



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



EXPLOTACIÓN AEROPORTUARIA PARA SALVAR LA CAMPAÑA DE VERANO 2021 DE LOS DOS GRANDES AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA: VALENCIA Y ALICANTE.

Autor: Pablo Martínez Ferrer

Tutor: Julia Irene Real Herráiz

Trabajo Fin de Máster

Departamento de Ingeniería e Infraestructura de
los Transportes de la Universitat Politècnica de
València para la obtención del Título de Máster
Universitario en Aeronáutica (ETSID)

Curso 2020-21

Valencia, junio de 2021

RESUMEN

Actualmente, el ser humano se encuentra ante un problema complejo, sin precedentes: el COVID-19. Este virus llegó a nuestras vidas a principios de 2020 y desde su aparición ha cambiado nuestra forma de vivir: se han perdido vidas humanas, se han hundido modelos económicos, negocios, etc. No ha sido menos con los aeropuertos de la Comunidad Valenciana. Los pasajeros del Aeropuerto de Valencia han descendido de 2019 a 2020 un 70,9% y los del Aeropuerto de Alicante un 75,1%. Ante esta situación se plantea este trabajo, con la intención de poder reducir las consecuencias de esta pandemia sobre los aeropuertos de la Comunidad Valenciana y todo lo que conllevan estos detrás.

Para afrontar este trabajo primero se va a realizar una tarea de investigación donde se va a profundizar a fondo sobre 10 temas muy importantes para el desarrollo del mismo: Historia del turismo en España, Aeropuerto de Alicante, Aeropuerto de Valencia... Una vez definida la base teórica, se realizará una encuesta en la que se someterá a opinión de los propios usuarios de los aeropuertos preguntas como: “¿Cuáles son los motivos por los que no viajarías en un avión?”, “¿Qué medidas te darían confianza para coger un avión?”, “Si estas medidas se aplicaran ¿cambiaría tu opinión?” ... con el objetivo de encontrar patrones que puedan aumentar la percepción de seguridad del pasajero y, por ende, acelerar la recuperación de los aeropuertos.

Una vez analizado todo el “Estado del Arte” se procederá a desarrollar el objetivo de este trabajo: proponer 10 soluciones viables para incrementar el uso de los grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana durante la campaña de verano 2021.

Esta investigación es crucial ya que la recuperación económica del país pasa en gran parte por el sector turismo, que se corresponde con el 12% del PIB nacional. El aeropuerto es el punto de partida del sector, por lo que sirva este trabajo para aportar luz sobre las posibles medidas legislativas que se puedan tomar durante los próximos meses en nuestro país en materia aeroportuaria.

Palabras clave: Aeropuertos, COVID-19, Valencia, Alicante.

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

RESUME

Nowadays, society is facing a complex issue never seen before: COVID-19. Since 2020 this virus arrived to stay and with it, human lives, economies, and businesses, have been lost. And it has not been different for the Valencian Community airports. The number of the Airport of Valencia passengers has fallen a 70,9% from 2019 to 2020, and a 75,1% in the airport of Alicante. In response to this, this work is posed, with the aim of reducing the consequences of the pandemic in the Valencian Community airport and therefore to accelerate the recovery of all of them.

To achieve this, first we will undertake an investigation on 10 different topics very important in this matter: History of Tourism in Spain, Alicante Airport, Valencia Airport... Once this theoretical basis is defined, a survey will be carried out in order to identify the opinion of the very same users on issues such as: "Why would not you travel by plane?", "Which are those motives?", "Which measures will give you confidence when taking a plane?", "If these measures were applied... Would it change your mind?" ... with the objective of finding patterns that can increase the safety perception of the passenger and thus, accelerate the recovery of airports.

Once all the 'State of the Art' is analysed, we will proceed to develop the aim of this work: to propose 10 viable solutions in order to increase the usage of airports of the Valencian Community during the summer campaign 2021.

This investigation is crucial due to the economic recovery of the country is based in the tertiary sector, a 12% of its national GDP. The airport is the starting point of the sector, so this investigation is worth in order to light the possible legislative measures that can be taken during the months to come in our country.

Keywords: Airports, COVID-19, Valencia, Alicante.

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

AGRADECIMIENTOS

Este TFM va dedicado a todas aquellas personas que han estado apoyándome durante todo el tiempo que he estado cursando los estudios en la UPV. Sobre todo, mi familia.

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

INDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN	I
RESUME	III
AGRADECIMIENTOS.....	V
INDICE DE CONTENIDOS.....	VII
INDICE DE FIGURAS	IX
INDICE DE TABLAS	XI
Lista de Acrónimos	XIII
CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Motivación	1
1.2. Principal objetivo y objetivos específicos.....	1
1.3. Metodología de análisis	2
1.4. Estructura de la disertación	2
CAPÍTULO 2: ESTADO DEL ARTE	3
Introducción	3
2.1. ESTUDIO DE LA ESPAÑA TURISTA.....	3
2.2. AEROPUERTO DE VALENCIA	8
2.3. AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE	15
2.4. AENA.....	20
2.5. OMT.....	25
2.6. COVID-19.....	27
2.7. PAQUETES DE AYUDA.....	29
2.8. VACUNACIÓN	32
2.9. DAFO.....	33
2.10. PESTEL	36
2.11. Encuesta realizada.....	40
Conclusión	51
CAPÍTULO 3: DESARROLLO DE SOLUCIONES	53
Solución 1. Pasaporte COVID.	53
Solución 2. Evitar aglomeraciones.	54
Solución 3. Evitar aglomeraciones en el transporte público.....	56
Solución 4. Reducción de cuarentenas.	58
Solución 5. Ayudas económicas por parte del Estado.	59
Solución 6. Semáforo COVID.	60
Solución 7. Campaña de marketing a turistas potenciales (ingleses, alemanes y franceses). 61	

Solución 8. Cambio de tipo de turismo.....	62
Solución 9. Fomento del turismo nacional.....	63
Solución 10. Viajes del IMSERSO.....	64
Conclusiones	65
CAPÍTULO 4: CONCLUSIONES	67
4.1. Síntesis de la disertación	67
4.2. Cumplimiento de Objetivos.....	67
4.3. Investigaciones futuras	68
BIBLIOGRAFÍA.....	69

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Evolución de número de visitantes y de los ingresos por turismo.....	5
Figura 2 – Aportación del turismo a la economía Española.....	6
Figura 3 – Millones de visitantes anual internacionales en España 2006-2020.....	7
Figura 4 – Número de turistas extranjeros que viajaron a España en 2020	7
Figura 5 – Ubicación del Aeropuerto de Valencia.....	8
Figura 6 – Parte externa del Aeropuerto de Valencia.....	9
Figura 7 – Emplazamiento del Aeropuerto de Valencia.....	9
Figura 8 – Interior de la T2 del Aeropuerto de Valencia	10
Figura 9 – Vista aérea terminal T2	10
Figura 10 – Ampliación de la plataforma de Aviación Comercial Aeropuerto de Valencia	11
Figura 11 – Pasajeros del Aeropuerto de Valencia (2016-2020).....	12
Figura 12 – Carga del Aeropuerto de Valencia (2016-2020).....	12
Figura 13 – Parkings Aeropuerto de Valencia	13
Figura 14 – Ubicación del Aeropuerto de Alicante	15
Figura 15 – Emplazamiento del Aeropuerto de Alicante	16
Figura 16 – Vista Pista Aeropuerto de Alicante.....	16
Figura 17 – Pasajeros del Aeropuerto de Alicante (2016-2020)	17
Figura 18 – Carga del Aeropuerto de Alicante (2016-2020)	18
Figura 19 – Mapa España con aeropuertos Aena	20
Figura 20 – Resumen de Historia de AENA	21
Figura 21 – Pasajeros y Carga TOTALES AENA (2016-2020).....	24
Figura 22 – Logo OMT	25
Figura 23 – Registro Casos-Fallecidos por COVID-19 España.....	28
Figura 24 – Vacunas disponibles y número de Países que las usan.....	32
Figura 25 – Explicación DAFO.....	34
Figura 26 – DAFO de los 2 grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana.....	36
Figura 27 – Explicación PESTEL.....	36
Figura 28 – Evolución del PIB en España 1998 a 2023	38
Figura 29 – Tasa de Desempleo España 2006-2021.....	39
Figura 30 – Pregunta 1 y respuestas	42
Figura 31 – Pregunta 2 y respuestas	43
Figura 32 – Pregunta 3 y respuestas	44
Figura 33 – Pregunta 4 y respuestas	45
Figura 34 – Pregunta 5 y respuestas	46
Figura 35 – Pregunta 6 y respuestas	47
Figura 36 – Pregunta 7 y respuestas	48
Figura 37 – Pregunta 8 y respuestas	49
Figura 38 – Pregunta 9 y respuestas	49
Figura 39 – Pregunta 10 y respuestas	50
Figura 40 – Pregunta 11 y respuestas	51
Figura 41 – Ejemplo de Pasaporte COVID	54
Figura 42 – Aglomeración en Aeropuerto Internacional de México.....	55
Figura 43 – Aglomeración Aeropuerto de Palma.....	56
Figura 44 – Transportes Valencia / Aeropuerto.....	57
Figura 45 – Transportes Alicante y Elche / Aeropuerto	57
Figura 46 – Periodo detección COVID-19 por pruebas	59

Figura 47 – Ejemplo Semáforo COVID Europa	60
Figura 48 – Ejemplo Campaña Alemana de Viaje a Benidorm.....	62
Figura 49 – Ruta Valencia/Santiago en coche.....	64

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Comparación Aeropuerto de Valencia / Aeropuerto de Alicante	20
---	----

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

Lista de Acrónimos

AENA – Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

AVE – Alta Velocidad Española

CC.AA. – Comunidades Autónomas

CEE – Comunidad Económica Europea

CLASA – Centros Logísticos Aeroportuarios SA

COVID – SARS-CoV-2

C.V. – Comunidad Valenciana

DAFO – Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades

FFP2 – Filtering Face Piece 2

IATA – International Air Transport Association

ICO – Instituto de Crédito Oficial

IMSERSO – Instituto de Mayores y Servicios Sociales

INECO – Ingeniería y Economía del transporte

IVA – Impuesto del Valor Añadido

NAT – Nueva Área Terminal

OACI – Organización de Aviación Civil Internacional

ODS – Objetivos Desarrollo Sostenible

OMT – Organización Mundial del Turismo

OTAN – Organización del Tratado del Atlántico Norte

PCR – Polymerase Chain Reaction

PESTEL – Políticos, Económicos, Sociales, Tecnológicos, Ecológicos y Legales.

PIB – Producto Interior Bruto

RAESA – Restauración de Aeropuertos Españoles SA

TFM – Trabajo Fin de Máster

UCI – Unidad de Cuidados Intensivos

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1 Motivación

Actualmente, el ser humano se está enfrentando a uno de los mayores problemas en décadas para la humanidad, la pandemia de la COVID-19. Este virus, del cual el primer brote se vio en Wuhan en diciembre de 2019, ha hecho que cambie totalmente nuestra forma de vida. Principalmente porque se han perdido muchas personas por el camino (3,87 millones a 23/06/2021) y también porque las medidas adoptadas para combatirlo como confinamientos, ERTES, etc. han generado en el mundo y en concreto en España, una ruina económica sin precedentes (peor PIB desde la Guerra Civil). Desde luego, un sector que se ha visto afectado desde el principio por esta pandemia es el de los aeropuertos. Sin duda, al haber restricciones (confinamientos, cuarentenas, toques de queda...), miedo a contagiarse, etc. lo primero en caer es el turismo. Y precisamente el turismo es una de las principales fuentes económicas de nuestro país. Los datos son demoledores, la diferencia de pasajeros de los últimos años es abismal. Concretamente en el Aeropuerto de Valencia en 2019 pasaron un total de 8.539.579 pasajeros, un 9,9% más que en el año 2018. En contraposición a estos datos, en el año 2020 pasaron por el Aeropuerto de Valencia 2.487.496 pasajeros, es decir, un 70,9% menos que el año de antes. En el Aeropuerto de Alicante-Elche la caída en los datos es parecida, en 2019 pasaron 15.048.240 pasajeros por el aeropuerto, incrementando un 7,6% la cifra del año anterior, sin embargo, en 2020 pasaron 3.739.499 pasajeros, un 75,1% menos que en el año anterior. [1] Por tanto, como consecuencia de estas cifras se deriva la motivación de este trabajo: proponer soluciones a un problema de actualidad, con el objetivo de aumentar la afluencia de pasajeros en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana. Esto no solo repercutiría positivamente a los aeropuertos, sino a todos aquellos sectores en los que el transporte aéreo de personas tiene una gran importancia, como el turismo o la hostelería, que, a su vez, representan una parte importante de la economía de la Comunidad Valenciana.

Dentro de esta situación, existe un gran uso político sobre la dicotomía ente medicina y economía, ya que, la utilización de medidas restrictivas salva vidas, pero a su vez destruye la economía y viceversa. Sin embargo, en este TFM no se va a opinar sobre ningún tema político; simplemente se van a proponer soluciones aplicables para intentar salvar la campaña de verano de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

1.2. Principal objetivo y objetivos específicos.

El principal objetivo de este trabajo es proponer medidas concretas que, con el apoyo de las leyes vigentes de España y de la Comunidad Valenciana, puedan ayudar a la reactivación de los aeropuertos y así salvar la campaña de verano 2021. Estas medidas están pensadas para la Comunidad Valenciana y sus dos grandes aeropuertos: el Aeropuerto de Valencia y el Aeropuerto de Alicante.

1.3. Metodología de análisis

Este trabajo surge al ver diariamente en la prensa los continuos problemas que estaban aconteciendo en los aeropuertos de nuestro país (en concreto en la Comunidad Valenciana) relacionados con el COVID-19 y la falta de pasajeros. Se propone un trabajo que consiste en la búsqueda de propuestas para solucionar este problema para el verano de 2021.

La metodología para la realización del mismo consiste en que, una vez aceptado el título del trabajo, se comienza una intensa búsqueda de información y documentación sobre el tema: noticias, trabajos académicos, páginas webs, boletines oficiales, etc... De todo lo agrupado, se descartan muchas de ellas y se eligen 47 (que se encuentran en la bibliografía) que se usarán en el trabajo. Se agrupan todas ellas en 10 puntos, que, a su vez, son los 10 temas que se utilizan en el Estado del Arte como parte teórica. Estos son: Historia del Turismo de España, Aeropuerto de Valencia, Aeropuerto de Alicante, AENA, OMT, COVID-19, Paquetes de Ayuda, Vacunación, Análisis DAFO y Análisis PESTEL. Tras recopilar la parte teórica del Estado del Arte, se realiza una encuesta a potenciales pasajeros con el fin de detectar los principales puntos de actuación y las posibles medidas para paliarlos. Tras estos dos grandes apartados, se desarrollan las 10 propuestas mencionadas previamente para atajar este problema. Finalmente, se evalúa objetivamente si se han cumplido los objetivos propuestos.

1.4. Estructura de la disertación

Este trabajo se divide en 4 Capítulos.

En el Capítulo 1 se encuentra la introducción, donde se contextualiza la problemática y se explican las motivaciones, objetivos y metodologías del presente trabajo.

El Capítulo 2 es el "Estado del Arte". En primer lugar, se exponen 10 puntos teóricos de interés para el estudio y después se realiza una encuesta. Con la teoría y los datos de la encuesta se detectan los puntos de actuación como base para proponer diferentes soluciones, que es la finalidad de este trabajo.

En el Capítulo 3 se exponen las 10 soluciones con el fin de agilizar la vuelta de pasajeros a los aeropuertos de la Comunidad Valenciana y así poder salvar la campaña de verano 2021.

Por último: el Capítulo 4, donde se muestran las conclusiones extraídas después de la realización de este trabajo. En este capítulo se puede encontrar una síntesis de la disertación, el cumplimiento de los objetivos fijados a principio del trabajo y propuestas para posibles investigaciones futuras.

CAPÍTULO 2: ESTADO DEL ARTE

Introducción

A continuación, se va a poner en contexto el problema existente, profundizando en conceptos necesarios para poder observar las causas y consecuencias que está teniendo la pandemia en el tema de estudio. Existe una primera parte donde se estudiarán estos 10 conceptos:

1. Estudio Histórico del Turismo en España
2. Aeropuerto de Valencia
3. Aeropuerto de Alicante-Elche
4. AENA
5. OMT
6. COVID-19
7. Paquetes de ayuda
8. Vacunación
9. Análisis DAFO
10. Análisis PESTEL

Después se realizará una encuesta a 101 personas para que, junto a los conceptos estudiados, en Capítulo 3, se propongan un conjunto de medidas que permitan salvar la temporada de verano de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

Antes de comenzar con el primer concepto, se quiere remarcar que el COVID-19 es una pandemia a nivel mundial, y la recuperación a todos los niveles ha de ser global. En el aspecto económico y en concreto en el espacio aeroportuario se muestra muy claramente esta globalidad. Por ejemplo, si España pone facilidades desde sus aeropuertos con leyes, ayudas etc. para que la gente viaje, pero luego el pasajero llega a Alemania y tiene que estar 14 días de cuarentena, el turista no lo va a querer. Por suerte, al estar en la Unión Europea, los estados miembros avanzan a la vez contra este virus (ejemplo: el día en que se empezaron a repartir las vacunas, todos a la vez). En resumen, la lucha para salvar el turismo (en nuestro caso particular la parte de los aeropuertos) es global y no depende solo de España / Comunidad Valenciana. También se recuerda que los aeropuertos son el primer eslabón de la cadena del turismo, si no hay vuelos todo el turismo que hay detrás (hostelería, espectáculos, tiendas, etc.) desaparece.

2.1. ESTUDIO DE LA ESPAÑA TURISTA

Según la Organización Mundial de Turismo: “El turismo consiste en los viajes y estancias que realizan personas en lugares distintos a su entorno habitual (una noche de estadía como unidad) y como máximo 365 días, por ocio, negocios u otros motivos”.

El turismo se posiciona en España como una de las mayores actividades económicas que contribuye al PIB. Es una actividad económica encuadrada en el sector terciario, posicionándose

como el servicio más exportado al extranjero, rondando los 154.487 millones de euros en 2019. Viendo la importancia del turismo en la economía española, es muy preocupante su gran caída debido a la pandemia, y aún más preocupante ver cómo está siendo reemplazada por otros destinos turísticos.

A continuación, se va a realizar un pequeño resumen de la historia del turismo en España:

Es difícil precisar cuándo y cómo arrancó la historia del turismo. El turismo como tal, como una salida vacacional no solo para altas clases, se experimenta en Europa desde principios del siglo XX. Los regímenes fascistas hicieron del turismo un verdadero fenómeno social que movilizaba a millones de personas y rompía con la sociedad de clases y el concepto elitista de las vacaciones. En aquella época, el turismo contribuyó a la creación y aceleración de las sociedades de consumo. [2]

Los años sesenta: El inicio del turismo en España.

España, en los años anteriores a los sesenta, estuvo marcada por la inestabilidad política y social que interrumpía el desarrollo económico. En la década de los 60, por medio del gobierno de tecnócratas, España creció económicamente y sufrió un gran aperturismo hacia el exterior. Por ejemplo, se aprobó el Plan de Estabilización (1959), que fueron un conjunto de medidas que incentivaron el crecimiento económico con el objetivo de estabilizar y liberalizar la economía española.

Este desarrollo económico mencionado en el párrafo anterior consistía en una economía basada en el turismo de “sol y playa” y la industria. Este turismo de “sol y playa” mencionado era muy buscado por extranjeros debido al buen clima, lo que hizo que estos turistas comenzaran a traer dinero a España; que a su vez se reinvertía tanto en las infraestructuras del turismo como para mejorar la industria. Como consecuencia de estas nuevas construcciones, se comienzan a destruir ecosistemas naturales, por ejemplo, grandes edificios al borde de la costa, avalados con ayudas estatales como parte del plan de atracción al turista extranjero.

Otro atractivo de España era que el turista obtenía una buena ganancia con el cambio de moneda y por lo tanto era económicamente viable. Los principales turistas de esta época son: ingleses, alemanes, suizos y franceses.

El auténtico boom turístico se produjo en los años 80, con la creación oficial del turismo de masas en busca de sol y playa e interior (turismo rural o cultural) y gracias a una herramienta que hasta el momento no había aparecido: el marketing. [2]

Los años ochenta: Boom del turismo español e introducción del marketing.

España comienza la década de los ochenta de forma muy distinta a la que había empezado la década anterior. Ahora existía una democracia, entra en la OTAN en 1982 y comienza a formar parte de la CEE en 1986 y también, España realiza una gran reconversión industrial. Con todo esto, el país vive una etapa muy buena a nivel económico y social que dura hasta principios de los 90.

Comienza a aflorar el fenómeno de la globalización a nivel mundial, pero sobre todo entre los países de la CEE que beneficia mucho a España en el tema del turismo. España comienza a

consolidarse como destino preferido de sol y playa por parte de los turistas de Europa del norte. Este acontecimiento se debe a las facilidades que tiene el país gracias al ingreso en la CEE y gracias a la introducción del marketing como se ha comentado anteriormente. También en esta época se empieza a normalizar el turismo nacional, tanto a las playas como al interior. Esto se produce gracias al aumento de la renta nacional de los ciudadanos españoles.

A continuación, se observa un gráfico donde se ve la comparación entre los ingresos anuales medios de un ciudadano español y el número de turistas de ese año desde los años 60 hasta 2007. [2]



Figura 1 – Evolución de número de visitantes y de los ingresos por turismo
Fuente: [2]

En la Figura 1 se muestra el número de turistas que visitan España en millones de personas y los ingresos en millones de euros. El turismo comienza a despegar a partir de los años 60, pero un turismo donde la gente gastaba muy poco dinero. A partir de 1975, la curva de ingresos comienza a subir hasta que justo antes del 2000 llega a superar a la de personas.

A pesar de los anuncios, pancartas, ofertas, nuevas construcciones para uso turístico, etc. el turismo español aporta al país menos ingresos que otras potencias turísticas de rango similar.

De los años noventa hasta la actualidad: Nuevas formas de turismo.

En 1992 se produjo una gran crisis económica, donde llegó a haber un 24% de la población activa en paro y esto repercutió negativamente al turismo en España. En 1993 entró en vigor el tratado de Maastricht donde se fijaron los criterios para entrar en la moneda única. Se devaluó la peseta y esto hizo en España una etapa expansiva hasta 2004. La devaluación de la peseta tuvo 2 efectos hacia el turismo:

1. Positivo: los precios en España se abaratan y esto atrae a turistas.
2. Negativo: aumento del número de turistas a mayor velocidad que los ingresos que estos dejan en España, ya que no se está atrayendo a turistas adinerados.





Las diversas crisis que se sufren cada cierto tiempo no son nada beneficiosas para el turismo. Además, comienza a surgir nuevos competidores por el mediterráneo y la oferta del turismo en

España poco a poco va encareciendo. Frente a estos problemas, España comienza a bajar los ingresos por turismo; y frente a este problema el país intenta reinventarse para poder competir y sacar provecho del turismo que tanto capital le había aportado en años anteriores. A parte del turismo de “sol y playa” (de masas) se comienzan a incentivar el turismo rural y cultural. Tarea fácil para España ya que posee una gran cantidad de cordilleras, parques Naturales, parques nacionales, paisajes montañosos y un gran patrimonio cultural desde catedrales, mezquitas, edificios a museos modernos etc. [2]

Como se ha comentado, a día de hoy España no solo es un turismo de “sol y playa”. Cada año visitan el país unos 7,5 millones de turistas extranjeros en busca del turismo cultural, atraídos por los monumentos que posee España (muchos de ellos: Patrimonio de la Humanidad), la gastronomía o por muchos otros motivos que hacen que España en el siglo XXI se esté consolidando como una potencia del turismo cultural.

Concretamente en 2019 el turismo ocupó el 12,4% del PIB de España, lo que supone un ingreso de 154.487 millones de euros. Además, este turismo generó 2,72 millones de empleos, que equivale al 12,9% del empleo total. Estas cifras se observan en la Figura 2. [3]

Aportación del turismo a la economía española. - Año 2019

	Valor	Porcentaje sobre el total
Aportación al PIB (millones de euros)	154.487 	12,4 
Aportación al empleo total (millones de puestos de trabajo)	2,72 	12,9 

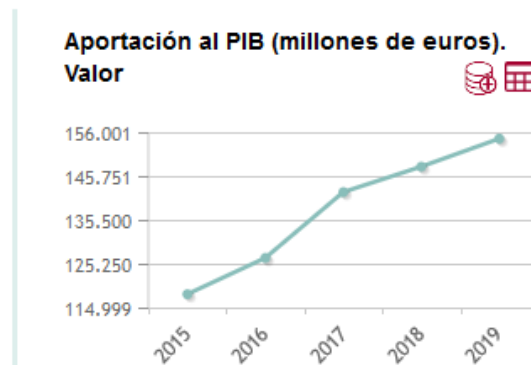


Figura 2 – Aportación del turismo a la economía Española.
Fuente: [3]

A continuación, se puede observar la Figura 3, una gráfica donde se ve el número, en millones, anual de visitantes internacionales a España de 2006 a 2020.

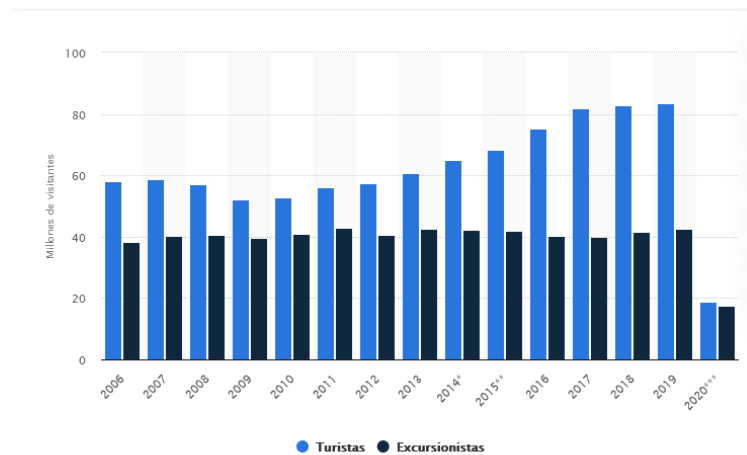


Figura 3 – Millones de visitantes anual internacionales en España 2006-2020

Fuente:[4]

El año 2020 ha sido un año catastrófico para el turismo a nivel mundial; y en concreto en España. La llegada de turistas extranjeros cayó un 71% respecto al 2019 (año en el cual se alcanzó la cifra de visitantes más alta de la historia). El COVID-19 ha provocado que el número de turistas en 2020 se reduzca a 19 millones y el de visitantes que no pernoctan (excursionistas) sea de 17,5 millones. El turismo nacional se redujo mucho los primeros meses de pandemia debido a las grandes restricciones impuestas por el gobierno de España, pero de julio a septiembre que se relajaron estas se pudieron alcanzar valores parecidos a los de 2019. [4] [5]

Continuando con el estudio del turismo español se muestra la Figura 4. En ella se puede observar de qué países en 2020 (año cuando comenzó el COVID-19) vinieron más turistas.

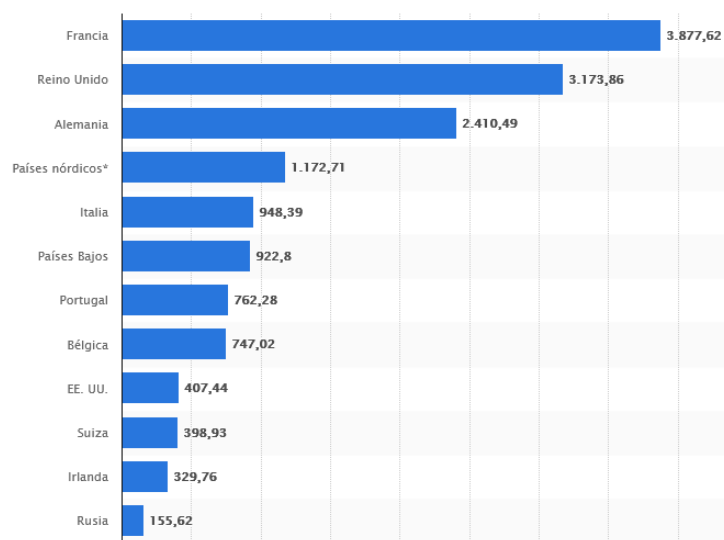


Figura 4 – Número de turistas extranjeros que viajaron a España en 2020

Fuente: [6]

El año 2020 ha sido un año marcado totalmente por la pandemia. Ese año, Francia fue el principal emisor de turistas hacia España. Llevaba varios años liderando este ranking el Reino Unido, pero

con la llegada de virus, Francia ha enviado 3,9 millones de turistas, 740.000 más que Reino Unido. Alemania ha ascendido al tercer puesto con 2.41 millones. Y de los casi 19 millones de turistas que fueron a España en 2020 la mitad fueron de estos países mencionados. [6]

Después de este resumen histórico del turismo en España se puede observar en la Figura 3 y Figura 4 como este, que a lo largo de los años había ido cambiando (a veces más de “sol y playa”, a veces cultural) siempre ha mantenido unos valores relativamente estables a pesar de las crisis, etc. Pues bien, con la llegada del COVID-19 cae imparablemente. Muchas personas dependen totalmente del turismo para vivir, y como se ha mencionado ya, si el cliente no vuela no puede ir al restaurante, al hotel... El aeropuerto es el principal eslabón de la cadena; si no está disponible, cae la cadena. De ahí la relevancia y motivación de este trabajo.

2.2. AEROPUERTO DE VALENCIA

El Aeropuerto de Valencia (IATA: VLC, OACI: LEVC) se encuentra a 8 km al oeste de la ciudad de Valencia, en el término municipal de Manises. En la Figura 5 se observa la ubicación del Aeropuerto en un mapa de la Península Ibérica. [8]



Figura 5 – Ubicación del Aeropuerto de Valencia
Fuente:[7]

El aeropuerto sobre todo se mueve por las aerolíneas Air Nostrum (franquiada de Iberia Regional), Ryanair y Vueling. Las tres poseen base en dicho aeropuerto. Pero no solo es esto, el Aeropuerto de Valencia también destaca por su alto número de vuelos relacionados con trabajos

aéreos de la agricultura, chárter de Aviación General y vuelos privados. En la Figura 6 se muestra la parte externa del Aeropuerto de Valencia.



Figura 6 – Parte externa del Aeropuerto de Valencia
Fuente:[8]

Los principales destinos internacionales son Francia (París), Inglaterra (Londres), Italia y Holanda, mientras que los destinos nacionales más repetidos son los del aeropuerto Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Sevilla.

El Aeropuerto de Valencia tiene una única pista con orientación 12/30. Para esta pista existen dos terminales de pasajeros: la Terminal Principal y la Terminal de Aviación Regional. La Terminal principal está compuesta por la T1 y T2 y en esta operan vuelos nacionales e internacionales. En cambio, la Terminal de Aviación Regional está destinada exclusivamente a vuelos regionales. En el Aeropuerto de Valencia se dispone de una terminal de Aviación general y una terminal de carga. [8] [9]

A continuación, se muestra la Figura 7, una imagen del emplazamiento del aeropuerto de estudio.



Figura 7 – Emplazamiento del Aeropuerto de Valencia
Fuente:[8]

Una vez visto los datos en general del aeropuerto, se va a exponer la historia más reciente del mismo, es decir, las novedades que el aeropuerto ha incorporado estos últimos años que han servido de gran impulso para aumentar el nivel de pasajeros como se muestra a continuación. Los puntos son: el Plan Levante, la Terminal T2, la ampliación de la plataforma de Aviación General y la ampliación del aparcamiento. La información ha sido extraída de la página web oficial del aeropuerto y del plan director del mismo. [8]

Plan Levante

Como se ha mencionado, el Aeropuerto de Valencia necesitaba un cambio para poder comenzar a escalar posiciones en el ranking aeropuertos con más pasajeros transportados de AENA, y a esta gran reforma se le llamó: Plan Levante. Las obras de este comenzaron en 2010 con un presupuesto inicial de 80 millones de euros que se redujo en un 60% en el primer año debido a la difícil situación económica que vivía el país. No se redujo ninguna reforma ya programada, pero se atrasaron los plazos a nivel temporal.

Esta gran reforma contaba con: una nueva terminal T2, y 3 ampliaciones, de la plataforma de la aviación comercial, de la plataforma de aviación general y del aparcamiento público. Además, el Plan Levante también incluye mejoras para el acceso al aeropuerto por la carretera CV-11.

Terminal T2

En 2012 comenzó a funcionar, después de 2 años de obras y un presupuesto inicial de 80 millones de euros, la terminal T2. Se muestra su interior en la Figura 8.



*Figura 8 – Interior de la T2 del Aeropuerto de Valencia
Fuente:[8]*

En la Figura 9 se muestra una imagen de la T2 en vista aérea.



*Figura 9 – Vista aérea terminal T2
Fuente:[8]*

Este nuevo Edificio de Terminal tiene 3 plantas y está unido por el interior al actual Edificio Terminal por su lado este, y posee accesos independientes al exterior. La T2 ofrece una sala de embarque de 3.400 m² con acceso a vuelos mediante pasarelas y autobuses. También posee un gran número de salas de espera, de ocio, restaurantes... Y también sirve para ampliar la actual sala de recogidas de equipajes de la T1, aportando 3 hipódromos más.

Ampliación de la plataforma de aviación Comercial

La plataforma de Aviación Comercial se amplió un 14,2% en dirección noroeste. Gracias a esta ampliación hay un total de 48 puestos de estacionamiento de categoría máxima C (Airbus A320 y Boeing-B737). Por ello, se ha debido de trasladar a la zona sur la plataforma de Aviación General. A continuación, se muestra la Figura 10, una imagen de la plataforma de Aviación Comercial ya ampliada en su estado actual.



*Figura 10 – Ampliación de la plataforma de Aviación Comercial Aeropuerto de Valencia
Fuente:[8]*

Ampliación de la plataforma de Aviación General

La plataforma de Aviación General se ha ampliado un 105% en dirección noroeste. Actualmente puede albergar 56 aeronaves de aviación general y 6 helicópteros. En el caso de que la zona de Aviación Comercial sufriese un exceso, se podría disponer de 36 puestos de la Aviación General para su uso en Comercial.

Ampliación del aparcamiento

Nuevo edificio de 13.100 m², de 4 plantas para el uso de aparcamiento. Las primeras dos plantas se utilizan para el alquiler de coches y las 2 últimas como aparcamiento público con un total de 1.550 plazas. Además de esto, se ha habilitado un nuevo lugar de 40 plazas de aparcamiento para cortas estancias de carga y descarga de pasajeros la cual comunica la zona de llegadas con la de salidas.

DATOS DE VUELOS

A continuación, se va a realizar un estudio de los datos de los últimos años del Aeropuerto de Valencia. Para dicho estudio se van a tener en cuenta dos factores: los pasajeros y la carga durante los 5 últimos años. Toda la información ha sido obtenida íntegramente de los datos que proporciona AENA desde su página web a los ciudadanos.

En primer lugar, se comienza con la Figura 11, la gráfica de pasajeros.

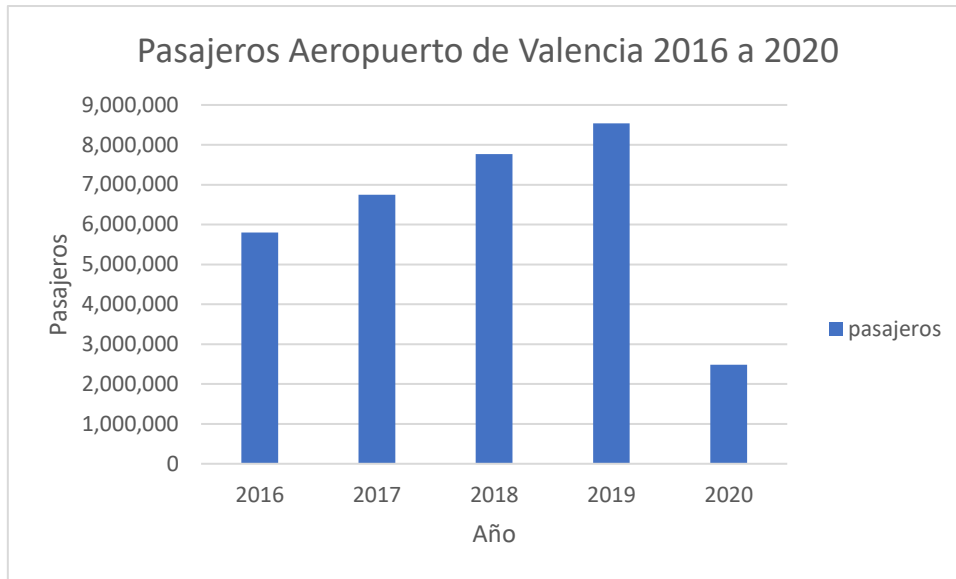


Figura 11 – Pasajeros del Aeropuerto de Valencia (2016-2020)
Fuente: Elaboración Propia con datos de [1]

En este primer gráfico de la Figura 11, se puede observar cómo los pasajeros ascendían año tras año gracias a las reformas aplicadas que se han mencionado anteriormente (Plan Levante, etc.) hasta la llegada del COVID-19 donde se produce una gran caída. Concretamente del 2019 a 2020 los pasajeros cayeron un porcentaje del -70,9%, una caída sin precedentes. Como dato de interés, en 2019 se llegó a un récord de pasajeros con 8.539.579, convirtiéndose en el 8º aeropuerto más importante de la red AENA. [1] [10]

A continuación, se observa la Figura 12, el gráfico que contiene los datos de Carga del Aeropuerto de Valencia de 2016 a 2020.

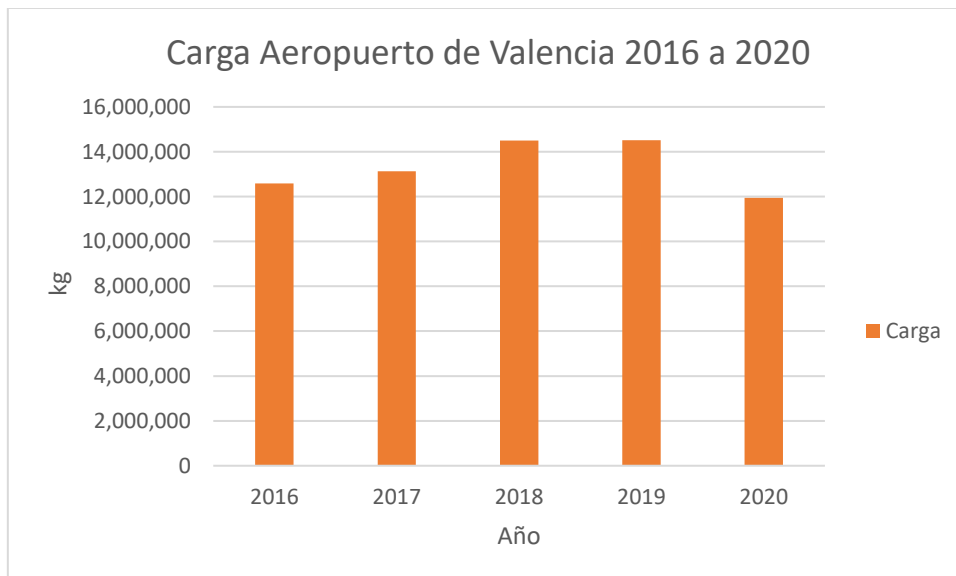


Figura 12 – Carga del Aeropuerto de Valencia (2016-2020)
Fuente: Elaboración Propia

En la Figura 12 se puede observar la evolución de la Carga en el Aeropuerto de Valencia. Se ve una tendencia creciente y al igual que al resto de aeropuertos de AENA, la pandemia ha afectado al número de toneladas de carga transportadas, pero no tanto como al número de pasajeros transportados. De 2019 a 2020 el transporte de carga cayó un -17,8% siendo el 6º aeropuerto de la red con más carga transportada. [1]

Una vez observadas estas dos gráficas se puede percibir la necesidad de realizar este TFM, ya que los datos son muy claros. También se observa que el golpe de la pandemia ha sido más fuerte en el mercado de pasajeros que en el de carga y que el Aeropuerto de Valencia es el 2º aeropuerto en número de pasajeros transportados en la Comunidad Valenciana, pero el 1º en cuanto a toneladas de carga transportadas.

INSTALACIONES:

A continuación, se van a mostrar 4 instalaciones que ofrece el aeropuerto para el uso de sus clientes que son: el aparcamiento del aeropuerto, la sala VIP, la sala de reuniones y Conexiones de transporte con la ciudad.

Aparcamiento

El Aeropuerto de Valencia dispone de 2 parkings públicos situados dentro del perímetro del aeropuerto. Estos dos son: el Parking P1 y el Parking de larga estancia. También dispone de un Parking para autobuses de turoperadores y otro para entregar y devolver vehículos alquilados. Se pueden ver las entradas a diversos parkings en la Figura 13.



*Figura 13 – Parkings Aeropuerto de Valencia
Fuente:[8]*

Sala VIP

El Aeropuerto de Valencia dispone de una sala VIP en la zona de embarque (entre la T1 y la Terminal Regional, en la planta P1) a la que pueden ir pasajeros Schengen y no Schengen.

Sala de reuniones

Se puede alquilar una sala para diferentes usos como: reuniones, ruedas de prensa, conferencias, recepciones... La sala se encuentra en la terminal y está a disposición del público.

Conexiones de transporte con la ciudad

Al aeropuerto desde la ciudad se puede llegar por medio de transporte público: en taxi, en metro (estación de metro en el propio aeropuerto) o en bus (líneas 150 y 106). Y por medio de transporte privado: en coche de alquiler (se puede alquilar en el mismo aeropuerto) o en coche privado (hay parking para estancias cortas y largas). [8]

AEROLINEAS QUE OPERAN

A continuación, se enumeran todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto de Valencia. De entre ellas, destacar que a nivel de pasajeros sobresale Ryanair, que en 2019 transportó al 38% de los pasajeros que pasaron por el aeropuerto. La lista de aerolíneas es:

Aegean Airlines, Aeroflot, Air Algérie, Air Europa, Air France, Air Nostrum, Alitalia, Blue Air, British Airways, Brussels Airlines, Easyjet, El Al Israel Airlines, Eurowings, Freebird Airlines, Gestair, Iberia, Iberia Express, KLM, Laudamotion, Lufthansa, Privilege Style, Royal Air Maroc, Ryanair, SAS Scandinavian Airlines, Smartwings, Swiss International Airlines, TAP Air Portugal, Tarom, Transavia, Transavia France, Travel Service, TUIfly, TUIfly Belgium, Turkish Airlines, Ukraine International Airlines, Volotea, Vueling y Wizz Air.

Hacen un total de 38 aerolíneas (a 22/06/2021) . [8]

VALENCIA

A continuación, se va a hacer una breve definición de la ciudad del aeropuerto de estudio: Valencia.

Valencia es una ciudad única. Está situada al este de España, a orillas del mar mediterráneo y es la capital de la Comunidad Valenciana. Es la tercera ciudad de España en número de habitantes y según un estudio hecho por InterNations es la mejor ciudad del mundo para vivir [11]. Lo primero que se puede destacar es su clima mediterráneo: poco frío en invierno, poca lluvia durante el año y un calor no muy exagerado en verano. Este clima es muy atractivo para los turistas. También destaca su gastronomía, la famosa paella valenciana atrae turistas a nivel mundial. Tiene paisajes muy bellos: playas, montañas, lagos de agua dulce (la Albufera). Otro gran atractivo de la ciudad es que no existe sobrepoblación, es decir, no se suelen producir aglomeraciones de gente (excepto casos muy concretos de horas punta) ni a pie ni en transporte. Goza de gran cantidad de carriles bici y un gran espacio verde en el Cauce del antiguo río Turia donde se puede pasear y realizar diversas actividades. Se puede visitar uno de los mejores acuarios de Europa como es el Oceanogràfic y un zoo donde los animales están en semilibertad como es el Biopark.

Uno de los principales atractivos de Valencia es su belleza como ciudad. En Valencia han habitado varias civilizaciones: árabes, cristianos... de ellos quedan edificios, murallas, etc. La Catedral, la Lonja, el Mercado Central... lugares donde se puede observar toda esta belleza. También cabe destacar la fiesta valenciana por excelencia, muy atractiva para el turismo que es Patrimonio inmaterial de la Humanidad [12], las Fallas, la fiesta al patrón de la ciudad, San José.

Con todo lo que se ha mencionado, se puede observar que Valencia tiene un sector turístico de masas elevado. Valencia necesita turistas para vivir y algo fundamental para que el turista llegue a Valencia es que funcione el Aeropuerto, es por ello la gran importancia de este TFM.

2.3. AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE

El Aeropuerto Alicante-Elche (código IATA: ALC, código OACI: LEAL) se encuentra a 8 kilómetros de la ciudad de Alicante. Se llama así debido a su situación geográfica, ya que está en la provincia de Alicante, pero está dentro del término municipal de Elche. En la Figura 14 se muestra la ubicación en un mapa de la Península Ibérica. [13]



Figura 14 – Ubicación del Aeropuerto de Alicante
Fuente:[7]

La mayoría de las rutas del Aeropuerto de Alicante-Elche son internacionales, debido al gran interés turístico que despierta en la población del Norte de Europa. Concretamente el 80% de los pasajeros que pasan por el aeropuerto son internacionales, de Reino Unido, Alemania y Holanda. En cuanto a nivel nacional, las conexiones que más se utilizan son: a Madrid, a Barcelona y a Palma de Mallorca. [13] [14]

Actualmente, en el ranking de AENA ocupa la 6ª posición en transporte de pasajeros, se sitúa entre los 50 primeros aeropuertos europeos y como el aeropuerto de la Comunidad Valenciana que más personas transporta a lo largo del año. [1]

A continuación, se muestra la Figura 15, una imagen del emplazamiento del aeropuerto de estudio.

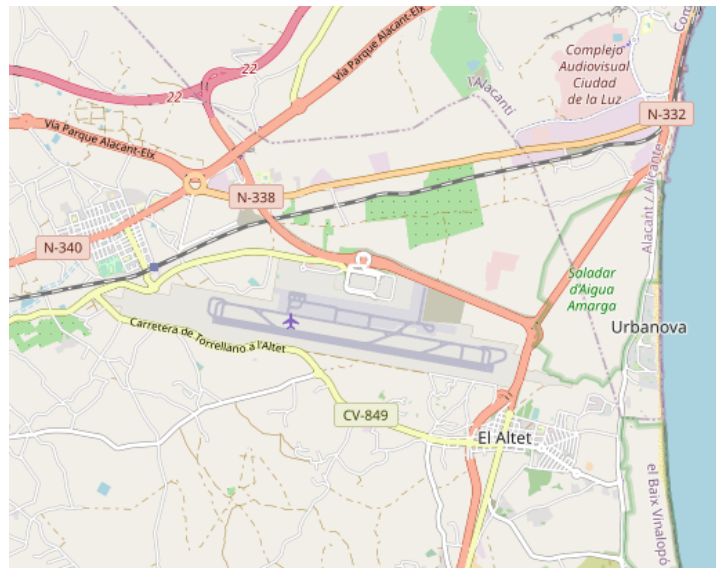


Figura 15 – Emplazamiento del Aeropuerto de Alicante
Fuente: [13]

En párrafos posteriores, se podrá observar el crecimiento del aeropuerto estos últimos años. Esto no es fruto de la casualidad, es fruto en parte de la última reforma que se hizo con la “Nueva Área Terminal” (NAT) capaz de dar servicio a 20 millones de pasajeros al año. Esta fue inaugurada en marzo de 2011. Después de la puesta en marcha de NAT, la T1 y la T2 quedaron fuera de servicio, y se utilizan en función de la demanda de viajeros.

DATOS TÉCNICOS GENERALES DE LA INFRAESTRUCTURA

Pista

El Aeropuerto de Alicante-Elche posee una única pista con orientación 10/28 de 3000 m de largo. Esta se observa en la Figura 16.



Figura 16 – Vista Pista Aeropuerto de Alicante.
Fuente: [13]

Terminales

El aeropuerto funciona normalmente con el edificio terminal ya mencionado NAT que tiene 4 plantas. Pero en caso que la demanda aumente considerablemente se podrían abrir la T1 (de tres plantas y se encuentra entre la terminal de pasajeros NAT y la terminal T2) y la T2 (la última

de las terminales en dirección oeste, y está unida por un corredor a la T1). A día de hoy, ambas están fuera de servicio.

DATOS DE VUELOS

A continuación, se va a realizar un estudio de los datos de los últimos años del Aeropuerto de Alicante-Elche. Para dicho estudio se van a tener en cuenta dos factores: los pasajeros y la carga durante los 5 últimos años. Toda la información ha sido obtenida íntegramente de los datos que proporciona AENA desde su página web a los ciudadanos.

En primer lugar, se comienza con la Figura 17, la gráfica de pasajeros.



Figura 17 – Pasajeros del Aeropuerto de Alicante (2016-2020)
Fuente: Elaboración Propia con datos de [1]

Básicamente, en la Figura 17 se observa como el volumen de pasajeros va ascendiendo con el paso de los años. Las reformas hechas en el aeropuerto funcionan; cada año que pasan consiguen crecer en pasajeros hasta que llega la pandemia en 2020, donde hay una caída de grandes dimensiones del 75,1%. De los 15.048.240 que había en 2019 se pasa a 3.739.499 en 2020. [1]

En la Figura 18, se observa el gráfico que contiene los datos de carga del Aeropuerto de Alicante de 2016 a 2020.

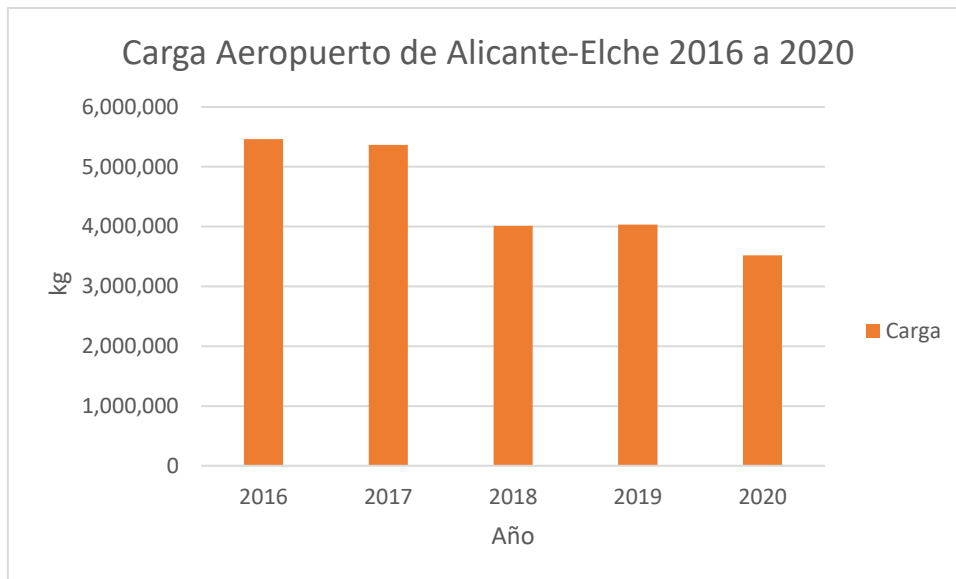


Figura 18 – Carga del Aeropuerto de Alicante (2016-2020)
Fuente: Elaboración Propia con datos de [1]

En la Figura 18 se puede observar la evolución de la carga en el Aeropuerto de Alicante-Elche. Se ve una tendencia decreciente a partir de 2016. Esto se debe a un cambio de estrategia desde los mandos del Aeropuerto. Se quieren turistas no carga. Por lo que en el año 2020 la cifra no se ve tan afectada como la de pasajeros, sino que tiene un descenso leve.

Una vez observadas estas dos gráficas se puede percibir la necesidad de realizar este TFM, ya que los datos son muy claros. También se observa que el golpe de la pandemia ha sido más fuerte en el mercado de pasajeros que en el de carga y que el Aeropuerto de Alicante-Elche es el 1º aeropuerto en número de pasajeros transportados en la Comunidad Valenciana, pero el 2º en cuanto a toneladas de carga transportadas.

INSTALACIONES:

A continuación, se van a mostrar 4 instalaciones que ofrece el aeropuerto para el uso de sus clientes que son: el aparcamiento del aeropuerto, la sala VIP, la sala de reuniones y Conexiones de transporte con la ciudad. [13]

Aparcamiento

El Aeropuerto de Alicante-Elche dispone de 3 aparcamientos públicos situados dentro del perímetro del aeropuerto. Estos tres son: el Parking General, el Parking de Larga Estancia y parking Express. También dispone de un Parking para Autobuses de turoperadores y otro para entregar y devolver vehículos alquilados.

Sala VIP

El Aeropuerto de Alicante-Elche dispone de dos salas VIP en la zona de embarque (en las plantas 1 y 3 de la Terminal de pasajeros NAT) a la que pueden ir pasajeros Schengen y no Schengen.

Sala de reuniones

Se pueden alquilar varias salas para diferentes usos como: reuniones, ruedas de prensa, conferencias, recepciones... Las salas se encuentran en la terminal y en el edificio de almacenes y están a disposición del público.

Conexiones de transporte con la ciudad

Al aeropuerto desde la ciudad se puede llegar por medio de transporte público: en taxi o en bus (metro en un futuro). Y por medio de transporte privado: en coche de alquiler (se puede alquilar en el mismo aeropuerto) o en coche privado (hay parking para estancias cortas y largas).

AEROLINEAS QUE OPERAN

A continuación, se enumeran todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto de Alicante-Elche. La lista de aerolíneas es:

Aer Lingus, Aeroflot, Air Algerie, Air Europa, Air France, Air Nostrum, BA CityFlyer, Bravo Airways, British Airways, Brussels Airlines, Corendon Dutch Airlines, Easyjet, easyJet Europe, Easyjet Switzerland, Eurowings, Finnair, Icelandair, Jet2.com, KLM, Laudamotion, Level, Lufthansa, Luxair, Norwegian Air Shuttle, Ryanair, S7 Airlines, SAS Scandinavian Airlines, SkyUp, Smartwings, Swiss International Airlines, TAP Air Portugal, Tarom, Transavia, TUI Airways, TUI Fly Belgium, Ukraine Airlines, Volotea, Vueling y Wizz Air.

Un total de 39 aerolíneas (a 22/06/2021) operan en el aeropuerto según su página web oficial. [13] [15]

ALICANTE

En este último apartado se va a hacer una breve exposición de la ciudad de Alicante.

Alicante es una ciudad situada al este de España, al sur de Valencia que es la capital de la Comunitat Valenciana. Su población es de 337.000 habitantes y es una ciudad ideal para pasar unos días de buen tiempo, playa y buena gastronomía.

En Alicante se puede observar monumentos como el Castillo de Santa Bárbara o el barrio de Santa Cruz. Sin embargo, no solo se pueden ver edificios hechos por el hombre; Alicante es famoso por sus magníficos parajes naturales (playas y montaña) como: las playas de Jávea, Moraira, del Postiguet etc. (donde van un gran número de turistas británicos y holandeses) o Benidorm. Es comprensible que el Aeropuerto Elche-Alicante albergue un número tan elevado de viajeros, ya que entre la extensa zona turística que abarca se encuentra: la Costa Blanca, las provincias de Alicante y Murcia, lugares como Benidorm, Calpe, Denia, Javea, Torrevieja, La Manga del Mar Menor, Orihuela, Murcia, Cartagena... siendo el sector turístico garantía de futuro para dicho aeropuerto. Además, a esto se le suma el crecimiento industrial y agrícola de otras ciudades importantes como Elche, Novelda, Alcoy, Elda-Petrel, Ibi, Villena, o incluso la provincia de Albacete.

A continuación, se muestra una tabla donde se compara el punto 2.2 y 2.3, es decir, los datos más significativos del Aeropuerto de Valencia y del Aeropuerto de Alicante.

Tabla 1 – Comparación Aeropuerto de Valencia / Aeropuerto de Alicante
Fuente: Elaboración Propia con datos de [1]

	Aeropuerto de Valencia	Aeropuerto de Alicante
IATA	VLC	ALC
OACI	LEVC	LEAL
Nº Pasajeros 2019	8.539.579	15.048.240
Carga (t) 2019	14.515.842	4.032.300
Nº Pistas	1	1
Dirección Pista	12/30	10/28
Operador	AENA	AENA

2.4. AENA

AENA, SME S. A. es una empresa, donde el 51% es público y el 49% está en manos privadas, que se encarga de la gestión de los aeropuertos de interés general en España. AENA opera con 45 aeropuertos y 2 helipuertos (Ceuta y Algeciras) en España. Además, posee una filial “Aena Internacional” con la cual participa en la gestión de 15 aeropuertos tanto de América como de Europa. Todo esto hace que sea el primer operador aeroportuario del mundo si se habla de número de pasajeros transportados. La Figura 19 muestra una imagen de España con el nombre de todos los aeropuertos que tiene AENA en esta. [1]

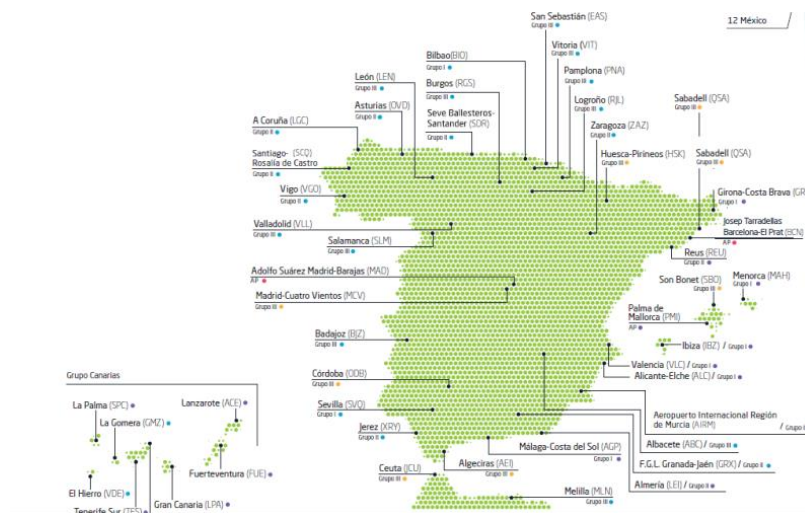


Figura 19 – Mapa España con aeropuertos Aena

Fuente: [1]

Inicios AENA

A finales de los años 80 se produjo un proceso de liberalización y acceso al mercado, con el objetivo de dar a los aeropuertos españoles un modelo organizativo que permitiese acciones más ágiles y flexibles se creó AENA. Concretamente comenzó por medio del artículo 82 de la Ley 4 del año 1990 de Presupuestos Generales del Estado, y finalmente se constituyó el 19 de junio de 1991.

Desde su fundación, siempre ha sido un ente muy independiente. Cuenta con personalidad jurídica propia y tiene plena capacidad de gestión propia (tanto pública como privada). Esta gestión híbrida de lo público y privado ha conseguido muy buenos resultados y se rige por la legislación pública para sus funciones públicas y por el ordenamiento jurídico privado en todo lo relacionado con sus contrataciones y las relaciones patrimoniales.

El 2 de noviembre de 1991, el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, le otorgó las competencias de la gestión de la red de aeropuertos españoles y las instalaciones. Un año más tarde, el 2 de noviembre de 1992, el mismo ministerio le añadió las competencias en materia de navegación aérea (redes de ayuda a la navegación aérea y el control de la circulación aérea). Desde ese momento, AENA ha funcionado en España ininterrumpidamente y ha realizado una gran modernización de los diferentes aeropuertos españoles y de navegación aérea. Un ejemplo de ello lo hemos visto en los 2 Aeropuertos de estudio (en los últimos 10 años los dos han realizado ampliaciones en las terminales, llegando incluso a crear nuevas terminales). Es por ello, que los aeropuertos españoles se han situado a la cabeza de los países del entorno y AENA lidera los sistemas de gestión en el ámbito de control de la circulación aérea internacional. Otra actuación que realizó AENA fue que modificó en la red de aeropuertos españoles el marco de la prestación de los servicios de asistencia en tierra, por ejemplo, incorporando distintos operadores de servicios en los aeropuertos de mayor densidad de tráfico, lo que hace una mejora en la calidad de las compañías aéreas y reducción de costes de actividad. [1]

En la Figura 20 se puede ver el gráfico que proporciona la página web de AENA donde cuenta los hechos más significativos de la compañía a lo largo del tiempo.

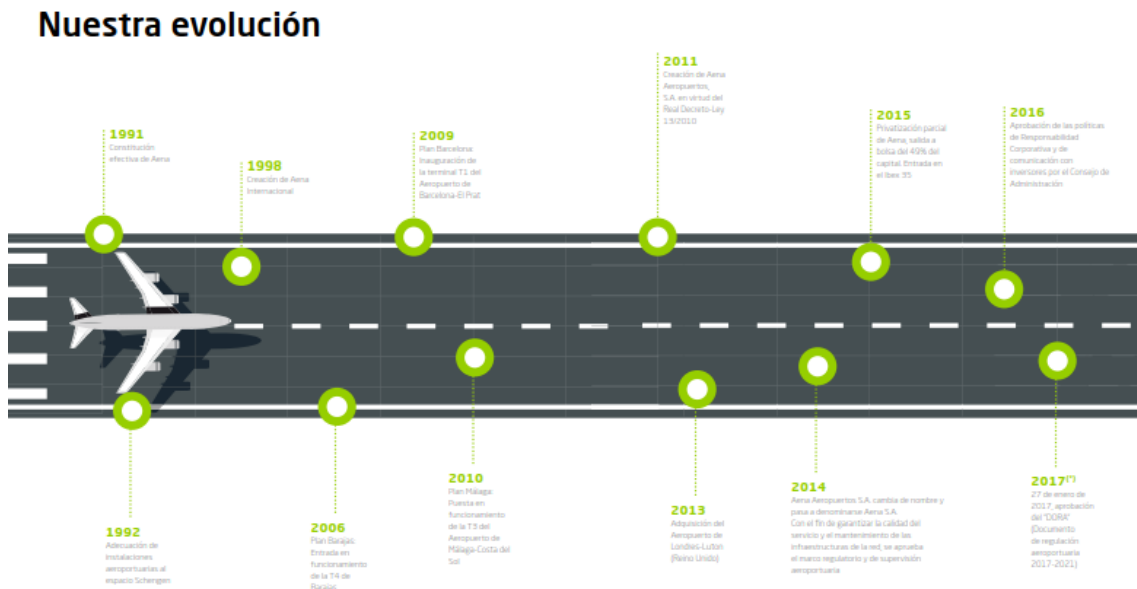


Figura 20 – Resumen de Historia de AENA
Fuente: [1]

Nuevas infraestructuras

A raíz del Acuerdo Schengen comenzó una remodelación total de las instalaciones de los aeropuertos españoles, que se complementaron con las grandes obras realizadas en el año 1992 en Sevilla (Exposición Universal) y los Juegos Olímpicos de Barcelona. También se llevaron a cabo nuevas construcciones como la terminal de Málaga y la de Jerez. Otros aeropuertos que llevaron a cabo una gran remodelación en estos años fueron el de Mallorca y Madrid – Barajas y se abrieron nuevos aeropuertos como el de La Gomera y León.

Los años 90 fueron un periodo donde en AENA se registraron muchos cambios, también a nivel de estructuras de gestión. AENA se adecuó al nuevo modelo empresarial mediante la implantación de nuevas tecnologías para la explotación de los medios aeroportuarios, sistemas de información al público, sistemas de gestión de ingresos, etc. Además, se construyeron centros comerciales, acorde con las nuevas tendencias europeas.

Con el inicio del nuevo siglo se conformó la gran plataforma de Aena Internacional, donde se incluyó a 3 aeropuertos de Colombia y 12 de México.

Cabe destacar que estos últimos años se han finalizado diversas reformas como el Plan Barajas, el Plan Barcelona y el Plan Málaga. Y se han abierto nuevos como el de Logroño, Albacete, Burgos, Huesca-Pirineos y los helipuertos de Ceuta y Algeciras. [1]

AENA y Enaire

En el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, se creó la sociedad mercantil AENA Aeropuertos, como desarrollo del Real Decreto Ley 13, de 3 de diciembre de 2010, con la intención de liberalizar y fomentar la inversión y creación de empleo, donde se incluía la implantación de un nuevo modelo de gestión.

El 7 de junio de 2011 por Orden Ministerial se acordó el inicio de la actividad de AENA Aeropuertos, S.A. A esta se le encomiendan las funciones y obligaciones que AENA ejercía en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios.

Para proseguir con su política de internacionalización, en 2013 se adquirieron dos nuevos aeropuertos: Cali y Luton. Respecto al aeropuerto de Cali, AENA poseía un 33% del capital y paso a tener el 66% (es el 3º aeropuerto más grande de Colombia con más de 4 millones de pasajeros). Y se adquirió la empresa concesionaria del Aeropuerto de Luton con una participación de AENA del 51% (Luton es el quinto aeropuerto más grande británico con 9.6 millones de pasajeros anuales).

En 2014 por medio del Real Decreto Ley 8, de 4 de julio de 2014 se cambió la sociedad mercantil AENA Aeropuertos, S.A a AENA, S.A. A la vez, la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, paso a llamarse Enaire.

A día de hoy, Enaire ejerce solo las competencias en materia de navegación y espacio aéreo y se encarga de la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo. [1]

España

Actualmente AENA explota:

- Todos los aeropuertos de interés público de España.
- En algunos aeropuertos privados, la navegación aérea.

- En régimen mixto con las Fuerzas armadas, algunas bases aéreas.
- El Helipuerto de Ceuta y Algeciras.

Los más de 577 millones de pasajeros que han pasado por los aeropuertos españoles los 3 últimos años, posiciona a AENA como el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros. [1]

Internacional

Cuando empezó AENA en 1991, ya comenzó a gestionar infraestructuras aeroportuarias en el exterior por medio de AENA Internacional. Históricamente, las inversiones en el extranjero estaban gestionadas por la filiar AENA Desarrollo Internacional al 100%, pero se fusionó esta sociedad con CLASA y se creó AENA Aeropuertos.

La actividad de AENA Internacional es muy amplia, como puede ser: la propiedad de activos aeroportuarios, contratos de gestión de terminales y servicios o concesiones aeroportuarias.

AENA Internacional ha llegado a estar presente hasta en 28 aeropuertos fuera de España (12 en México, 2 en Colombia, 3 en Reino Unido, 3 en Bolivia, 1 en Suecia, 1 en Angola, y 6 en Estados Unidos, de los cuales 5 eran contratos de gestión). Actualmente, como ya se ha mencionado, AENA tiene 15 aeropuertos fuera de España (12 en México, 2 en Colombia y 1 en Reino Unido) y presta servicios de consultoría al Aeropuerto de Cuba.

A parte de esto, tiene participaciones en Ingeniería y Economía del Transporte (INECO) del 61%, Centros Logísticos Aeroportuarios (CLASA) del 100%, Restauración de Aeropuertos Españoles (RAESA) del 49% y Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras (Barcelona Regional) del 11.76%. [1]

Medidas tomadas en los aeropuertos por COVID-19

A continuación, se muestran las medidas que ha adoptado AENA debido a la pandemia a nivel mundial que continúa a día de hoy. Las 4 medidas aplicadas son:

1. “Desde el comienzo de la emergencia sanitaria AENA ha reforzado la atención prestada en materia de limpieza e higienización de las instalaciones, así como desinfecciones especiales en zonas donde se han detectado casos confirmados de coronavirus.”
2. “La UME está apoyando en labores de desinfección y ha llevado ya a cabo estas tareas en aeropuertos como Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol, Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Valencia, Sevilla, Jerez, Seve Ballesteros-Santander o Bilbao, entre otros.”
3. “AENA cuenta también en sus aeropuertos con planes de contingencia adaptados a diversas adversidades, los cuales incluyen protocolos de actuación ante la merma de personal en sus instalaciones. Asimismo, dispone de equipos redundantes en sistemas críticos y salas de contingencia.”
4. “Todos los aeropuertos de la red emiten por megafonía un mensaje recordando mantener la distancia mínima de seguridad entre personas recomendada por las autoridades sanitarias.” [1]

Esta información ha sido extraída de la página web oficial de AENA.

Medidas financieras tomadas por COVID-19

En la web de AENA se pueden encontrar los diferentes documentos que se han emitido a lo largo de la pandemia, donde se muestran las diversas medidas y cambios. Un ejemplo de estas es la reorganización de las instalaciones de sus aeropuertos y la creación de un plan de reducción de salidas de caja. El 23 de marzo de 2020 se comenzaron a aplicar estas medidas al ver que la actividad en toda la red había descendido en un 97% con respecto a ese mismo día de hacía un año. Con la aplicación del Estado de Alarma por parte del Gobierno de España y las diversas restricciones, se llevó a cabo un ajuste de la capacidad de los aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa, llegando incluso a cerrar alguno de ellos. Comenzando por un plan de ahorro de costes para obtener una reducción de la salida de caja mensual por gastos operativos de 43 millones de euros. Se recuerda que AENA también tiene infraestructuras de interés general (no solo comercial) como pueden ser Policía, Guardia Civil... por lo que algunos aeropuertos se quedaron abiertos por ello. Por otro lado, también se paralizó el programa de inversiones.

Paralelamente a esto, AENA ha estado firmando durante la pandemia un conjunto de préstamos para tener disponibilidad de caja y a fecha de 6 de mayo de 2020, tenía una disponibilidad de caja de 3.150 millones de euros.

Recalcan que todas las decisiones se están tomando con la mirada puesta en el futuro sin dejar el presente de lado. En resumen, lo que se ha hecho desde el principio de la pandemia en AENA es intentar ahorrar y pedir préstamos para tener disponibilidad de caja.

En la Figura 21 se puede observar la gran caída de los pasajeros y carga de AENA el año 2021. Teniendo en cuenta que tanto en enero como en febrero se actuó con total normalidad. [1]

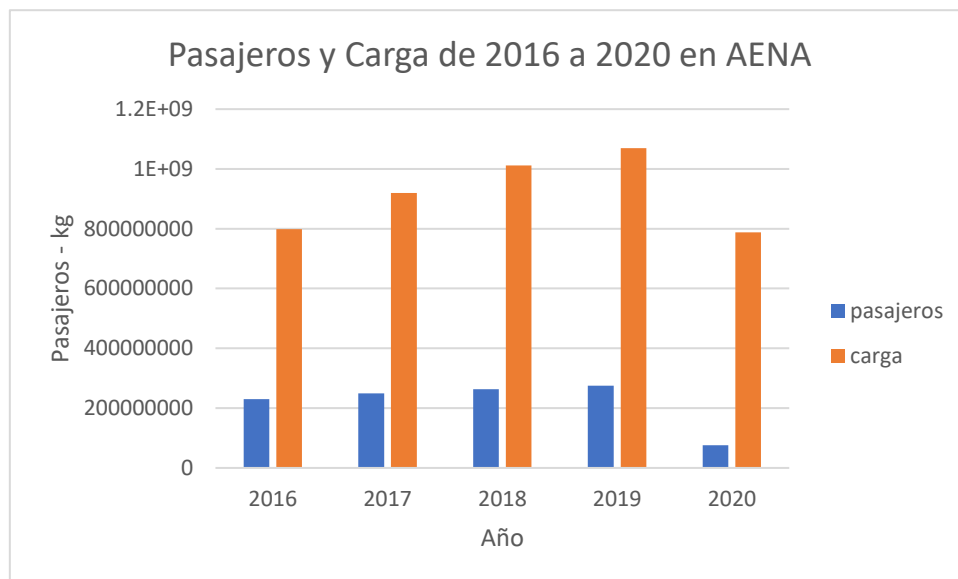


Figura 21 – Pasajeros y Carga TOTALES AENA (2016-2020)
Fuente: Elaboración Propia con datos de [1]

Se ve muy claramente en la gráfica un tono creciente año a año tanto en pasajeros como en carga transportada hasta el 2020 que desciende hasta unos valores muy bajos. Concretamente la caída de pasajeros es del -72.4% con respecto a 2019 y la de carga de -26.3% con respecto a 2019. Obviamente la pandemia ha afectado mucho más a los vuelos de pasajeros y no a los de carga, y como consecuencia de ello, el Aeropuerto de Teruel (el mayor centro de

mantenimiento, almacenamiento de larga duración y reciclado de aeronaves de Europa), ha decidido ampliar sus instalaciones para poder albergar más naves, ya que la demanda de las aerolíneas lo exige al haber cada vez más paradas. [16]

Este trabajo se va a centrar en la propuesta de medidas aplicables para salvar los aeropuertos de la Comunitat Valenciana, que son dos: el Aeropuerto de Alicante-Elche y Aeropuerto de Valencia. Las medidas van a estar obviamente particularizadas en estos, pero son también aplicables a los aeropuertos de la red AENA que tengan características similares.

2.5. OMT

En este punto se va a profundizar sobre la Organización Mundial del Turismo (OMT). Este es el organismo de las Naciones Unidas que se encarga de promocionar un turismo responsable, sostenible y accesible para todo el mundo. Además de esto, la OMT intenta fomentar el turismo que contribuya al crecimiento económico y ofrece liderazgo y apoyo al sector para expandir por el mundo sus conocimientos y políticas turísticas. Se creó en 1975 y se vinculó formalmente con Naciones Unidas en 1977. Desde 2003 es un organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas y su logo se observa en la Figura 22. [17]



Figura 22 – Logo OMT
Fuente: [17]

Actualmente las prioridades de la OMT son 6:

1. **Integración del turismo en la agenda global:** la OMT defiende el valor del turismo como motor de crecimiento social, económico y de desarrollo. Apoya la importancia de la inclusión del turismo como prioridad en las políticas internacionales y nacionales. Intenta crear un nicho propicio para que el sector turístico crezca y se desarrolle.
2. **Mejora de la competitividad turística:** esto se puede producir si todos los países miembros de la OMT gozan de conocimientos estadísticos, tendencias de mercado, marketing, gestión de riesgos y crisis... Es decir, los mismos conocimientos para todos.
3. **Promover el desarrollo sostenible del turismo:** apoyo total a las prácticas y políticas del turismo que proporcionen beneficios económicos para todos, respeten recursos naturales... y denunciar a quienes no lo hagan.
4. **Impulsar la contribución del turismo a la reducción de la pobreza y al desarrollo:** convertir al turismo en una herramienta para el desarrollo y gracias a este reducir la pobreza en el mundo.

5. **Fomento del conocimiento, la enseñanza y la capacitación:** dar ayuda a los países para evaluar y satisfacer sus necesidades en enseñanza y formación.
6. **Forjar asociaciones:** construcción de un sector turístico más responsable, competitivo y sostenible por medio de asociaciones con el sector privado, instituciones investigadoras, con la sociedad civil, etc. [17]

A continuación, se va a mostrar la estructura de la OMT. En primer lugar, respecto a los miembros, la OMT es una organización intergubernamental compuesta por 159 Estados Miembros, 6 Miembros Asociados, 2 Observadores y más de 500 Miembros Afiliados. El máximo órgano de la OMT es la Asamblea General. El consejo ejecutivo es el que toma las medidas necesarias para aplicar las decisiones y recomendaciones de la Asamblea General. Respecto la Secretaría, la sede de la OMT está en Madrid. Esta está dirigida por el secretario general y se organiza por medio de diversos departamentos como: departamento de marketing, departamento de educación, departamento de desarrollo sostenible...

En la página web de la OMT se pueden encontrar infinidad de documentos con datos muy interesantes sobre el turismo, gráficas, etc. A continuación, se va a explicar un documento que la OMT ha puesto a disposición de los ciudadanos cuyo contenido va muy ligado a la finalidad de este trabajo. El título de este documento es: "APOYO AL EMPLEO Y A LA ECONOMIA A TRAVÉS DE LOS VIAJES Y EL TURISMO. Llamamiento a la acción para mitigar el impacto socioeconómico de la COVID-19 y acelerar la recuperación." Data de 1 de abril de 2020 en España, Madrid.

A modo de resumen, este documento detalla que el mundo está y va a afrontar una gran emergencia sanitaria a nivel mundial sin precedentes donde uno de los sectores más afectados está siendo y van a ser los viajes y el turismo. Ellos van a perder miles de cientos de trabajos. Este sector está preparado como ningún otro para ser parte de los esfuerzos mundiales de recuperación. A continuación, se exponen las recomendaciones que se hacen para llevar esta situación que se divide en tres grandes bloques: gestionar la crisis y mitigar el impacto, suministrar estímulos y acelerar la recuperación y prepararse para el mañana. [18]

"GESTIONAR LA CRISIS Y MITIGAR EL IMPACTO:

1. Incentivar la retención de puestos de trabajo, mantener el empleo por cuenta propia y proteger a los grupos más vulnerables.
2. Apoyar la liquidez de las empresas.
3. Revisar los impuestos, tasas, gravámenes y normativas que afectan al transporte y al turismo.
4. Garantizar la protección del consumidor y la confianza.
5. Promover el desarrollo de capacidades, en particular, de capacidades digitales.
6. Incluir el turismo en paquetes de emergencia económica nacionales, regionales y mundiales
7. Crear mecanismos y estrategias de gestión de crisis.

SUMINISTRAR ESTIMULOS Y ACELERAR LA RECUPERACIÓN

8. Proporcionar estímulos financieros para la inversión y las operaciones en el sector del turismo.
9. Revisar los impuestos, las tasas y las normativas que afectan a los viajes y al turismo
10. Avanzar en la facilitación de los viajes...
11. Promover la creación de nuevos puestos de trabajo y el desarrollo de capacidades, especialmente digitales
12. Integrar la sostenibilidad ambiental en los paquetes de estímulo y recuperación
13. Comprender el mercado y actuar con rapidez para restablecer la confianza y estimular la demanda
14. Fomentar el marketing, los eventos y las reuniones
15. Invertir en alianzas
16. Integrar el turismo en los programas nacionales, regionales e internacionales de recuperación y en la asistencia para el desarrollo

PREPARARSE PARA EL MAÑANA

17. Diversificar los mercados, los productos y los servicios
18. Invertir en los sistemas de inteligencia de mercados y la transformación digital
19. Fortalecer la gobernanza del turismo a todos los niveles
20. Prepararse para la crisis, reforzar la resiliencia y velar por que el turismo forme parte de los mecanismos y sistemas nacionales de emergencia
21. Invertir en capital humano y desarrollo del talento
22. Situar el turismo sostenible en un lugar destacado de las agendas nacionales
23. Efectuar la transición a la economía circular e incorporar los ODS” [18]

En este apartado se han podido ver las 23 medidas que propone la OMT para poder gestionar el turismo en tiempo de COVID-19, y muchas de ellas se pueden relacionar con el tema de estudio.

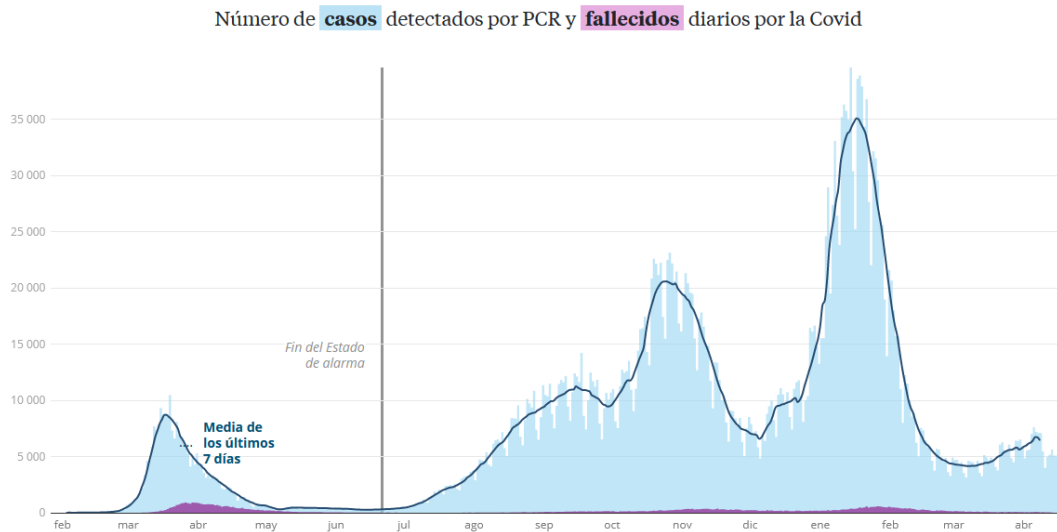
2.6. COVID-19

La pandemia mundial conocida como COVID-19 deriva de la enfermedad que produce el virus SARS-CoV-2. Las investigaciones apuntan a que el origen de la pandemia se produjo en Wuhan (China) en diciembre de 2019. Los científicos barajan muchas hipótesis sobre el desarrollo y la expansión de la enfermedad, pero de ninguna de ellas se tiene evidencias científicas, así que su origen es una incógnita. Lo que no es una incógnita son las consecuencias que ha tenido en la humanidad, que ha cambiado su forma de vida. Cuarentenas, mascarillas, leyes, controles... La pandemia ha cambiado hasta la forma de relacionarse de las personas.

La OMS el 11 de marzo de 2020 (3 meses después de su inicio) la reconoció como pandemia con 4.291 muertes según las fuentes oficiales de la República Popular de China.

A 22 de junio de 2021 se ha informado de más de 179 millones de casos de la enfermedad en 255 países y territorios en el mundo, y 3,87 millones de fallecidos. Concretamente en España hay 3,77 millones contagios desde que empezó la pandemia hasta el día de hoy y 80.719 fallecidos. [19]

A continuación, en la Figura 23 se muestra una gráfica de los casos y fallecidos en España durante el paso de la pandemia



Fuente: [20]

Se observan claramente las 3 olas de contagios y muertes que ha habido y también se puede ver como las medidas hacen que se reduzcan tanto los contagios como las muertes. Esto último sí es una evidencia, es decir, a más medidas, menos contagios. Los científicos afirman que el virus se contagia:

- De persona a persona por medio de pequeñas gotas de saliva (microgotas de Flügge): cuando se habla, grita, estornuda...
- A parte de esta transmisión también se conoce que lo hace por aerosoles.

Esto es algo que hay que tener muy en cuenta a la hora de ver las posibles soluciones que este trabajo quiere proporcionar, pues se tendría que ver cómo en un aeropuerto es posible intentar que estos dos focos de transmisión se reduzcan al máximo para poder viajar con seguridad.

Una vez la persona sufre el contagio, los científicos afirman que el periodo de incubación es de 2 a 14 días y generalmente se pasa a tener síntomas como tos seca, fiebre, dolores de cuerpo, dificultad para respirar... El problema de este virus es el porcentaje de personas a los cuales se les complica la enfermedad derivando en una neumonía, etc. y acabando en los casos más graves en la UCI en coma entubados. Este virus no se caracteriza por su letalidad, ya que la ratio contagios/muertes es muy bajo, (varía entre 0,5% y 1,5%); el pánico de las autoridades de este virus es el de colapsar el sistema sanitario y que no haya suficientes camas para todos los enfermos. De ahí las medidas preventivas tomadas por el gobierno (confinamientos, toques de

queda, cierre de comercios, cierres perimetrales) y los recortes de las diferentes libertades de la gente. Además de estas imposiciones por parte del gobierno se debe respetar para no contagiarse: la mascarilla, distanciamiento social, auto-confinamiento si se ha estado en contacto con algún positivo...

La pandemia ha tenido un efecto socioeconómico muy destructivo. Se han cerrado colegios y universidades en más de 124 países. La tasa de muertes a nivel mundial ha aumentado a niveles extraordinarios y miles de personas han desarrollado enfermedades mentales debido a la atmósfera COVID creada en la sociedad. Más de un tercio de la población mundial se ha visto confinada, con fuertes restricciones a la libertad de circulación, lo cual ha conducido a una reducción drástica de la actividad económica y a un aumento paralelo del desempleo. Como efecto positivo, debido a la reducción de los viajes y al cierre de numerosas empresas, ha habido un descenso en la contaminación atmosférica. [21] [22] [23]

Como se ha visto en este apartado, el COVID-19 ha sido un virus con un efecto devastador en la sociedad, miles de personas han perdido a sus seres queridos y muchas otras se han visto arruinadas a causa del virus. Aquí está el dilema político de 2021 ¿pueden coexistir la sanidad y economía o se ha de primar una sobre la otra? Porque a la vista está que las Comunidades Autónomas que aplican medidas restrictivas más duras como cierre de negocios, toque de queda, cierres perimetrales... se arruinan, pero salvan vidas porque los datos que nos ofrecen muestran menos contagios y menos muertes. Este dilema es crucial en el trabajo que se va a realizar. Se puede pensar, ¿es necesario que estén los aeropuertos abiertos ahora en plena pandemia? La respuesta es: sí. No se debe de poner por encima ni la medicina ni la economía, se ha de encontrar un equilibrio porque si sobrepones la economía a la medicina mueres de COVID-19 y si sobrepones la medicina a la economía mueres de hambre. Es importante hacer un turismo seguro, que se mantengan las distancias sociales pertinentes mencionadas en los párrafos anteriores, que se habiliten espacios nuevos en los aeropuertos si hace falta, pero que se viaje, que se mueva el dinero. Las consecuencias económicas de este virus son fatídicas, España está más endeudada que nunca y hay que tomar medidas, de ahí la necesidad de este TFM, pues se ha visto en el primer punto de este capítulo como se han reducido el número de pasajeros transportados este último año.

2.7. PAQUETES DE AYUDA

A lo largo de la pandemia, los diferentes sectores han recibido diversas ayudas. Por ello, este capítulo se va a dividir en tres partes: ayudas de la Comunidad Valencia, ayudas del Gobierno de España y ayudas de Europa.

En primer lugar, se va a hablar de los paquetes de ayuda emitidos por la Comunidad Valenciana. El president de la Comunitat, Ximo Puig ha anunciado:

- **Plan Resistir** [24]

“Plan de choque puesto en marcha por la Generalitat Valenciana para ayudar económicamente a los sectores más afectados por las restricciones sanitarias y que se han visto obligados a cerrar sus negocios, a reducir sus horarios de apertura o a limitar su actividad, con las pérdidas económicas que ello ha ocasionado. El volumen total de ayudas del Plan Resistir es actualmente de 380 millones de euros, aunque podrá ampliarse según evolucione la pandemia”.

Cuantías totales estimadas por provincias:

- Valencia: 175,4 millones (46.16%)
- Alicante: 161,3 millones (42,45%)
- Castellón: 43,3 millones (11,39%)

Que hacen un total de 400 millones de euros, que van repartidos a los siguientes sectores:

- Alojamientos y actividades turísticas.
- Hostelería, restauración y ocio nocturno.
- Actividades de creación, artísticas y de espectáculos.
- Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento.

- **PROGRAMA BONO VIAJE COMUNITAT VALENCIANA. [25]**

Básicamente esto es un incentivo para que la actividad económica que depende del turismo vuelva a moverse después de una etapa muy mala debida a la crisis sanitaria del COVID-19. Las ayudas concretamente son:

1. “El importe de las ayudas será del 70% de los servicios turísticos objeto de la ayuda, incluido el IVA, hasta un máximo de 600 euros por ayuda concedida.”
2. “El importe de la ayuda concedida será deducido a la persona beneficiaria, por los alojamientos turísticos y agencias de viaje adheridos al Programa, en la factura correspondiente a los servicios objeto de bonificación. La ayuda concedida será aplicada sobre el coste total de la factura, IVA incluido.”
3. “Una vez prestado el servicio a subvencionar, el pago de la ayuda se realizará por Turisme Comunitat Valenciana a los establecimientos de alojamiento turístico y agencias de viajes una realizada la justificación conforme a lo señalado en este artículo 12 del Decreto 156/2020, de 16 de octubre.”
4. “Efectuado el pago, Turisme Comunitat Valenciana lo comunicará a los beneficiarios.”
5. “Turisme Comunitat Valenciana se reserva el derecho de remitir a la persona beneficiaria los justificantes remitidos por el alojamiento turístico o la agencia de viaje a fin de comprobar que no existen errores en las mismas y que se ajusta a la ayuda concedida.”

Gracias a este tipo de ayudas por parte del sector público se consigue incentivar que la gente viaje y mueva el dinero.

- **Complementos de ayudas [26]**

En este último punto de ayudas a la Comunidad Valenciana se muestran complementos a las ayudas del Decreto ley 1/2021, de 22 de enero, del Consell, (el Plan Resistir). Su propósito es que los servicios turísticos afectados por esta crisis puedan sobrevivir en el tiempo y reactivar la economía y empleo.

La Ley 4/2020, de 30 de diciembre, de presupuestos de la Generalitat para el ejercicio 2021, incluye, «Apoyo económico a las actividades del sector turístico de la Comunitat Valenciana», con un importe de 18.000.000 euros.

Y una vez vistos tres ejemplos de ayuda a los sectores turísticos por parte de la Comunidad Valencia, se verá ahora las ayudas del Gobierno de España. Un par de ejemplos de estas medidas son:

- **Medidas de liquidez**

“El segundo bloque de iniciativas propone la creación de un nuevo tramo de la línea de avales del ICO: COVID-19 para pymes y autónomos del sector turístico, hostelería y actividades relacionadas, dotada con 500 millones de euros y con hasta un 90% de garantía, según ha indicado Montero. Las agencias de viaje y operadores turísticos podrán utilizar la financiación avalada por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) para devolver a sus clientes los anticipos por los viajes contratados y no realizados.” [27]

- **Medidas tributarias**

“Las pymes y los autónomos no tendrán que pagar en abril los impuestos correspondientes al primer trimestre de 2021 y puedan aplazarlos hasta octubre de ese mismo año.”

A continuación, se observa un tercer ejemplo de medida en apoyo al turismo por parte del Gobierno de España:

- **Plan de Refuerzo a la hostelería, turismo y comercio [28]**

El Gobierno de España ha aprobado una serie de ayudas para la hostelería y el turismo de 4.220 millones de euros.

Como medidas:

- Se aprueba una quita del 50% o aplazamiento del pago de hasta 4 meses después del fin del Estado de Alarma de la renta de locales comerciales donde están alquilados pymes y autónomos.
- Incentivo fiscal en el IRPF para los arrendatarios de los locales alquilados por estos en el primer trimestre de 2021.
- Régimen simplificado del IVA de hasta el 35% para el turismo, hostelería y comercio.
- Creación de un nuevo tramo de línea de avales ICO de 500M de euros con 90% de garantía del Estado.
- Reconocimiento de las devoluciones de las agencias de viajes a clientes como gasto financiable a cargo de la línea de avales ICO.

A continuación, se va a mostrar las ayudas que está destinando Europa para poder superar esta pandemia.

En julio de 2020 la UE acordó destinar a la recuperación económica 750.000 millones de euros. A día de hoy se encuentra en fase de tramitación legislativa para poder aplicarlo este 2021.

A parte de este paquete de recuperación, la UE acordó en dotar un presupuesto a largo plazo (1,07 billones de euros) para ayudas a sus diferentes países miembros.

Junto con los 540.000 millones de euros que contienen los fondos ya existentes, la suma de estos tres hace un total de 2,36 billones de euros. [29]

Después de haber visto los resultados económicos de España este primer trimestre, Europa va a subir de 69.437 millones comprometidos inicialmente con España a 79.796 millones, es decir, un 15% más de lo acordado al principio. El ranking de países que más ayudas van a recibir lo encabeza España seguida de Italia, Francia y en 4º posición Alemania. Estas ayudas que se han comentado quieren que sean estímulos para una recuperación de la economía y está propuesto que se reciban entre 2021 y 2023. [30]

A lo largo de este capítulo, se ha podido ver la necesidad del sector turístico de recibir ayudas. Estas sirven para incentivar y estimular los diferentes mercados. Pero de nuevo, si no hay pasajeros, si no hay turistas que vayan a esos negocios, (que vienen por medio de los aeropuertos) no se puede llevar a cabo la vuelta completa del sector turístico del país. De ahí la importancia de este trabajo.

2.8. VACUNACIÓN

En el punto 2.6. se ha hablado del COVID-19 y en este punto se va a tratar sobre la solución por excelencia de este problema: la vacuna. Ya se ha comentado que existen muchos medios para convivir con el virus: llevar mascarilla, distancia social, toques de queda, confinamientos, etc. y la eliminación de todos estos se puede conseguir con la vacuna. Los científicos consideran que a partir de un 70% de la población vacunada se llegaría a una “inmunidad de rebaño” donde se podría ir recuperando cierta normalidad. En países como Israel ya se ha logrado y se pueden ver imágenes en los medios donde van sin mascarillas y con una normalidad aparente. Con la vacuna de este virus se logra una inmunidad o que, en caso de contagio, los efectos del virus sean leves (no acabar en la UCI y reducir la presión sanitaria). A día de hoy existen 8 vacunas diferentes: Pfizer, Astrazeneca, Moderna, Sinopharm/Beijing, Sputnik V, Sinopharm/Wuham, Sinovac y Covaxin. En el gráfico de a continuación se observa cuantas personas las han usado en el mundo. [31]

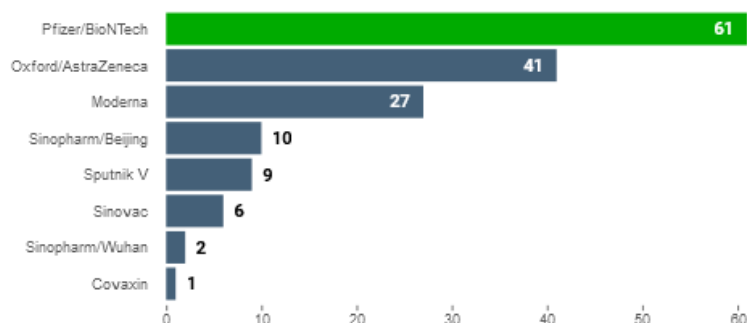


Figura 24 – Vacunas disponibles y número de Países que las usan.

Fuente: [31]

En España, a 22 de junio de 2021, están llegando de 4 tipos diferentes concretamente: Pfizer, AstraZeneca, Moderna y Janssen. Hay algunas que con una dosis es suficiente para alcanzar un alto porcentaje de inmunización y en otras que se necesitan dos dosis. Como se ha comentado,

es importante que se llegue a un 70% de vacunados para alcanzar la esperada “inmunidad de rebaño”. Cuando se llegue a la inmunidad se podrá ver como todo poco a poco vuelve a la normalidad. Los bulos y los personajes famosos negacionistas crean en la sociedad un rechazo y un miedo a las vacunas que los científicos poco a poco van erradicando con resultados en reducción de contagios en rangos de edades vacunadas. [32]

La vacunación es un elemento clave para la vuelta a la vida normal, y con ello la vuelta del turismo. Se valora la idea de hacer un pasaporte COVID, donde se muestre si estas vacunado o no, cuantas dosis tienes, si has pasado el virus y que vacuna te han suministrado. Gracias a que Estados Unidos y Europa están vacunando con las mismas vacunas, pronto se podrán volver a intercambiar turistas con más facilidad. [31][32]

Reino Unido (un turista potencial en España) al haberse salido de la UE, lleva un ritmo de vacunación muy avanzado y esto podría ser muy positivo para nuestro país porque podrían empezar a viajar en masa antes. España por lo contrario va más atrasada, se espera que la inmunidad del rebaño (70%) se alcance a finales de agosto de 2021.

Se puede ver de nuevo, como este problema es global, es decir, no solo vale con preocuparse de lo que pasa en tu país, sino también de los ajenos porque si no, no se podrán recibir o enviar turistas.

También se podría dar la paradójica situación de que, como se ha ido vacunando por edades a la población, llegara el verano y pudieran viajar las personas mayores que han sido ya vacunadas. Esto se tendría que ver por parte de todos los sectores del turismo para poder enfocar sus servicios a esta franja de edad.

La conclusión que se puede sacar de este apartado es que para retomar un turismo con seguridad y de masas como es el de España es indispensable la vacuna. Y que el ritmo de vacunación del país que recibe como el que envía, va a ser también clave para las posibles aplicaciones de medidas para salvar la campaña de verano de los aeropuertos no solo de la Comunidad Valenciana sino del mundo.

2.9. DAFO

A continuación, se va a realizar un análisis DAFO de la situación de los aeropuertos de la Comunitat Valenciana: el Aeropuerto de Valencia y el de Alicante.

Un análisis DAFO es una herramienta utilizada para realizar un análisis estratégico que servirá en la toma de decisiones de cierta organización/empresa. Esto hace que resulte muy útil a la hora de analizar proyectos o redirigir el rumbo de una organización/empresa, así como para elaborar estudios de mercado o planes estratégicos. [33]

Para la realización de un análisis DAFO existe cierta estructura que hay que respetar. Para empezar, se va a dividir en un análisis del entorno externo (Amenazas y Oportunidades) por un lado y por otro las características internas (Debilidades y Fortalezas) de la organización. Estas son las siguientes:

- Debilidades: aspectos que limitan la capacidad de desarrollo de la organización, debido a características internas.

- Fortalezas: recursos internos, posiciones de poder o cualquier tipo de ventaja competitiva propia de tu organización.
- Amenazas: factores externos a la organización que pueden impedir tu estrategia trazada o poner en peligro la viabilidad de la organización.
- Oportunidades: factores ajenos a tu organización que favorecen su desarrollo o dan la posibilidad de realizar mejoras. [34]

Queda resumido en la Figura 25:



Figura 25 – Explicación DAFO
Fuente: [34]

A continuación. Una vez explicado lo que consiste hacer un análisis DAFO se va a proceder a su realización para el caso de estudio: cómo deben encarar el verano los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

INTERNAS

- **Debilidades:**

1. Falta de capital a la hora de pagar material y nuevo personal para afrontar las nuevas estancias COVID-19.
2. Suspensión de vuelos debido a falta de demanda.
3. Falta de ayudas y subvenciones por parte del estado para afrontar sobrecostes (gel hidroalcohólico, más personal auxiliar COVID).

- **Fortalezas:**

1. Tanto el A. Alicante como el de Valencia son grandes aeropuertos a nivel de pasajeros, por lo que se apuesta por ellos. En una hipotética situación de recorte de número de aeropuertos AENA no los cerraría. (En 2019 Alicante fue el 5º de AENA con más pasajeros transportados y Valencia el 8º).
2. Muy buena conexión de ambos aeropuertos con sus capitales y lugares cercanos de interés.
3. Muy bien situados ambos para los turistas internacionales históricamente.
4. Aeropuertos muy espaciosos donde se pueden físicamente instalar espacios COVID-19, distancia entre personas, etc.
5. Ritmo de vacunación óptimo en la Comunidad Valenciana para llegar al mes de Julio con un porcentaje alto de vacunados. (a partir del 17 de junio personas entre 40 y 50).

EXTERNAS

- **Amenazas:**

1. Incertidumbre de la situación: afecta a la confianza de turistas internacionalidades.
2. Necesidad de pagar PCR al viajar, cuarentenas y demás restricciones.
3. Uso de Ave, donde se va más separado, menos esperas y más barato.
4. Lugares como Grecia o Islas italianas porcentajes de vacunación altos y sin restricciones.
5. No considerar a España como un destino seguro. (Inglaterra, semáforo COVID-19).

- **Oportunidades:**

1. Fortalecer el turismo nacional.
2. Reenfocar turismo a personas ya vacunadas (IMSERSO).
3. Creación de un pasaporte COVID.
4. Abandono de la apuesta del turismo como motor nacional. Mayor peso a la industria para futuras pandemias.
5. El COVID-19 es una pandemia mundial (países de fuera con mucha más incidencia).

A continuación, se muestra la Figura 26 con el resumen del análisis DAFO del estudio:

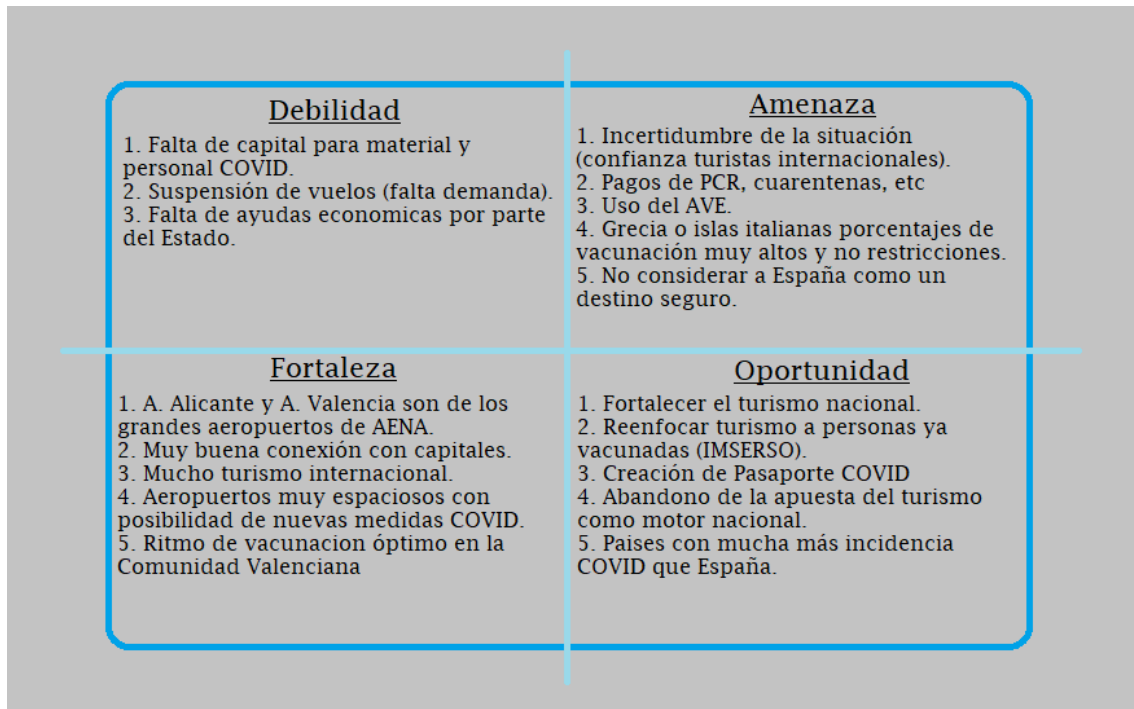


Figura 26 – DAFO de los 2 grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana
Fuente: Elaboración Propia

Y con esto, queda concluido este apartado.

2.10. PESTEL

A continuación, se va a realizar el análisis PESTEL del caso de estudio. Este es una herramienta utilizada en el análisis estratégico que define el entorno de una empresa u organización, por medio del análisis de un conjunto de factores externos.

El análisis PESTEL se utiliza para realizar una descripción del contexto o ambiente donde se va a operar. Para esto, se deben considerar aspectos del entorno externo que sean relevantes para el desarrollo de la organización. Es fundamental para todo tipo de organización ya que facilita mucho la toma de decisiones importantes y el desarrollo de estrategias a corto, mediano y largo plazo. [35] [36]

La explicación del nombre “PESTEL” se encuentra en la Figura 27.



Figura 27 – Explicación PESTEL
Fuente:[36]

Seguidamente se va a hacer una explicación de cada uno de los factores donde primero hay una explicación forma teórica y luego se desarrolla para el caso de estudio.

Factores políticos

Los factores políticos permiten la evaluación de cómo el gobierno puede afectar al funcionamiento de la organización por medio de la aplicación de leyes y políticas de este. En este apartado también se tienen en cuenta las políticas fiscales y monetarias del Gobierno, los tratados comerciales, las políticas internacionales... En resumen, en este apartado va toda ley o política regional, nacional e internacional que afecte a la organización. [35]

Para el caso de estudio, nos encontramos en 2021 donde España es gobernada por el PSOE en coalición con “Unidas Podemos” con Pedro Sánchez de presidente. Este partido se caracteriza por fuertes subidas de impuestos y un gran apoyo a todo lo público, endeudándose más cada día que pasa.

Comentar también que en los últimos 15 años se ha vivido una desregularización y liberación del transporte aéreo. Esto ha permitido que prácticamente todo el primer mundo pueda viajar en avión, ya que no todos los precios son tan altos como antes. Ahora quien quiera puede gastarse mucho dinero en un vuelo VIP, pero también puedes viajar al mismo sitio con una tarifa muy barata en una aerolínea “low cost” como por ejemplo Ryanair.

Por otro lado, comentar el tratado de “Acuerdo de Cielos Abiertos” de 2007 entre la UE y EUA por medio del cual se establece la explotación de rutas entre cualquier ciudad de ambos territorios.

A todo esto, se le suman las múltiples restricciones que se aplican a causa del COVID-19. Países que no reciben vuelos de otros, obligatoriedad de cuarentenas, toques de queda, PCR a las entradas...

La Comunidad Valenciana ha mantenido durante mucho tiempo restricciones muy duras. Esta razón podría ser una excusa para no elegir a la Comunitat como destino turístico debido a que se van a poder realizar muy pocas actividades. O bien puede ser un punto a favor, ya que debido a las grandes restricciones la incidencia COVID-19 está muy baja y puede convertirse en un reclamo de turismo seguro.

Factores económicos

Los factores económicos muestran las variables macroeconómicas tanto a nivel nacional como internacional, ya que pueden mejorar o entorpecer el desarrollo de la organización. Estas variables son: el PIB, la tasa de desempleo, la balanza comercial... Además, se deben de considerar los diferentes ciclos económicos (crisis o épocas de bonanza). [35]

A continuación, se muestran los datos del PIB actuales y las previsiones del banco de España para 2022 y 2023. Se pueden ver en el gráfico dos grandes caídas. En primer lugar, la crisis sufrida en el 2008, que no solo afectó a la construcción, también se registraron datos muy malos en el turismo y transporte, en los Aeropuertos de estudio según los datos que proporciona AENA. Y en segundo lugar la crisis del COVID-19 que comenzó en el 2020 con unos resultados socioeconómicos lamentables para la sociedad y los aeropuertos de estudio.

Previsiones del Banco de España sobre la evolución del PIB del país en 2021, 2022 y 2023

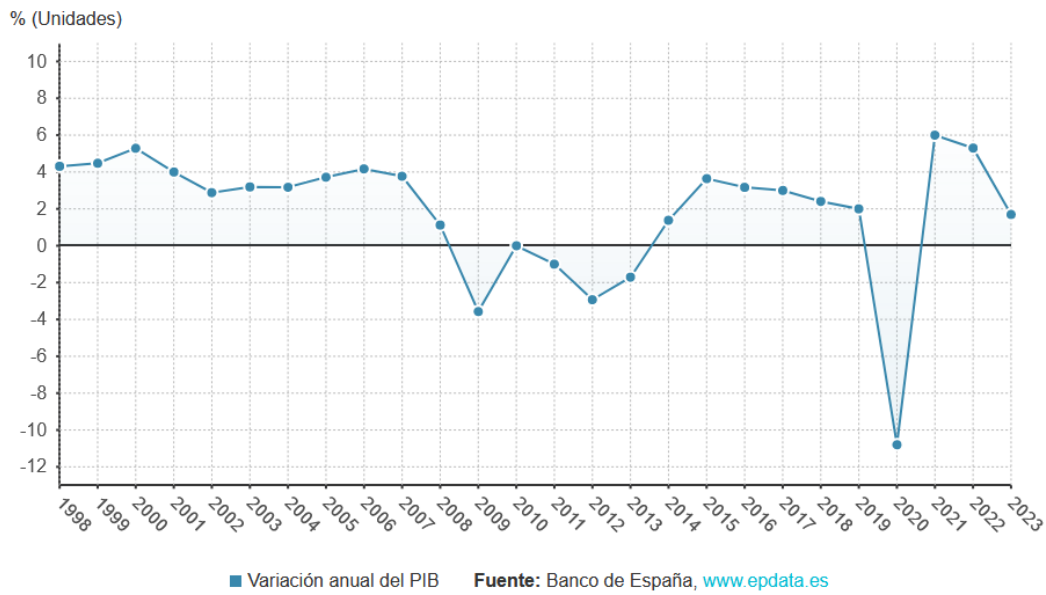


Figura 28 – Evolución del PIB en España 1998 a 2023

Fuente: [37]

En concreto, el Banco de España, como consecuencia de:

- Los rebrotes del COVID-19
- Bajo ritmo de vacunación
- Nuevas restricciones adoptadas desde enero
- Retraso de fondos europeos

ha rebajado sus estimaciones de crecimiento del PIB para este año. Ahora se estima un crecimiento del 6% en 2021 que son 6 décimas menos que lo que se esperaba en diciembre de 2020. Sin embargo, ha mejorado la previsión de 2022 (+5,3%) y ha mantenido la de 2023 (+1,7%). [37]

También se puede ver otro factor que es la tasa de desempleo, en la siguiente gráfica se observa como empieza a aumentar desde 2008 hasta llegar a su máximo en el 1 trimestre de 2013 con un 26,94%. Y luego con el inicio de la pandemia en 2020 vuelve de nuevo a subir. [38]

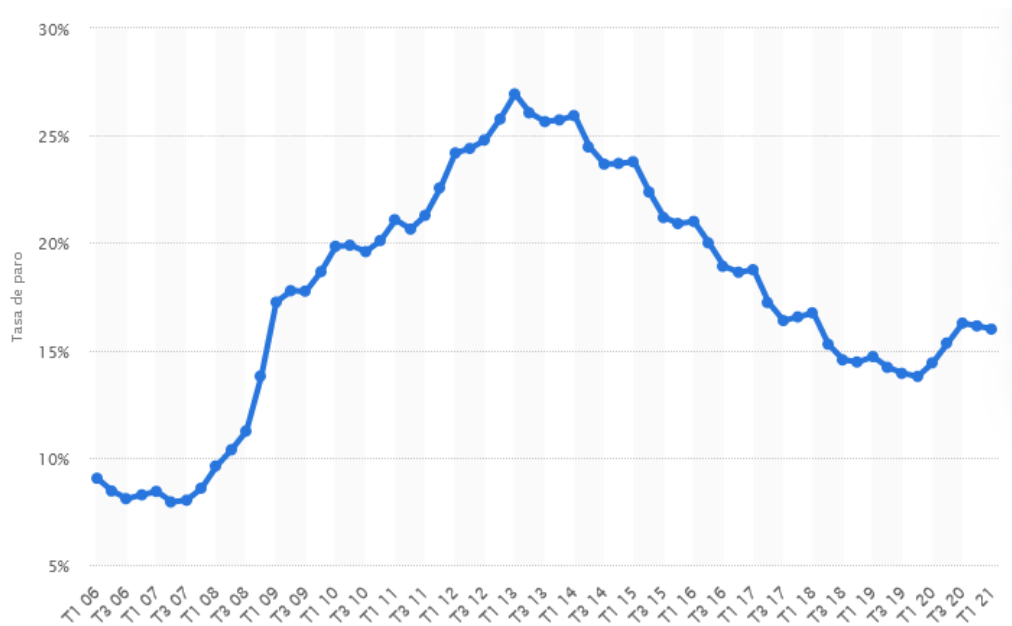


Figura 29 – Tasa de Desempleo España 2006-2021

Fuente: [38]

Por último, comentar que España se está endeudando constantemente para intentar salvar comercios, pagando ERTES (entre otros) que en un tiempo se deberán de devolver con intereses.

Factores sociales

Los factores sociales incluyen la cultura, los hábitos, la religión, los intereses y preferencias de las personas. Todo esto puede afectar en los resultados de la organización de manera favorable o desfavorable porque estos factores están en constante evolución debido a la presentación continua de nuevas tendencias. [35]

En este punto se va a hablar claramente del COVID-19. La pandemia ha cambiado la sociedad. Las personas ahora deben guardar distancia social, disminuyen los viajes, encuentros, etc. Muy lejana a la antigua “normalidad” se ha alcanzado una “nueva normalidad” en la cual reinan el individualismo y soledad. Comienzan los teletrabajos, videollamadas, sedentarismo... Esto debilita mucho la economía y sobre todo al turismo.

Comentar que antes de la pandemia, cambió el modo de realizar turismo. Como se ha comentado en los factores políticos, prácticamente todo el mundo tiene la oportunidad de viajar con avión cuando comienzan las vacaciones gracias a las aerolíneas de “low cost”.

Factores tecnológicos

Los elementos tecnológicos son muy importantes para la organización debido a los altos niveles de innovación que existen hoy en día en los mercados. Las organizaciones que saben aprovechar los cambios tecnológicos pueden obtener grandes beneficios. Y a las organizaciones que se quedan obsoletas por no cambiar su infraestructura les puede llevar a la ruina. Ejemplos de estos son: programas informáticos, nuevas formas de energía... [35]

Ya se ha comentado en los factores sociales, pero una de las principales soluciones para la vida cotidiana después de la pandemia es el uso de videollamada. Gracias a este nuevo hábito se puede estar conectado con otra persona, viéndola y manteniendo una conversación a tiempo real sin estar con el físicamente. Esto no solo se utiliza con fines lúdicos, también para teletrabajar, etc.

Ecológicos o ambientales

Los factores ecológicos son los que tienen relación directa o indirecta con el medio ambiente. Cualquier cambio de tendencia social o de la regulación gubernamental puede afectar a los resultados de la organización. Se pueden mencionar en este apartado leyes sobre el uso de la energía, la conservación del medioambiente, gestión de residuos, emisiones de gases... [35]

Cada día la sociedad está más concienciada y desde las aulas a los más pequeños se les educa en una sociedad con conciencia “verde” para dejar un mejor legado del planeta a las siguientes generaciones. Muchas aerolíneas se están sumando a este tipo de moda mediante gestos como: poder pagar un extra voluntario en el billete para la capa de ozono, campañas de reforestación de un árbol cada x kilómetros de vuelo... En la aviación, va a ser casi imposible realizar vuelos sin contaminar, lo que se puede hacer es intentar producir el menor número de contaminantes.

Factores legales

Los factores legales consisten en el conjunto de leyes que la organización se ve obligada a cumplir. Estas pueden beneficiar a la organización o perjudicarla, y se deben tener en cuenta a nivel regional, nacional e internacional. Se pueden incluir leyes de propiedad intelectual, seguridad social, salarios mínimos, licencias... [35]

Actualmente con el Estado de Alarma que acabó el 9 de mayo debido a la pandemia, las leyes cambian constantemente. Por lo que la inestabilidad en cuanto a las bases legales es muy alta. Esta inestabilidad no favorece nada al sector turístico, ya que no incita que los clientes reserven un vuelo si no saben si van o no van a poder llevar a cabo el mismo.

2.11. Encuesta realizada.

En este punto, se va a realizar la segunda parte del Estado del Arte. Esta consiste en realizar una encuesta que han respondido 101 personas para que sea representativa de la sociedad con diferentes rangos de edad, forma de vida y lugares de procedencia. La herramienta que se va a utilizar para realizar la encuesta es el Google Formularios. La encuesta se ha escrito en dos idiomas: Castellano e Inglés, para que todo el mundo que la reciba pueda comprender y contestar.

Es importante centrar el tema de la encuesta: se quieren encontrar soluciones para los posibles pasajeros que puedan pasar por los aeropuertos de estudio. Esto implica a los pasajeros que vienen al aeropuerto como destino y a los que van a utilizar el aeropuerto como salida. A continuación, se muestran las preguntas que van en la encuesta.

1. ¿Cuántos años tienes?
2. Vives actualmente en:
3. Actualmente eres:

4. A lo largo de un año normal (sin COVID), aproximadamente ¿cuántos viajes puedes realizar en avión de media?
5. Elige el medio de transporte que más seguridad frente a la pandemia te dé
6. Marca los motivos por los cuales no viajarías hoy en un avión.
7. Marca las medidas que podrían generar en ti más confianza para así coger un avión
8. Si se aplicaran las medidas marcadas en la pregunta 6, ¿viajarías más?
9. Desde el inicio del COVID (marzo) has hecho algún viaje a nivel nacional, ¿con que fin?
10. ¿Te da miedo que vengan turistas de otros países y te contagien?
11. Este verano tienes pensado:

En la encuesta se encuentran 9 preguntas de respuesta única y 2 de multirrespuesta.

Después de haber visto las preguntas se procede al análisis de las respuestas.

N.º DE PARTICIPANTES DE LA ENCUESTA: 101

Pregunta 1

¿Cuántos años tienes? (*respuesta única*)

- a) Entre 18 y 30. **(63 PERSONAS) (62,4%)**
- b) Entre 31 y 45. **(9 PERSONAS) (8,9%)**
- c) Entre 46 y 60. **(20 PERSONAS) (19,8%)**
- d) Más de 60. **(9 PERSONAS) (8,9%)**

Con esta pregunta se pretende clasificar a cada encuestado en una franja de edad. Es interesante que en el estudio se barajen todas las edades, ya que podrían poderse enfocar diversas campañas de marketing en concreto a un grupo de edades. Un ejemplo de ello son los mayores de 60, que para antes de verano van a estar vacunados y podrán volar.

1. ¿Cuántos años tienes?

101 respuestas

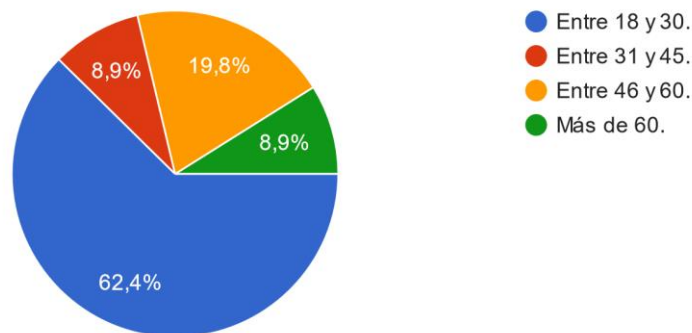


Figura 30 – Pregunta 1 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Viendo en la Figura 30 la respuesta a la Pregunta 1, se concluye en que este estudio es vinculante, ya que a pesar de haber un mayor número de encuestados de la edad de entre 18 y 30 años, hay también representación suficiente de las otras tres edades para sacar conclusiones.

Pregunta 2

Vives actualmente en: *(respuesta única)*

- a) Comunidad Valenciana (España). **(85 PERSONAS) (84,2%)**
- b) Reino Unido. **(3 PERSONAS) (3%)**
- c) Alemania. **(2 PERSONAS) (2%)**
- d) Francia. **(3 PERSONAS) (3%)**
- e) España (todas las CC.AA. a excepción de la Comunidad Valenciana). **(8 PERSONAS) (7,9%)**

Esta segunda pregunta es muy importante, ya que como se lleva comentando a lo largo de todo este trabajo, un aeropuerto tiene pasajeros que llegan a él como destino y pasajeros que salen de él. De los pasajeros que saldrán de él, una gran mayoría serán de la Comunidad Valenciana. Respecto a los pasajeros que llegan a él, de fuera de España se han elegido los tres países que más turistas llevan aportando los últimos años. Y por último están los turistas de España (sin incluir la Comunidad Valenciana), que viajan como destino a los aeropuertos de la Comunidad Valenciana para realizar turismo nacional.

2. Vives actualmente en:

101 respuestas

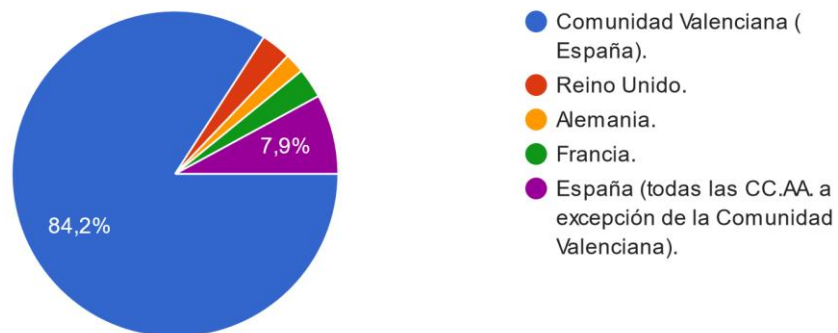


Figura 31 – Pregunta 2 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Viendo en la Figura 31 las respuestas de los encuestados de la Pregunta 2 se van a reorganizar los grupos. En primer lugar, se tiene al grupo de encuestados que son de la Comunidad Valenciana. En segundo lugar, al conjunto de españoles que no son de la Comunidad Valenciana, pero acuden a esta por turismo nacional. Y con el mismo porcentaje que el anterior (7,9%) se va a crear un grupo que reúna a Reino Unido, Alemania y Francia que se va a llamar países europeos. Resumiendo, de los encuestados un 84,2% utilizan el aeropuerto como origen y un 15,8% como destino.

Pregunta 3

Actualmente eres: *(respuesta única)*

- a) estudiante. **(27 PERSONAS) (26,7%)**
- b) trabajador. **(67 PERSONAS) (66,3%)**
- c) jubilado. **(3 PERSONAS) (3%)**
- d) ninguna de las tres anteriores. **(4 PERSONAS) (4%)**

En esta pregunta se pretende observar el nivel económico de cada encuestado, suponiendo que va a tener más dinero y menos dificultad para pagar los diversos sobrecostes de alguna de las medidas COVID personas que trabajan frente a estudiantes.

3. Actualmente eres:

101 respuestas

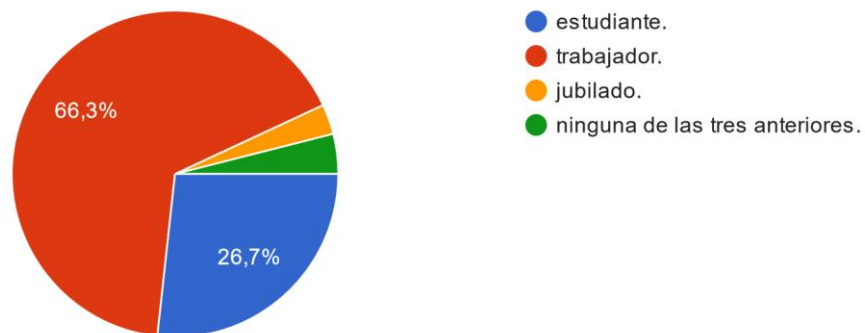


Figura 32 – Pregunta 3 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Viendo en la Figura 32 las respuestas a la Pregunta 3 se observa que más de la mitad son trabajadores, es decir, estamos hablando de personas que producen cierto capital (algunas más y otras menos) con cierto nivel económico. Del 26,7% encuestados estudiantes se prevé que tengan menos poder económico, pero tienen mucha más libertad de movimiento en horarios respecto a un trabajador normal que está atado a ciertos días.

Pregunta 4

A lo largo de un año normal (sin COVID), aproximadamente ¿cuántos viajes puedes realizar en avión de media? (*respuesta única*)

- a) 0. (18 PERSONAS) (17,8%)
- b) 1. (36 PERSONAS) (35,6%)
- c) 2. (29 PERSONAS) (28,7%)
- d) Más de 3. (18 PERSONAS) (17,8%)

En esta cuarta pregunta se pretende averiguar con qué frecuencia suele viajar la persona encuestada. Ya que, si esta frecuencia era baja lo más normal es que en tiempos COVID siga siendo baja. Lo importante de la pregunta es ver el comportamiento de las personas que de normal hacían sus viajes, como actúan ahora con la pandemia y por qué.

4. A lo largo de un año normal (sin COVID), aproximadamente ¿cuántos viajes puedes realizar en avión de media?

101 respuestas

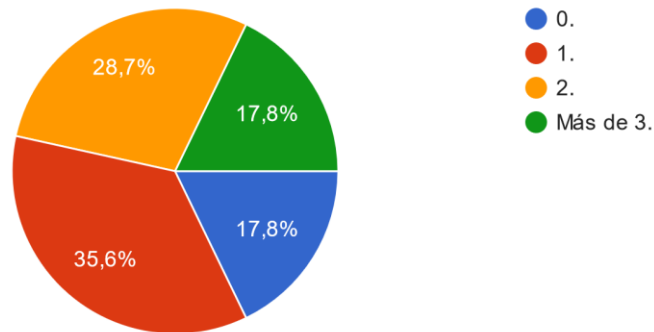


Figura 33 – Pregunta 4 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Viendo en la Figura 33 las respuestas de los encuestados de la Pregunta 4 se concluye en que un 82,2% de ellos viajan en avión por lo menos una vez al año cuando no había COVID-19. Es decir, es gente que utiliza el transporte aéreo y si ahora lo está rechazando por el COVID es necesario buscar una solución.

Pregunta 5

Elije el medio de transporte que más seguridad frente a la pandemia te dé. (respuesta única)

- a) Barco (19 PERSONAS) (18,8%)
- b) Avión. (49 PERSONAS) (48,5%)
- c) Ave/Tren de alta velocidad. (33 PERSONAS) (32,7%)

Se pregunta indirectamente al encuestado el nivel de confianza que ve en el avión en tiempos de pandemia. Últimamente los medios de comunicación están intentando hacer que la sociedad confíe en el avión como medio de transporte seguro. Diciendo datos como que el aire del avión se renueva constantemente y el aire está al nivel del de un quirófano. ¿La gente se lo cree?

5. Elige el medio de transporte que más seguridad frente a la pandemia te dé.

101 respuestas

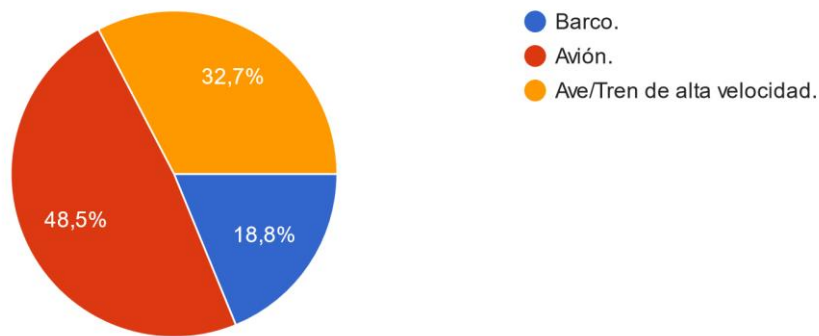


Figura 34 – Pregunta 5 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Se observa en la Figura 34 la respuesta de la Pregunta 5, donde se despeja cualquier tipo de duda sobre la seguridad que ve la gente en el avión, poniéndolo el 48,5% de los encuestados como el medio de transporte más seguro. Es interesante este dato porque en distancias cortas la gran amenaza del avión es el AVE y es una oportunidad para crecer y ganar más pasajeros que los encuestados vean como medio más seguro al avión.

Pregunta 6

Marca los motivos por los cuales no viajarías hoy en un avión. (multirrespuesta)

- a) Dinero. (25 **PERSONAS**) (24,8%)
- b) PCR a la llegada/salida. (49 **PERSONAS**) (48,5%)
- c) Cuarentenas obligatorias. (70 **PERSONAS**) (69,3%)
- d) Miedo al virus. (21 **PERSONAS**) (20,8%)
- e) No se guardan medidas de seguridad en aeropuertos. (16 **PERSONAS**) (15,8%)
- f) Otros. **Escríbelo**

Esta pregunta es importantísima, se van a poder extraer motivos por los cuales las personas puede que no estén yendo a los aeropuertos y con ello encontrar una solución.

6. Marca los motivos por los cuales no viajarías hoy en un avión.

101 respuestas

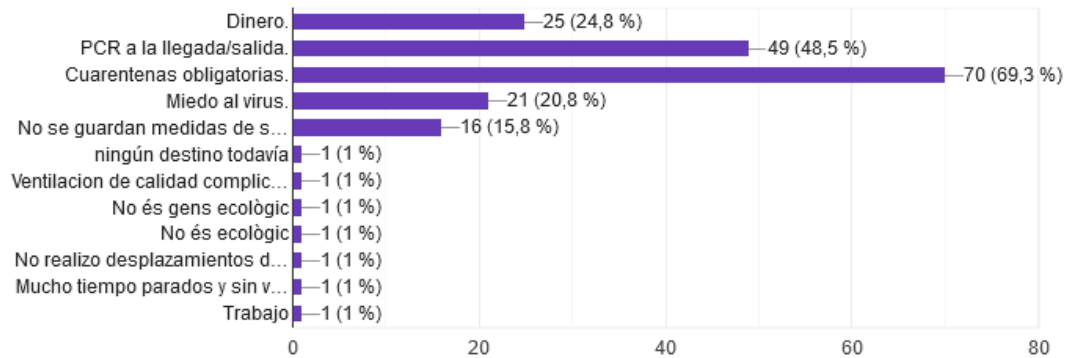


Figura 35 – Pregunta 6 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Viendo en la Figura 35 las respuestas de los encuestados de la Pregunta 6, existen dos grandes motivos por los cuales las personas no quieren viajar en avión: en primer lugar, las cuarentenas obligatorias de las cuales se proponen en este trabajo diversas soluciones. Por detrás de estas están las PCR obligatorias que encarecen el viaje de forma notoria. A estos grandes problemas que ven los viajeros se les intentará dar solución en este trabajo.

Pregunta 7

Marca las medidas que podrían generar en ti más confianza para así coger un avión. (multirrespuesta)

- a) Pasaporte COVID. (45 PERSONAS) (44,6%)
- b) Evitar aglomeraciones (en aeropuerto y transporte público de llegada al mismo). (68 PERSONAS) (67,3%)
- c) Semáforo COVID (que el estado marque ciudades donde la incidencia sea alta). (35 PERSONAS) (34,7%)
- d) Esperar a que haya un porcentaje de vacunados mayor. (41 PERSONAS) (40,6%)
- e) Otros. **Escríbelo.**

Al igual que en la anterior pregunta, en esta se pregunta directamente al usuario como solucionar el problema por el cual se está realizando este trabajo.

7. Marca las medidas que podrían generar en ti más confianza para así coger un avión.

101 respuestas

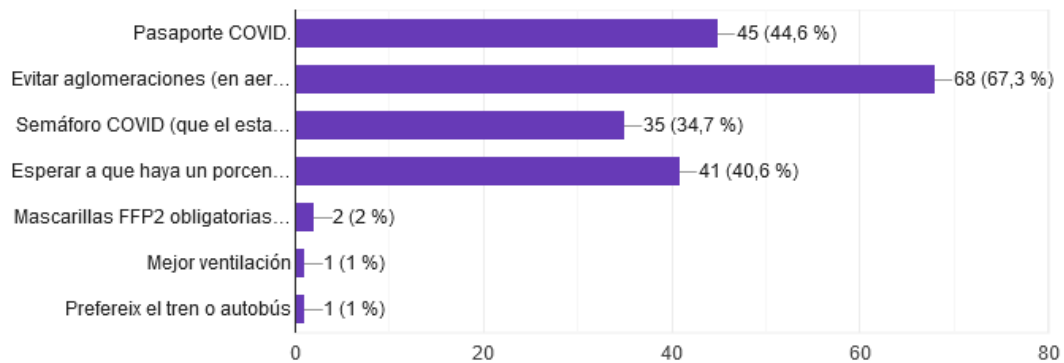


Figura 36 – Pregunta 7 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

La Figura 36 muestra la respuesta a la Pregunta 7. Se muestra como las 4 medidas que se ofrecen a los encuestados parecen buenas y necesarias. Pero hay una que sobresale respecto a las demás y es la de evitar aglomeraciones tanto en las terminales como en los transportes públicos de llegada. El hecho de que esta respuesta haya sido tan votada es claramente por el miedo a contagiarse del virus, pero esta respuesta se ha visto potenciada por el bombardeo de los medios de comunicación cada vez que pasa esto. En la parte de soluciones de este trabajo se tratan todas las medidas que salen en esta pregunta.

Pregunta 8

Si se aplicaran las medidas marcadas en la pregunta 6, ¿viajarías más? (*respuesta única*)

- a) Si. (X PERSONAS) (52,5%)
- b) No. (X PERSONAS) (22,8%)
- c) NS/NC. (X PERSONAS) (24,8%)

En esta se intenta hacer una confirmación de que aplicando las medidas que uno piensa se va a solucionar. Pues puede que alguien aun proponiendo medidas no desee aun así viajar en avión.

8. Si se aplicaran las medidas marcadas en la pregunta 7, ¿viajarías más?

101 respuestas

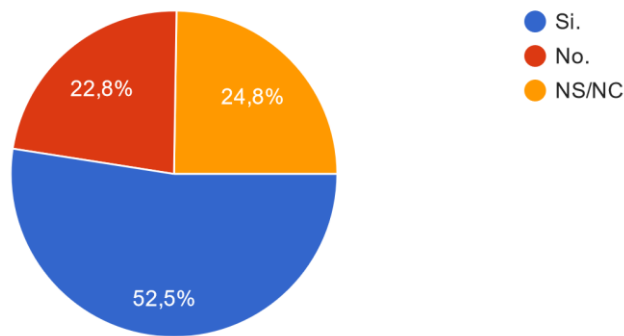


Figura 37 – Pregunta 8 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

Viendo en la Figura 37 las respuestas de los encuestados de la Pregunta 8, se puede concluir en la necesidad de este trabajo. En más de la mitad de ellos si se aplicarán las medidas que han marcado en la pregunta anterior, viajarían. Esto es un dato muy significativo que serviría para realizar los vuelos y la economía del país.

Pregunta 9

Desde el inicio del COVID (marzo) has hecho algún viaje a nivel nacional, ¿con que fin? (respuesta única)

- a) Montañas. (45 PERSONAS) (44,6%)
- b) Cultural. (24 PERSONAS) (23,8%)
- c) Playa. (32 PERSONAS) (31,7%)

Esta pregunta va en la búsqueda de alternativas, posibles mercados que no se han valorado y que puede que el COVID sea una oportunidad para explotar a causa de las restricciones, etc.

9. Desde el inicio del COVID (marzo) has hecho algún viaje a nivel nacional, ¿con que fin?

101 respuestas

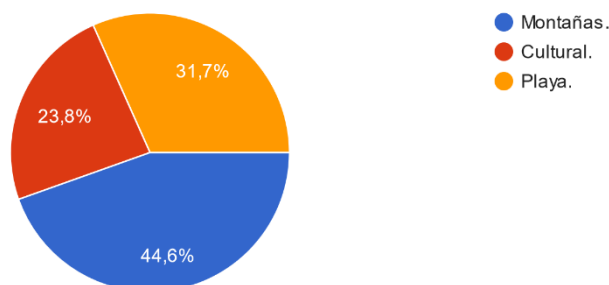


Figura 38 – Pregunta 9 y respuestas

Fuente: Elaboración Propia

En la Figura 38 se muestra la respuesta de los encuestados a la Pregunta 9. Se ve que el destino más demandado por parte de los turistas nacionales es diferente al demandado por parte de los turistas internacionales. Es decir, se ha visto en el apartado teórico que la mayoría de los turistas internacionales vienen a España buscando turismo de “sol y playa” y aquí se observa que el 68,4% de españoles prefieren otro tipo de turismo antes que la playa.

Pregunta 10

¿Te da miedo que vengan turistas de otros países y te contagien? (*respuesta única*)

a) Si. (52 PERSONAS) (51,5%)

b) No. (49 PERSONAS) (48,5%)

Esta pregunta es sociológica, es decir, se quiere saber la opinión de la gente frente al turista. ¿La población está a favor de que, en tiempos de pandemia, donde estamos todos encerrados y preocupados, venga gente?

10. ¿Te da miedo que vengan turistas de otros países y te contagien?

101 respuestas

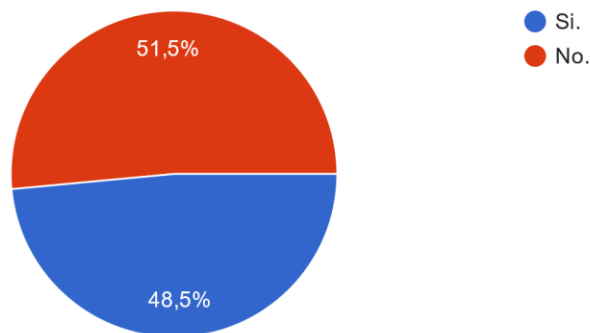


Figura 39 – Pregunta 10 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

La Figura 39 muestra la respuesta de los encuestados a la Pregunta 10 y es preocupante. Prácticamente la mitad de la población tiene un rechazo hacia el turismo extranjero por miedo a contagiarse. Posiblemente esto venga potenciado por la información que nos transmite los medios de comunicación. Este sentimiento de rechazo se debería de modificar como veremos más adelante, ya que la gente que viene de fuera viene a gastar en nuestra economía, a volar en nuestros aeropuertos, en definitiva: a generar riqueza. Se proponen soluciones en el apartado final para poder cambiar en un futuro estos porcentajes.

Pregunta 11

Este verano tienes pensado: *(respuesta única)*

- a) Viajar por España en coche. **(75 PERSONAS) (74,3%)**
- b) Viajar por España en avión. **(9 PERSONAS) (8,9%)**
- c) Viajar fuera de España. **(14 PERSONAS) (13,9%)**

En esta última pregunta, se desea conocer las intenciones de los turistas para esta campaña, conocer el porcentaje que está dispuesto a viajar en avión aun no habiéndose aplicado las medidas propuestas.

11. Este verano tienes pensado:

101 respuestas

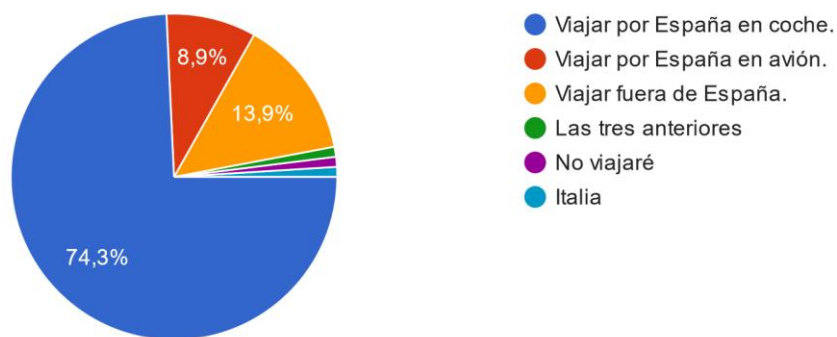


Figura 40 – Pregunta 11 y respuestas
Fuente: Elaboración Propia

La Figura 40 muestra las respuestas a la Pregunta 11 y estas son más que preocupantes. Un 74,3% de los encuestados ya ha decidido que quiere viajar en coche frente a un 8,9% de avión. Se vuelve a mostrar la necesidad de este trabajo y la necesidad de cambiar esta situación.

Conclusión

A lo largo de todo este Capítulo 2 se ha intentado establecer una base teórica para poder abordar las posibles soluciones del problema en el Capítulo 3. Esta base teórica se ha dividido en 10 conceptos necesarios para entender el problema actual y las necesidades que existen. Después se ha realizado una encuesta que ha permitido conocer de primera mano los impedimentos de las personas para viajar en avión. Y con todo esto queda concluido el Capítulo 2.

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

CAPÍTULO 3: DESARROLLO DE SOLUCIONES

Hasta este momento se han podido observar como las consecuencias devastadoras del COVID-19 llevan desde 2020 torpedeando los intentos de funcionamiento de los aeropuertos. Por lo que en el Estado del Arte que se acaba de ver se ha recogido información de dos fuentes distintas. Una primera fuente “indirecta” donde se han encontrado cuales eran los problemas, causas, etc. de la situación actual por medio de información de prensa, extractos de organizaciones oficiales, artículos científicos etc. Y una “directa” en la que se ha podido preguntar a las personas directamente por medio de una encuesta qué es lo que les incentiva a no viajar a día de hoy.

Gracias a todo esto se van a proponer a continuación un conjunto de medidas totalmente aplicables para intentar salvar la campaña de verano de 2021 de los Aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

Solución 1. Pasaporte COVID.

El Pasaporte COVID es la solución más viable desde que se comenzó con la vacunación a gran escala. Parte de su complejidad se debe a que todos los países de la UE deben estar de acuerdo y actuar de un mismo modo. Consistiría en un documento en el que se contenga el historial de vacunación COVID-19 de cada persona y los diversos resultados de sus PCR. Todo parece indicar que se pondrá en funcionamiento el 1 de julio de 2021, pero con los retrasos en la entrega de las vacunas y con la llegada de nuevas cepas no se puede asegurar nada. Este documento serviría para poder viajar por la UE a las personas que:

1. Tengan la pauta completa de la vacuna
2. Se hayan recuperado de coronavirus en los 180 últimos días
3. Tengan prueba negativa PCR (72 h) o antígenos (48 h)

Si se cumple cualquiera de estas 3 condiciones, la UE propone que la persona tenga el certificado digital o en papel con el QR para poder desplazarse libremente por el territorio europeo y así reactivar los viajes.

Se puede observar con esto, que los dos principales motivos por los cuales no cogerían un avión las personas encuestadas en este estudio son la PCR a la llegada y salida (48,5%) y las cuarentenas obligatorias (69,3%). La cuarentena quedaría superada con el pasaporte y la PCR en el caso que se tenga la vacuna o se haya superado el virus también. Por lo que con esta medida se abren nuevos horizontes y se incentiva claramente a la gente a viajar.

También comentar de la encuesta que el Pasaporte COVID es la segunda opción que genera más confianza a la hora de coger un avión (44,6%) y que más de la mitad de encuestados si se pusiesen estas medidas viajarían más, como se muestra en la Pregunta 8.

Como se lleva repitiendo a lo largo de este trabajo, la recuperación es algo que incluye a todos los países, origen y destino, por ello la UE ha sacado una guía para que todos los países realicen el mismo pasaporte COVID. A su vez, la UE vuelve a insistir en que lo primordial es la salud, es decir, aunque esté en vigor el pasaporte COVID, si un estado cree conveniente por su situación

epidemiológica aplicar más restricciones por la existencia de alta incidencia o nuevas variantes está en su derecho. Por último, comentar que en el borrador que ha proporcionado la UE pone que los menores que viajen con sus padres vacunados estarán exentos de hacer cuarentenas y los menores de 6 años exentos de hacerse pruebas.

España ha sido uno de los países seleccionados para realizar la prueba del certificado. Estas pruebas comenzaron el 7 de junio de 2021 y si su resultado es favorable se implantará como se ha mencionado el 1 de julio para facilitar la movilidad en la zona Schengen. [39][40]

En la Figura 41 – Ejemplo de Pasaporte Figura 41 se puede observar el ejemplo del pasaporte que se está utilizando en la prueba. A la izquierda se ve el formato en papel y a la derecha el digital.



Figura 41 – Ejemplo de Pasaporte COVID
Fuente: [39]

Como se ha comentado, gran parte de los turistas a nivel internacional que viajan al Aeropuerto de Alicante y al Aeropuerto de Valencia provienen de Reino Unido. Esta nación el 1 de febrero de 2020 dejó de formar parte de la UE. Por lo que todo indica a que las líneas del documento no se aplicaran a las personas del Reino Unido que probablemente tengan que pasar pruebas y cuarentenas dependiendo de cada situación.

Solución 2. Evitar aglomeraciones.

Muchas veces, los causantes del alarmismo social, que crean inseguridad en los pasajeros y las personas que desean viajar, son los medios de comunicación. Hace unos meses se hizo viral la imagen de la Figura 42 .



Figura 42 – Aglomeración en Aeropuerto Internacional de México
Fuente: [41]

Las largas colas, falta de distancia de seguridad, utilización de mascarillas quirúrgicas, llama la atención en un mundo con el COVID tan presente en nuestro día a día. Comentar que esta imagen no pertenece a ningún aeropuerto de la red de AENA, es del Aeropuerto Internacional de México. Pero con ella ya se está creando un rechazo a la hora de viajar por falta de seguridad.

Desde la web de AENA y visitando el Aeropuerto de Valencia en época COVID, se ha podido constatar que hay muchos menos vuelos y, por lo tanto, menos pasajeros, por lo que no es tan complicado mantener la distancia de seguridad. Aun así, es imprescindible desde el punto de vista de este trabajo, realizar las siguientes medidas, hacer que los posibles pasajeros lo vean y que sepan que volar es seguro. Una de las mayores preocupaciones obtenidas del cuestionario es la de evitar aglomeraciones. Dado que el turismo vive de la seguridad, si hay incertidumbre las personas rechazarán volar. Por lo que se propone:

1. Proponer unas franjas de horarios de vuelo mayores. Intentar repartir los vuelos al máximo entre la primera hora de la mañana y la última de la noche para que haya siempre en la terminal el mínimo número de pasajeros y se puedan guardar bien las distancias y así reducir el riesgo de contagio.
2. Ventilación máxima de las zonas con gran afluencia de personas y obligatoriedad de llevar una mascarilla FFP2. Estas 2 medidas han sido propuestas por los encuestados. Existen países donde están prohibidas las mascarillas quirúrgicas o de tela en lugares cerrados o transportes públicos.
3. Adaptación y creación de Zonas COVID en los aeropuertos. Aquí se quiere hacer hincapié en la organización. Que esté bien señalizada la distancia de seguridad en zonas de embarque entre pasajeros, que haya personal ordenando cumplir distancia de seguridad, mascarilla... Para hacer esto es preciso una ayuda económica, ya que hay que contratar más personal. Otra zona a tratar es la de la realización de la PCR en la propia terminal. Habilitar un espacio con colas ordenadas donde no se produzcan aglomeraciones y se puedan hacer con rapidez. Junto con la habilitación de áreas de espera donde no haya ningún tipo de amontonamiento.



Figura 43 – Aglomeración Aeropuerto de Palma
Fuente: [42]

Esta imagen pertenece al Aeropuerto de Palma, una gran multitud de personas antes de realizar un control. Precisamente esto es lo que se ha de evitar por tres motivos:

1. Las personas se pueden contagiar en esa aglomeración
2. La imagen de inseguridad que se está dando a futuro pasajeros.
3. El rechazo hacia los turistas que puede producir en la sociedad. Pues llama mucho la atención que en la encuesta la Pregunta 10 en la que se pregunta si te da miedo que vengan turistas de fuera por el COVID, el 48,5% de la gente ha marcado que sí.

Resumiendo, en esta segunda solución hay medidas fácilmente aplicables frente a las aglomeraciones: obligatoriedad de mascarillas FFP2, más orden en colas guardando distancia de seguridad, habilitación de más espacios, más ventilación... donde únicamente bastaría con contratar más personal que ayudara a organizar. Por otro lado, se tienen otras más difícilmente aplicables como: la distribución de vuelos en franja horaria, ya que la aerolínea quiere exprimir al máximo su aeronave y el tiempo que está en tierra es dinero perdido. No obstante, es una propuesta más.

Solución 3. Evitar aglomeraciones en el transporte público.

En general, los aeropuertos no se encuentran dentro de las ciudades de destino. Concretamente el Aeropuerto de Valencia se encuentra a 8 km de esta, en Manises. Y el Aeropuerto de Alicante se encuentra también a 8 km. Por lo que estos deben de tener una comunicación con la ciudad. A priori, un viajero procedente de esa ciudad puede ir con su transporte privado y dejarlo en el parking; o en un coche de alquiler y devolverlo en el mismo aeropuerto. Para esos casos no hay ningún problema. Este punto es para las personas (un alto porcentaje) que se mueven con transporte público a la hora de viajar.

Aeropuerto de Valencia

En la Figura 44 se observan las diferentes opciones para ir y venir del aeropuerto a la capital.

Cómo llegar al aeropuerto





	Metro Líneas 3 y 5 de metro	>
	Autobús Línea 150: Valencia-Aeropuerto	>
	Taxi Servicio de taxi para llegar al aeropuerto	>
	Coche Cómo llegar en coche	>

Figura 44 – Transportes Valencia / Aeropuerto

Fuente: [1]

A continuación, se van a estudiar esas opciones. Según MetroValencia, un único viaje ya te costaría 4,90 euros y según sus horarios existen esperas de hasta 20 minutos. A causa de estas largas esperas, son usuales las concentraciones y se puede acumular un alto número de personas por vagón. El tiempo de viaje es de 28 minutos.

Respecto al bus, existe una única línea que une el aeropuerto con la ciudad y viceversa, la Línea 150. Esta tiene salidas cada 30 minutos y un tiempo de viaje de 25 minutos. El precio a pagar por este trayecto es de 1,45 euros el viaje.

El taxi es el vehículo más rápido. En 15 minutos puede unir Valencia y el aeropuerto. La gran pega del taxi es que posee una bandera muy alta, y el trayecto se queda entre unos 15-20 euros.

Después de haber visto un breve análisis de las formas de llegar al aeropuerto, se concluye que existe una necesidad de ayuda económica para los taxis o Cabify, donde se pueda viajar seguro y rápido por menos dinero. También se propone, subir el número de metros y buses para reducir esperas y hacer que no vayan tan saturados de personas.

Aeropuerto de Alicante

En la Figura 45 se muestra las diferentes formas de llegar y marchar del aeropuerto de Alicante.

Cómo llegar al aeropuerto





	Coche Cómo llegar con Google Maps	>
	Autobús Líneas a Alicante, Elche y otros destinos	>
	Tren-Tram Servicio metropolitano y comarcal de trenes y tranvías	>
	Taxi Paradas de taxi en el aeropuerto y tarifas.	>

Figura 45 – Transportes Alicante y Elche / Aeropuerto

Fuente: [1]

En primer lugar, se observa el autobús. Se tiene la línea C-6 que conecta la terminal del Aeropuerto de Alicante con la ciudad de Alicante todos los días del año. Se tarda 40 minutos y pasa cada 20 minutos. El precio es de 3,85 euros. También se tiene la línea la línea 1A y 1B que une el aeropuerto con Elche. Este autobús cuesta 1,5 euros, sale uno cada hora y tarda 45 minutos en realizar su trayecto completo.

Con respecto al Tren-Tram no hay ningún enlace directo de este con el Aeropuerto, aunque se puede utilizar para llegar a una parada de bus y este sí que pueda acercar.

Y, por último, el taxi. En este se tarda 15 minutos y el precio medio de un trayecto es de 21 euros.

Después de haber visto las diferentes formas de llegar al Aeropuerto de Alicante se concluye que se deben de aplicar medidas muy parecidas a las aplicadas en el Aeropuerto de Valencia. Respecto al taxi o Cabify se tendría que aportar una ayuda económica para hacer más viable su uso. Respecto el autobús, en este caso existen muy buenas conexiones, con precio asequible y con una buena frecuencia, por lo que no se propone ninguna mejora. Y sí que se podría invertir en conseguir que el metro o el tranvía llegara al aeropuerto para dar más posibilidades a los turistas.

Solución 4. Reducción de cuarentenas.

El COVID-19 es un problema de total actualidad. Cada día que pasa la ciencia va descubriendo cosas nuevas sobre él: vacunas, nuevas variantes, como combatirlo, maneras de difusión... El criterio de la gran mayoría de científicos a día de hoy es que rara vez el virus continua a niveles de contagiar después de 14 días. De esto es de lo que trata este punto, de las cuarentenas. Es decir, la proposición de estar encerrado 14 días después de haber realizado un viaje o al llegar por si estas contagiado no expandir el virus.

Se puede observar por medio de la encuesta de este trabajo que el mayor motivo por el cual una persona no viajaría a día de hoy son estas cuarentenas (69,3%). Se recuerda que este trabajo es a nivel global, por lo que no solo basta que no se hagan cuarentenas en el aeropuerto de destino, sino también a la vuelta. Viendo esta situación, desde este trabajo se propone la solución para el Aeropuerto de Valencia y Alicante, de los aeropuertos de los que vengan aeronaves a estos o viceversa no se puede hacer nada.

Bien, criterios científicos afirman que:

- El periodo de incubación medio es de 5,1 días después del contacto.

En la Figura 46 se observa el desarrollo de la enfermedad.

Periodo de detección de SARS-CoV-2 a través de PCR y Test de antígenos

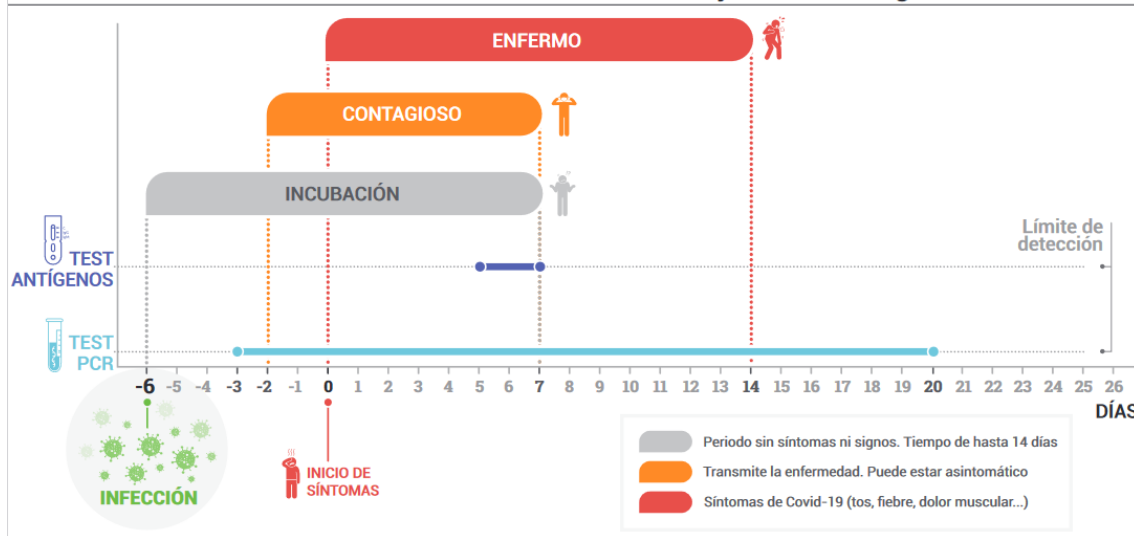


Figura 46 – Periodo detección COVID-19 por pruebas
Fuente: [43]

La siguiente tesis parte de que la persona que ha viajado a mantenido distancias de seguridad y ha llevado mascarilla antes de llegar a su destino y no ha estado en contacto con ningún positivo que ella sepa. En la imagen se ve perfectamente los dos tipos de test más comunes: el de antígenos y la PCR. Por lo que se propone sustituir las cuarentenas excesivas de 14 días únicamente por viajar realizándote una PCR después de una cuarentena de 5 días, en los que el virus en la inmensa mayoría de las personas ya se ha incubado y en caso de tenerlo (aun siendo asintomático) se manifestaría en esta prueba. Para aplicar esta medida se debe tener en cuenta cuanto se ganaría y cuanto se perdería. Sin duda incentivaría los viajes al no tener que estar 14 días parados y el número de personas que salen contagiadas después de los 5 días de cuarentena y la prueba PCR final es mínimo. Esta medida obviamente no corresponde al aeropuerto, se tendría que proponer a los distintos gobiernos que en materia de sanidad y turismo se deberían de manifestar. Lo que está claro es que no se puede castigar al turista con 14 días encerrado por realizar un viaje. Eso genera un rechazo total por parte de este a realizar dicho viaje.

También existe la opción a la inversa, que es realizarse una PCR con 72 h de antelación al vuelo. Todo con la misma finalidad: evitar las cuarentenas.

Todo esto va incluido en el proyecto de la Solución 1: El pasaporte COVID que todo indica que comenzara en la zona Schengen el 1 de julio de 2021.

Solución 5. Ayudas económicas por parte del Estado.

En el Estado del Arte, en el punto 7. Paquetes de Ayuda, se ha comentado a fondo las cantidades que está recibiendo el sector del turismo por parte de la Comunidad Valenciana, el Gobierno de España y la Unión Europea. En la encuesta, la 3ª causa por la que no se vuela es el tema económico. Este virus ha causado una ruina económica sin precedentes, por lo que ahora lo que se ha de hacer es eliminar las trabas para viajar para que se vuelva a mover el dinero y para que vuelva el turismo. Para ello, lo primero que tiene que pasar es que los aeropuertos vuelvan a tener movilidad. En la Solución 4 se ha comentado que un recurso para acabar con las cuarentenas excesivas podía ser una prueba PCR. El problema es que, con esa solución se van

los 14 días de espera, pero tienes que pagar una PCR que en España están a 74,6 euros de media. Por lo que se proponen las siguientes ayudas:

-Ayuda nº1: Financiación de la totalidad o parte de la prueba PCR necesaria a la llegada o salida. La financiación de esta será por medio de Bonos de la UE, con el dinero destinado al turismo. Con esto se incentiva a que la gente vuele.

-Ayuda nº2: Creación de Bonos que paguen parte del Billete. Esta forma de fomento de turismo se ha visto en otros momentos de la pandemia en el sector hotelero por parte de la Comunidad Valenciana donde esta pagaba el 70% de la reserva: funcionó. Esta medida debería ser en vista del turismo nacional. Fomentar pagando una parte del billete que los españoles viajen por España y se mueva la economía.

Con estas dos ayudas por parte del gobierno se podrían incentivar los vuelos e ir reactivando poco a poco la economía de nuevo. Los fondos con los que se proponen que se hagan son las ayudas que ha dado Europa precisamente para el turismo.

Solución 6. Semáforo COVID.

A continuación, se va a hablar del semáforo COVID. Esta idea surge y es urgente su aplicación debido al comportamiento de la pandemia de los últimos meses en la Comunidad Valenciana. Después de un largo periodo de altas restricciones, la Comunidad Valenciana tiene en Alicante una incidencia de 24 casos por 100.000 habitantes y Valencia 29 casos por 100.000 en los últimos 14 días (a 6 de junio de 2021), una de las más bajas de Europa. Mientras que España tiene una incidencia de 101 por cada 100.000. [44] Por esta misma razón, el president de la Comunitat Ximo Puig pidió a las autoridades que se tratara a la Comunidad Valenciana, en cuestión de turismo, de forma diferente a las demás regiones de España. El semáforo a nivel Europeo se ve en la siguiente diapositiva:

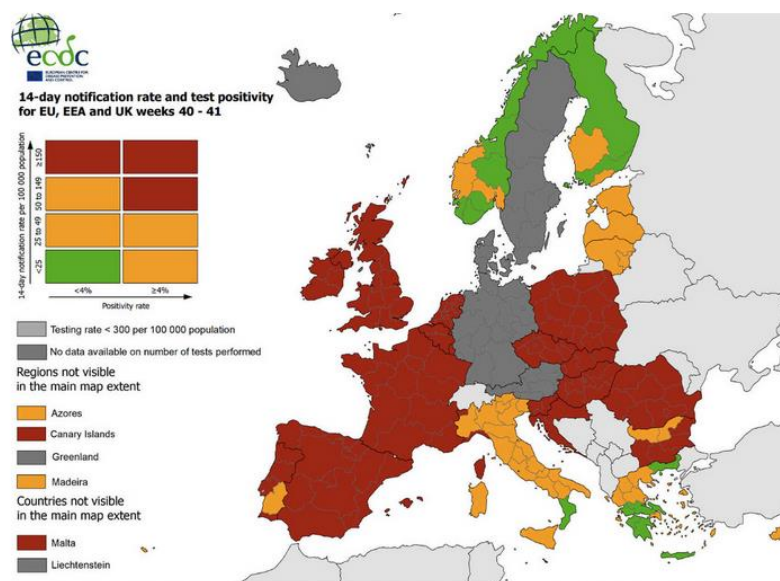


Figura 47 – Ejemplo Semáforo COVID Europa
Fuente:[45]

Es este mapa se muestra perfectamente la idea de aplicación de semáforo COVID. Es decir, fijar unos ciertos parámetros: incidencia, positividad de pruebas, nivel de vacunación, que ponga en comunicación a regiones similares. Lo que esta propuesto es:

- Verde: Incidencia en 14 días <25 casos por 100.000 y pruebas <4%.
- Naranja: Incidencia en 14 días < 50 casos por 100.000 y pruebas positivas 4%<. Incidencia entre 25 y 150 casos por 100.000 y pruebas positivas <4%.
- Rojo: Incidencia en 14 días >50 casos por 100.000 y pruebas >4%. Incidencia >150 casos por 100.000.

Lo que se propone en este trabajo es que esto se haga por regiones, no por países. Ya que limita mucho las incidencias de regiones que pueden estar lejanas y que en ningún caso va a afectar a un turista que está en dicha región. Un ejemplo: una persona que viaja al Aeropuerto de Alicante le importa bien poco para su salud la incidencia de Santander.

A día de hoy, Reino Unido no viajará a España aproximadamente hasta agosto debido a que estamos en naranja y por ello los turistas que van a nuestro país luego tienen que realizar allí una cuarentena obligatoria. Esto es un golpe muy duro para el turismo de la Comunidad Valenciana. Afortunadamente, Reino Unido revisa su semáforo cada 3 semanas. [46]

Este semáforo se podría utilizar como solución a corto plazo. Sin embargo, tiene un aspecto negativo: la incertidumbre. El semáforo se guía por factores de los últimos 14 días, por lo que si un pasajero se compra un vuelo con un mes de antelación no sabe si cuando llegue su vuelo va a estar en el mismo color que su destino. Aunque tenga sus contras, puede ser una buena solución cortoplacista para intentar reanimar la situación aeroportuaria.

Solución 7. Campaña de marketing a turistas potenciales (ingleses, alemanes y franceses)

En el Punto 1 del Estado del Arte se ha podido observar la importancia del marketing a lo largo de la historia del turismo. A día de hoy, es de gran necesidad esto. La Solución 7 va a consistir en posibles campañas de marketing que se van a centrar en el consumidor Internacional proveniente de los 3 países que más pasajeros traen al país: Reino Unido, Alemania y Francia. A este bloque de encuestados (un 7,9%) se les ha reagrupado en un único grupo y se les ha pasado a llamar: "Países Europeos". Se propone:

- Creación de una imagen de España de seguridad mediante diversas campañas publicitarias, destinadas a personas mayores de 60 que quieran viajar a las playas del mediterráneo unos días.
- Creación de ofertas que incluyan vuelos, PCR, y alojamientos con grandes instalaciones privadas, donde no tengan que estar en contacto con las personas del exterior y así reducir el miedo a contagios inesperados.
- Creación de campaña dirigida a los españoles, donde se les comunique la importancia del turismo y la seguridad a nivel COVID de este. Porque, aunque las personas relacionadas con aeropuertos y hostelería están deseando a los turistas para generar negocios, de los encuestados un 48,5%, casi la mitad, tiene miedo de que vengan turistas a la Comunidad Valenciana por múltiples razones.

A continuación, se muestra la Figura 48 que es una propuesta de campaña de marketing de elaboración propia. En ella se puede ver cómo va definida para personas alemanas de más de 60 años, que quieren pasar una semana segura en Benidorm. La oferta incluye un hotel con recinto cerrado donde se cumplen las medidas COVID con su propia parcela de playa evitando contactos externos, el vuelo y las diversas PCR necesarias. Toda la semana cuesta 1.500 euros.



Figura 48 – Ejemplo Campaña Alemana de Viaje a Benidorm.

Fuente: Elaboración Propia

Ejemplos como el de la Figura 48 sirven para potenciar los vuelos y con ello la economía de la Comunidad Valenciana.

Solución 8. Cambio de tipo de turismo.

En el “Estado del Arte”, en el punto “2.1. Historia del turismo en España”, se ha podido ver la evolución del turismo a lo largo de la historia. Los datos revelan que a día de hoy se puede ver como el turismo con más impacto económico sobre la Comunidad Valenciana es el turismo de masas, el comúnmente llamado: “turismo de sol y playa”. Para este turismo tan típico de las costas del mediterráneo ya se da por perdido una de las principales potencias, Reino Unido. Ya que España está en naranja es su semáforo y eso significa que al volver tienen que hacer una cuarentena de 14 días y esto les incita directamente a no viajar. Como ya se ha comentado en este trabajo, el semáforo del Reino Unido cambia cada 3 semanas.

Bien, con los turistas internacionales que queden, en la Solución 8 se busca sacar el máximo rendimiento económico de estos. Es decir, si antes era todo en masa y se buscaba a cualquier turista, ahora con COVID no puede haber tanta gente, por lo que la solución es buscar otro tipo de turismo, para así hacer que ascienda el número de pasajeros en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana:

Opción 1: Buscar generar un turismo de un segmento superior, que en promedio gaste más, para poder amortizar todas las pérdidas. Un turismo selectivo donde los diversos privilegios que se les dé a los turistas salgan rentable a la Comunidad Valenciana.

Básicamente esta opción sale de la teoría de: antes venían muchos turistas con precios bajos (turismo de masas); ahora para mantener el nivel económico se tendrá que hacer que los pocos que vengan paguen más. Por lo que se podrían ofertar más plazas de vuelos de primera clase o incentivar la estancia de las Salas VIP de los dos Aeropuertos que ambos poseen. En resumen, cambiar el tipo de turismo.

Opción 2: Intento de canalizar el turismo de masas hacia muchas más zonas. Por ejemplo, en vez de enviar una gran masa de alemanes a Benidorm, intentar repartirlos por diversas zonas para que no se masifique y teniendo los establecimientos llenos conforme manden las normas sanitarias correspondientes. Si de algo se caracteriza España, la Comunidad Valenciana en nuestro caso es de la posibilidad de hacer turismo de montaña, turismo cultural, etc. Ejemplos de lugares en Alicante donde se pueden realizar ofertas para repartir estos turistas:

Turismo de Playa: Villajoyosa, Altea, Calpe, Santa Pola.

Turismo de Interior: Novelda, Orihuela, Villena, Concentaina.

Turismo Cultural: Elche, Alicante, Alcoy.

Esta medida, que es de la parte hotelera más que de la de aeropuertos, debería ir incluida en una oferta de vuelo, de nuevo recurriendo a las subvenciones o facilidades para atraer pasajeros.

Lo que está claro es que a corto plazo (este verano) el turismo masivo de sol y playa va a ser impracticable. Es por ello por lo que se proponen estas dos soluciones a la hora de recibir pasajeros a nivel internacional. [47]

Solución 9. Fomento del turismo nacional

Este apartado va enfocado a los posibles pasajeros que viven en España. En primer lugar, se observa en la Pregunta 2 de la encuesta del trabajo que un 92% de los encuestados son Españoles. En la Pregunta 9 se observa como prácticamente la mitad de los encuestados eligen montaña antes que playa en tiempos COVID. Y por último la clave para esta solución es la Pregunta 11, donde se pregunta que tiene pensado el turista español hacer este verano y la respuesta es que un 74,3 % quiere viajar en Coche por España. Esto no es una buena noticia para los aeropuertos de la red AENA, por lo que tampoco es buena noticia para los aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

Por lo tanto, se vuelven a buscar soluciones a una situación que parece que los ciudadanos españoles ya tienen bastante clara:

Opción 1. Bonos por parte del Estado. Hay una parte del dinero del Estado destinada específicamente al turismo. Además de atraer el capital extranjero por medio de turistas internacionales, es importante el turismo nacional, donde la gente del país invierte en el propio país. Para que esto se realice, se ha de incentivar como se pueda. Se han comentado antes ya ayudas en forma de pago de PCR, pago de billete... El gobierno debe de ayudar y fomentar los transportes seguros como es el avión por dentro del país.

Opción 2. Realizar ofertas muy atractivas. Esto se puede conseguir uniendo puntos muy separados de nuestra nación como puede ser Valencia-Santiago o Alicante-Vigo.

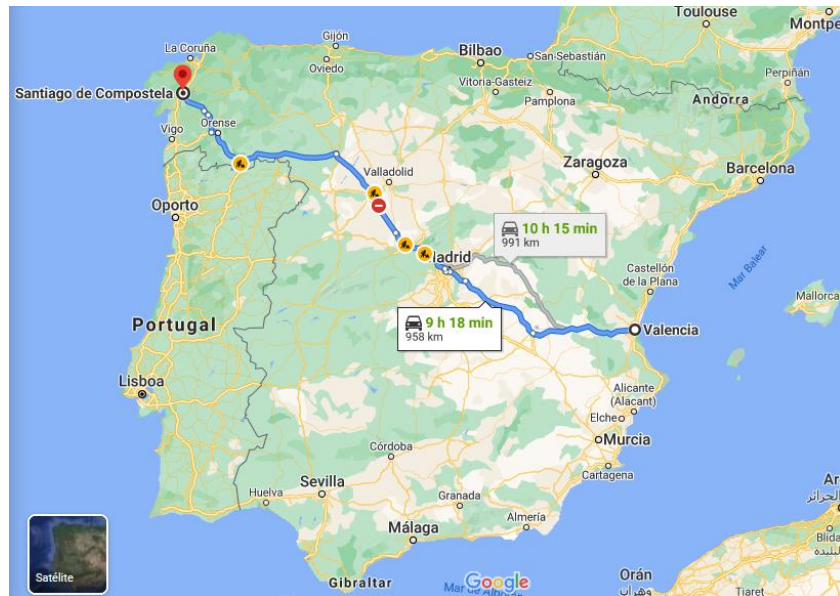


Figura 49 – Ruta Valencia/Santiago en coche
Fuente: [7]

Un ejemplo de esto se observa en la Figura 49, donde se puede observar que la ruta Valencia-Santiago en coche es dedicar un día completo solo con el viaje. Se puede hacer una oferta de un vuelo económicamente viable que incluya la opción de alquiler de coche en la ciudad de destino. Gracias a esto, el conjunto de viajeros que iban a ir de Valencia a Santiago en coche (como se ha visto en la encuesta) se pueden llegar a plantear cual puede ser la mejor opción, si el coche o el avión. Desde luego si no se hace una oferta atractiva como se ha mencionado o algo que vaya a favorecer al turista, se van a decantar por el coche.

Esta Solución 9 es urgente que se lleve a la práctica, porque los ciudadanos ya tienen muy claro que su primera opción es el vehículo privado, pero aún se está a tiempo de hacerles cambiar de opinión.

Solución 10. Viajes del IMSERSO.

La última solución para salvar la campaña de verano 2021 de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana consiste en la utilización del IMSERSO. En primer lugar, el IMSERSO es una Entidad Gestora de la S.S. española que se encarga de gestionar los servicios sociales complementarios a la S.S. Estos servicios sociales complementarios son básicamente viajes de personas mayores. La Solución 10 que se va a proponer, en ningún caso va a salvar el turismo en la Comunidad Valenciana, pero sí que puede servir para estimular el sector. Lo que se propone es el adelantamiento de los viajes del IMSERSO (que normalmente se producen en temporada baja) a temporada alta. ¿El motivo? Que es un viaje totalmente seguro, ya que todos los pasajeros estarían ya vacunados debido a que la campaña de vacunación empezó de más edad a menos

edad. Por lo tanto, se podría de nuevo ofertar vuelos y hoteles para los ancianos del país y realizar así un turismo seguro.

Se vuelve a hacer hincapié en que esta no es la solución, pero si no se están recibiendo turistas pocos turistas esta solución puede ser un buen complemento para mantener con vida al sector.

Conclusiones

En este Capítulo 3 se ha desarrollado el conjunto de soluciones que ofrece este trabajo cuya finalidad es incrementar el uso de los grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana durante la campaña de verano 2021 . No todas las soluciones propuestas son de fácil aplicación, hay algunas que se pueden aplicar rápidamente (como el uso de mascarillas FFP2 o la habilitación de espacios) en cambio otras tendrían más trabas político-administrativas. Hay también soluciones que se podrían alargar en el tiempo hasta que la pandemia se dé por erradicada (como el pasaporte COVID) y otras de acción y resultados más inmediatos para reactivar el turismo nacional (como la del IMSERSO).

En definitiva, se ha expuesto una batería de medidas suficientemente amplia que aplicándolas en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana aumente de forma considerable el tráfico de pasajeros, y de este modo favorecer especialmente a la recuperación del turismo en este verano 2021.

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.

CAPÍTULO 4: CONCLUSIONES

A continuación, se van a realizar los tres puntos finales del trabajo. En primer lugar, se realizará una pequeña síntesis de la disertación. Después se valorará si se han cumplido los objetivos del trabajo o no y al final se propondrán ideas para posibles investigaciones futuras.

4.1. Síntesis de la disertación

Este trabajo surge de observar continuamente en los medios de comunicación las nefastas noticias sobre la situación actual y futura de los aeropuertos a causa del COVID-19. Es por ello por lo que se planteó el título de este trabajo, que básicamente consiste en encontrar las soluciones necesarias para intentar salvar la campaña de verano de 2021 en los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

Con el fin de encontrar esas soluciones, primero se ha hecho una búsqueda bastante exhaustiva de información. Se han escogido 10 temas relacionados con el título de los que se ha buscado información y se ha profundizado. Estos han sido utilizados varias veces como referencias en el planteamiento de las soluciones. Los 10 temas a profundizar han sido: Historia del Turismo de España, Aeropuerto de Valencia, Aeropuerto de Alicante, AENA, OMT, COVID-19, Paquetes de ayuda, Vacunación, DAFO y PESTEL.

Una vez desarrollada la base teórica, se planteó el Punto 2.11. que consiste en una encuesta de 11 preguntas en la que se conocen los motivos reales de 101 personas por los cuales no cogen aviones ahora. Esta encuesta también ha sido muy útil a la hora de plantear las medidas. Ha habido preguntas que han mostrado la necesidad de este trabajo, como por ejemplo la Pregunta 11, donde muestra que el 74,3% de los encuestados ya tiene elegido el medio de transporte con el que realizar las vacaciones este verano, y este es el coche. Aún se está a tiempo de cambiarlo, pero se deben de aplicar soluciones.

Después de la base teórica y la encuesta realizada se han propuesto las 10 soluciones por las que se ha hecho este trabajo. Hay soluciones de todo tipo: algunas son muy viables y de fácil aplicación (pudiendo ser incluso inmediatas), otras chocan con criterios sanitarios actuales o con intereses económicos de las compañías, etc. También se ha comentado que hay dos grupos de soluciones: un primer grupo más estable en el que las soluciones están pensadas a largo plazo hasta que se supere este tiempo de pandemia, y otras que están pensadas para estimular el sector a corto plazo. Y con esto se da fin al estudio.

4.2. Cumplimiento de Objetivos

El principal objetivo de este trabajo era la proposición de medidas concretas que, con el apoyo de las leyes vigentes de España y de la Comunidad Valenciana, puedan ayudar a la reactivación de los aeropuertos y así salvar la campaña de verano en los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana.

El objetivo se ha cumplido totalmente ya que se puede observar en el trabajo como se han propuesto muchas medidas de todo tipo para tratar de frenar la brutal caída de número de pasajeros en los dos aeropuertos de estudio.

4.3. Investigaciones futuras

Es muy complicado hablar del futuro en este tema porque las normas sanitarias, el virus, etc cada día van cambiando y evolucionando. Incluso en este trabajo se han tenido que modificar partes porque se quedaban obsoletas. No obstante, se pueden proponer diversos temas en los que se podría profundizar en un futuro ya que parece que no se va a ir ya el COVID-19.

- Realización de la misma encuesta, pero con muchos más encuestados de países Europeos. En este trabajo solo un 7,9% eran de estos.
- Realización de este trabajo igual pero dentro de 6 meses, para salvar la campaña de navidad. Se podrán llevar a cabo muchas más soluciones y ya irá volviendo a coger ritmo la actividad en los aeropuertos debido a que los porcentajes de vacunación habrán subido mucho.
- Ampliación del trabajo en clave nacional, es decir para los demás aeropuertos de AENA y no solo para los de la comunidad valenciana. Algunas de las soluciones propuestas son en concreto para Valencia y Alicante.

Y con esto se finaliza el Capítulo 4. Conclusiones.

BIBLIOGRAFÍA

[1] AENA, 2021. Vista el 20 de junio de 2021

<https://www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html>

[2] M.^a Luisa Vizcaino, 2015, "EVOLUCIÓN DEL TURISMO EN ESPAÑA: EL TURISMO CULTURAL", International Journal of Scientific Management and Tourism.

[3] Instituto Nacional de Estadística, 2019, "Aportación del turismo a la economía española. - Año 2019". Visto el 24 de abril de 2021

https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736169169&menu=ultiDatos&idp=1254735576863

[4] A. Díaz, 2021, "Visitantes extranjeros por tipo España 2006-2020", STATISTA. Vista el 6 de abril de 2021

<https://es.statista.com/estadisticas/474658/visitantes-extranjeros-en-espana-por-tipo/>

[5] Moreno, Robina y Sanchez-Oro, 2021, "Tourism and Sustainability in Times of COVID-19: The Case of Spain", Universidad de Cáceres.

[6] A. Díaz, 2021, "Turistas extranjeros por país de residencia España 2020", STATISTA. Vista el 6 de abril de 2021

<https://es.statista.com/estadisticas/475075/numero-de-turistas-internacionales-en-espana-por-pais-de-residencia/>

[7] Google Maps, 2021. Vista el 22 de junio de 2021

<https://www.google.es/maps/>

[8] Aeropuerto de Valencia, 2021. Vista el 15 de marzo de 2021

<https://www.aeropuerto-valencia.com/>

[9] García Diana, G., 2013, "Marquesina de la terminal T-1 del Aeropuerto de Valencia", Universidad Politécnica de Valencia.

[10] Checa Tamarit, A. M., 2012, "Estudio descriptivo del modelo de gestión aeroportuaria español (periodo 2000-2010) en el contexto competitivo del sector aéreo europeo".

[11] J.M. López, 2020, "València, elegida como la mejor ciudad para vivir del mundo", LEVANTE. Vista el 15 de marzo de 2021

<https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2020/11/27/valencia-mejor-ciudad-vivir-mundo-espana-25633832.html>

[12] B. Borrás, 2016, "Las Fallas ya son Patrimonio Inmaterial de la Humanidad", Ateneo Mercantil de Valencia. Vista el 15 de marzo de 2021

<https://www.ateneovalencia.es/las-fallas-declaradas-patrimonio-cultural-inmaterial-de-la-humanidad-por-la-unesco/>

[13] Aeropuerto Alicante Elche, 2021. Vista el 26 de marzo de 2021

<https://www.aeropuertoalicante-elche.com/info-aeropuerto-alicante-elche.htm>

[14] Egea Jiménez, I. ,2020, “Impacto del traslado del aeropuerto en la Región de Murcia frente al aeropuerto de Alicante.” Universitat Politècnica de València.

[15] Ivars Baidal y Menor Muñoz, 2008, “EL IMPACTO DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE BAJO COSTE EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL AEROPUERTO DE ALICANTE”, Instituto de Estudios Turísticos

[16] J. Aguilar, 2021, “El Aeropuerto de Teruel triplicará su capacidad para aparcar aviones en la campa” El Economista. Vista el 4 de marzo de 2021

<https://www.eleconomista.es/aragon/noticias/11043235/02/21/El-Aeropuerto-de-Teruel-triplicara-su-capacidad-para-aparcar-aviones-en-la-campa.html>

[17] OMT, 2021. Vista el 18 de abril de 2021

<https://www.unwto.org/es/acerca-de-la-omt>

[18] OMT, 2020, “APOYO AL EMPLEO Y A LA ECONOMIA A TRAVÉS DE LOS VIAJES Y EL TURISMO”

[19] OMS, 2021. Vista el 22 de junio de 2021

<https://www.who.int/es>

[20] C. Vilallonga, 2021, “La curva del coronavirus en España y el mundo”, La Vanguardia. Vista el 16 de abril de 2021

<https://stories.lavanguardia.com/vida/20210118/27513/evolucion-de-la-curva-del-coronavirus-en-espana-2>

[21] Serrano-Cumplido, Antón Eguía, 2020, “COVID-19. La historia se repite y seguimos tropezando con la misma piedra”

[22] Martín Sánchez, Barquilla García, 2021, “Análisis de las tasas de letalidad de la infección por SARS-CoV-2 en las comunidades autónomas de España”

[23] Ozili, Peterson K and Arun, Thankom, 2020, “Spillover of COVID-19: Impact on the Global Economy”, University of Essex.

[24] Generalitat Valenciana, 2021, “Pla Resistir Plus”. Vista el 3 de Mayo de 2021

<https://plaresistir.gva.es/>

[25] Generalitat Valenciana, 2021, “PROGRAMA BONO VIAJE COMUNITAT VALENCIANA”. Vista el 3 de Mayo de 2021

https://www.gva.es/es/inicio/procedimientos?id_proc=21266#p_0

[26] Generalitat Valenciana, 2021, “DECRETO 21/2021, de 5 de febrero “, Iberley. Vista el 3 de Mayo de 2021

<https://www.iberley.es/subvenciones/decreto-21-2021-5-febrero-consell-aprobacion-bases-reguladoras-concesion-directa-ayudas-profesionales-sector-turistico-empresas-turisticas-covid-19-2021-1299-26780213>

[27] Gobierno de España, 2020, "PLAN DE REFUERZO A LA HOSTELERIA, EL TURISMO Y EL COMERCIO". Vista el 3 de Mayo de 2020

<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/resumenes/Documents/2020/221220-Plan-refuerzo-HORECA.pdf>

[28] Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2021, "Nota de Prensa: Plan de Refuerzo a la hostelería, turismo y comercio. Vista el 3 de Mayo de 2021

<https://www.mincotur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2020/documents/20201222%20np%20plan%20refuerzo%20hosteler%C3%ADa%20turismo%20y%20comercio.doc.pdf>

[29] Consejo de la Unión Europea, 2021, "COVID-19: la respuesta de la UE a las secuelas económicas". Vista el 3 de mayo de 2021

<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/coronavirus/covid-19-economy/>

[30] J. Portillo, 2021, "La UE eleva las ayudas a España" CincoDias. Vista el 3 de mayo de 2021

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/01/15/economia/1610737332_138004.html

[31] A. Maqueda, 2021, "La vacunación global contra la COVID-19, dos meses después", Newtral. Vista el 15 de mayo de 2021

<https://www.newtral.es/vacunas-covid-cuantas-hay-mapa-global/20210217/>

[32] Colegio de Farmaceuticos de Madrid, 2021, "SEGURIDAD DE LAS VACUNAS FRENTE A LA COVID-19"

[33] D Olivera, M Hernández, 2011, "El Análisis DAFO y los objetivos estratégicos. "

[34] Infoautonomos 2009 S.L., 2021, "El plan de negocio". Vista el 28 de abril de 2021

<https://www.infoautonomos.com/plan-de-negocio/analisis-dafo/>

[35] Ihsan Yüksel, 2012, "Developing a Multi-Criteria Decision Making Model for PESTEL Analysis", Krukkale University.

[36] Economipedia, 2018, "Análisis PESTEL". Vista el 26 de abril de 2021

<https://economipedia.com/definiciones/analisis-pestel.html>

[37] Epdata, 2021, "Previsiones sobre las economías española y mundial, en datos y gráficos". Vista el 28 de abril de 2021

<https://www.epdata.es/datos/previsiones-pib-datos-graficos/236>

[38] R. Fernández, 2021, "Tasa de paro trimestral en España 2006-2021", STATISTA. Vista el 5 de mayo de 2021

<https://es.statista.com/estadisticas/474896/tasa-de-paro-en-espana/>

[39] I. Buenavista, 2021, "La UE pide que se elimine la cuarentena y las pruebas PCR para los europeos titulares del Pasaporte COVID", Antena 3 Noticias. Vista el 6 de junio de 2021

https://www.antena3.com/noticias/mundo/pide-que-elimine-cuarentena-pruebas-pcr-europeos-titulares-pasaporte-covid_2021053160b4e35e368fc30001658159.html

[40] A. Ciudad, 2021, “España participará en una prueba piloto del 'pasaporte covid'”, La Vanguardia. Vista el 6 de junio de 2021

<https://www.lavanguardia.com/vida/20210528/7487975/espana-participara-prueba-piloto-pasaporte-covid.html>

[41] M. Jasso, 2021, “Aglomeraciones y largas filas de viajeros en el aeropuerto de Ciudad de México en vísperas de la Semana Santa”, El País. Vista el 8 de junio de 2021

https://elpais.com/elpais/2021/03/27/album/1616863122_145278.html

[42] R.P., 2021, “La imagen de la polémica: aglomeración en el aeropuerto de Palma”, Preferente. Vista el 10 de junio de 2021

<https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/la-imagen-de-la-polemica-aglomeracion-inadmisible-en-el-aeropuerto-de-palma-309732.html>

[43] S. Pulido, 2021, “Los días clave del SARS-CoV-2: incubación, transmisibilidad y detección”, Gaceta Medica. Visto el 12 de junio de 2021

<https://gacetamedica.com/investigacion/los-dias-clave-del-sars-cov-2-incubacion-transmisibilidad-y-deteccion/>

[44] Gobierno de España, 2021, “Incidencias acumuladas”, Red Nacional de Vigilancia Epidemiológica (RENAVE). Vista el 22 de junio de 2021

<https://cnecovid.isciii.es/covid19/>

[45] L. Martínez, 2021, “Así quedan los viajes por Europa, según el semáforo europeo de las infecciones para la Covid-19”. Vista el 13 de junio de 2021

<https://www.diariodelviajero.com/europa/asi-quedan-viajes-europa-semaforo-europeo-infecciones-para-covid-19>

[46] E. Morell, 2021, “El embajador del Reino Unido cree "poco probable" la llegada de británicos a la Comunidad Valenciana antes de agosto”, El Mundo. Vista el 14 de junio de 2021

<https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2021/06/02/60b77e6421efa0cc428b46a7.html>

[47] C. Maza, 2021, “De Magaluf al hotel Ritz: el turismo guiri poscovid se reinventa en España”, El Confidencial. Vista el 15 de junio de 2021

https://blogs.elconfidencial.com/mundo/europa/la-isla/2021-05-13/turismo-espana-reino-unido-verano-magaluf_3076283/

TFM Explotación aeroportuaria para salvar la campaña de verano 2021 de los dos grandes aeropuertos de la Comunidad Valenciana: Valencia y Alicante.