL AEROPUERTO A TRAVÉS DE LA HISTORIA*. Obtenido de <http://bit.ly/399CY2h>

Marín, P. L. (1999). *El transporte aéreo en España*. Obtenido de <https://bit.ly/34pk19W>

Martín, A. (3 de 02 de 2018). *El Altet, de escala del correo francés a África al quinto aeropuerto español en 50 años. Publicado en El Mundo*. Obtenido de <http://bit.ly/2Hixl5n>

Martínez y Martínez, Á. (1998). *En el Mediterráneo en el sur de Europa, páginas 270-273*. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de publicaciones.

Martínez, A. (2007). *Murcia 2013: Escrito al margen, páginas 336-341*. Murcia: Universidad de Murcia. Servicio de Publicaciones. . Obtenido de <https://bit.ly/2UHj9sZ>

Martínez, J. (1999). *ráfico aéreo de pasajeros, turismo y red aeroportuaria en España a finales del siglo XX. Algunas consideraciones. Cuadernos de turismo, (4), 73-88*. Obtenido de <https://bit.ly/39XrwX4>

Méndez, R. (17 de 02 de 2013). *El País*. Obtenido de <https://bit.ly/3dkoePh>

MurciaEconomía. (15 de 01 de 2020). *Corvera tampoco alcanzará en 2020 el volumen de tráfico que tenía San Javier*. Obtenido de <https://bit.ly/2B59iqW>

MurciaEconomía. (04 de 01 de 2020). *Estos son los 22 destinos ya confirmados desde el aeropuerto de Corvera en 2020*. Obtenido de <https://bit.ly/2Yfl1fo>

Nuevo, M. (08 de febrero de 2019). *Cerodosbe*. Obtenido de <https://bit.ly/2YqnHal>

Organización Mundial del Turismo . (2019). *Panorama del turismo internacional, edición 2019, OMT, Madrid*. Obtenido de <http://bit.ly/37vnKCS>

- Ramón Vilarasau, D. (08 de 12 de 2019). *Hosteltur*. Obtenido de <http://bit.ly/2uboM9t>
- Ramos Pérez, D., Gámir, A., & Escalona Orcao, A. I. (01 de 2014). *El apoyo público a nuevas conexiones aéreas en España: argumentos justificativos y tipología de rutas*. Obtenido de <https://bit.ly/380tVRt>
- Redacción. (21 de 01 de 2019). *Vegamediapress*. Obtenido de <https://bit.ly/33QZoDz>
- Redacción Onda Regional Murcia. (06 de 08 de 2018). *Los trabajadores del aeropuerto de San Javier se muestran algo más optimistas con el traslado a Corvera*. Obtenido de <https://bit.ly/2NoVR82>
- Salas, A. (14 de 01 de 2019). *La Verdad*. Obtenido de <http://bit.ly/2SWL8VH>
- Serrano Martínez, J. M. (28 de 03 de 2005). *Organización y funcionamiento del Área Metropolitana de Murcia: Rasgos y problemas básicos*. Murcia: Universidad de Murcia. Servicio de Publicaciones. . Obtenido de Rasgos y problemas básicos: <https://bit.ly/3bz4zdT>
- Serrano Martínez, J. M. (2016). Accesibilidad aérea en la Región de Murcia: una encrucijada compleja desde una perspectiva turística. *Papers de turisme*, 62 a 85.
- Soriano i Piqueras, V. (01 de 09 de 2013). *ANÁLISIS SINTÉTICO DE LOS AEROPUERTOS DE LA ESPAÑA PENINSULAR: RENTABILIDAD SOCIOECONÓMICA Y COHESIÓN TERRITORIAL*. Obtenido de REVISTA ELECTRÓNICA DE RECURSOS EN INTERNET SOBRE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Universidad de Barcelona. Nº175.: <https://bit.ly/3dtwaxL>