

# IMPACTO SOCIOECONÓMICO DE LA LLEGADA DEL AVE A LA REGIÓN DE MURCIA.

## TURISMO: SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS

FACULTAD DE  
TURISMO



UNIVERSIDAD DE  
MURCIA



Servicio de Estudios Económicos  
COLEGIO DE ECONOMISTAS REGIÓN DE MURCIA

21/06/2018



## INDICE

---

### RESUMEN EJECUTIVO

### PRIMERA PARTE

#### 1. INTRODUCCIÓN

#### 2. UNA VISION A LARGO PLAZO DE LOS VISITANTES DE LA REGIÓN DE MURCIA Y LA CIUDAD DE MURCIA A TRAVES DE LA ENCUESTA DE OCUPACIÓN HOTELERA (2010-2017)

##### 2.1. ORIGEN POR CC.AA. DE LOS VISITANTES CARM

##### 2.2. LA CIUDAD DE MURCIA DENTRO DEL DESTINO CIUDADES DE LA CARM 2010-2017

##### 2.2.1. PERNOCTACIONES EN LA CIUDAD DE MURCIA 2010-2017.

##### 2.2.2. PERNOCTACIONES POR VIAJERO EN LA CIUDAD DE MURCIA 2010-2017.

##### 2.2.3. OCUPACION HOTELERA EN LA CIUDAD DE MURCIA 2010-2017.

##### 2.2.4. LA CIUDAD DE MURCIA EN EL CONTEXTO DEL TURISMO DE CIUDAD EN ESPAÑA.

##### 2.3. TURISMO EMISOR EN LA CIUDAD DE MURCIA

#### 3. CARACTERIZACIÓN DEL PERFIL DE VIAJERO A LA REGIÓN DE MURCIA (2015-2017)

##### 3.1. SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO.

##### 3.2. SEGÚN MOTIVO DEL VIAJE.

##### 3.3. SEGÚN TRANSPORTE PRINCIPAL

#### 4. PREVISIONES DE TURISMO RECEPTIVO POR FERROCARRIL TRAS LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-MURCIA-MADRID

##### 4.1 CONSIDERACIONES PREVIAS

##### 4.2 CRECIMIENTO DEL TURISMO RECEPTIVO EN OTRAS CIUDADES

##### 4.3. PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL TURISMO RECEPTIVO: UNA APROXIMACIÓN ECONÓMICA.

##### 4.3.1. IMPACTO DEL AVE EN VARIABLES DE ELECCIÓN EN LA REGIÓN DE MURCIA

##### 4.3.2. ESTRATEGIA DE IDENTIFICACIÓN

##### 4.3.3. RESULTADOS DE LA ESTIMACIÓN

##### 4.3.4. TURISMO EMISOR.

#### 5. ANALISIS DE ESCENARIOS DE LA LLEGADA DEL AVE A MURCIA

##### 5.1. VIAJEROS

##### 5.2. PERNOCTACIONES

##### 5.3. USUARIOS DEL TREN

##### 5.3.1. PERFIL DEL VIAJERO DE AVE

#### 6. COMPETIVIDAD TURISTICA DE LA CIUDAD DE MURCIA.

##### 6.1. PROPUESTAS

#### 7. CONCLUSIONES

#### BIBLIOGRAFÍA

## **SEGUNDA PARTE**

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. EL IMPACTO ECONÓMICO DE LA INVERSIÓN EN ALTA VELOCIDAD**
- 3. EFECTOS ECONÓMICOS DEL TURISMO**
  - 3.1 METODOLOGÍA**
  - 3.2 IMPACTO ECONÓMICO DE LA NUEVA ACTIVIDAD RELACIONADA CON EL SECTOR TURÍSTICO GRACIAS A LA LLEGADA DE LA AV A LA REGIÓN DE MURCIA**
- 4. IMPACTO ECONÓMICO DEL GASTO ASOCIADO A LA NUEVA ESTACIÓN DE AV DE MURCIA**
- 5. BENEFICIOS SOCIALES**
  - 5.1 METODOLOGÍA**
  - 5.2 AHORROS DE TIEMPO**
  - 5.3 COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO**
  - 5.4 COSTES MEDIOAMBIENTALES**
  - 5.5 COSTES DE LOS ACCIDENTES**
  - 5.6 TOTAL BENEFICIOS SOCIALES**
  - 5.7 BENEFICIOS ECONÓMICOS ADICIONALES**
- 6. ORIENTACIONES PARA MAXIMIZAR EL IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO DE LA LLEGADA DE LA AV A LA REGIÓN DE MURCIA**
- 7. CONCLUSIONES**

## **BIBLIOGRAFÍA**

## **APÉNDICE**

## **RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO**

- La llegada del tren de alta velocidad (AVE) a la Región de Murcia se enmarca dentro del **desarrollo de las políticas europeas de transporte ligadas a la TEN-T (Red Transeuropea de Transporte)**. La TEN-T es un grupo planificado de redes prioritarias de transporte cuyo fin es facilitar la comunicación de personas y mercancías a través de la Unión Europea.
- En este sentido, las actuaciones previstas en el **PITVI** (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024) del Ministerio de Fomento, o en el **Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020 (PERM)**, elaborado por la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM), son coherentes con el desarrollo previsto en el ámbito de las redes TEN-T.
- Según ADIF, el primer año completo previsto para la llegada de la AV a la ciudad de Murcia es **2020, mientras que futuros desarrollos como la conexión con Almería (a través de Lorca) están previstos en 2024**. También en los próximos años está prevista **la llegada de la AV a Cartagena y la incorporación plena al Corredor Mediterráneo** y la conexión con Valencia y Barcelona, la incorporación de los destinos turísticos de Cartagena y Lorca a la red de AV podría atraer un mayor número de visitantes a la región y sus consiguientes mayores efectos positivos en términos de producción y empleo.
- El tren de Alta Velocidad ha estado en el eje de las políticas de transporte y del debate político entre administraciones (central, autonómica y local). Todas las comunidades autónomas, capitales de provincia y ciudades de una cierta entidad reclaman para sí este ferrocarril, al igual que los agentes económicos locales, que ven en este nuevo modelo de transporte una de las claves para su desarrollo futuro. El objetivo principal de la primera parte del trabajo es analizar el impacto potencial que la llegada del tren de Alta Velocidad tendrá sobre el sector turístico de Murcia (viajeros, pernoctaciones, gasto, etc.).
- Para la elaboración de las previsiones se han realizado contrafactuales (enfoque bietápico) que comparando lo que ha sucedido en otras ciudades de características parecidas a las de Murcia en las que ya ha llegado el AVE (antes y después de la llegada de dicho tren), nos permite estimar previsiones razonables de lo que sucederá en el caso que nos ocupa. Los resultados obtenidos nos muestran un

impacto positivo inicial en el sector turístico, que para hacerlo sostenible en el tiempo implica adoptar medidas en el destino que lo consoliden y lo hagan atractivo para los potenciales visitantes. Los planes estratégicos de Turismo existentes son una buena base para fortalecer Murcia en este sentido.

- Se han analizado pormenorizadamente las características de los visitantes de la Región de Murcia. Entre los resultados obtenidos destacaremos como el destino ciudades dentro de la Región de Murcia se ha convertido en los últimos años en un gran polo de atracción turística. La ciudad de Murcia, en particular, supone algo más de dos terceras partes del total de turismo de ciudad en la Región de Murcia. La ciudad de Murcia juega actualmente un papel central en la Región de Murcia en lo que se refiere al número de viajeros recibidos. Este destino es capaz de explicar por sí solo aproximadamente el 53% de todo el incremento de viajeros recibido por la CARM a lo largo del periodo 2010-2017.
- Los viajeros que acuden a la ciudad de Murcia son residentes españoles. Para el conjunto del periodo 2010-2017 entre el 80 y 85%, dependiendo del año, tiene residencia en otra CC.AA española, siendo, por tanto, el resto residentes extranjeros. Los principales focos emisores de viajeros en ambos años son las 6 CC.AA esperadas, a saber, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, Andalucía, Cataluña, y ambas Castillas. En cuanto a los extranjeros, el conjunto de países de la UE-28 explicaría algo más del 61% del total de viajeros recibidos por la ciudad de Murcia para el periodo 2010-2017.
- Otro factor muy importante es el de las pernoctas, en este caso durante el periodo 2010-2017 las realizadas en la ciudad de Murcia se han comportado de modo muy dinámico, puesto que han crecido a un ritmo medio anual del 5,3%. Este incremento es superior al registrado en el conjunto de la CARM ya que en esta el crecimiento ha sido del 2,2%.
- El número de viajes de residentes españoles con destino a la Región de Murcia se ha incrementado de forma notable a lo largo de los últimos 2 años. En efecto, entre 2015 y 2017, el crecimiento del número de viajes supera el 28%. De forma similar, las pernoctaciones también muestran dinamismo, aunque algo menor, y éste se puede cifrar en un 19% de incremento.

- El gasto total de estos viajeros ha crecido en algo más de un 24% en términos agregado entre 2015 y 2017. Si bien, la dinámica seguida por el gasto total atendiendo al tipo de alojamiento es muy diferente. En efecto, para el caso de los viajeros que utilizan alojamiento de mercado se registra un gran dinamismo del gasto total, que crece casi un 48%. Sin embargo, para el resto de los viajeros el incremento observado para el gasto total es sustancialmente menor, alrededor del 5%.
- Motivación de los viajes. Si calculamos un promedio para los tres años considerados, 2015-2017, se observa como el 92% de los viajes se realizan por *Motivos Personales*. La importancia relativa de *Negocios y otros motivos profesionales* a la hora de explicar los viajes a la Región tiene un peso muy reducido, que podemos situar entre un 5 y 11%, pero, sin embargo, parece existir una tendencia a que esta motivación se incremente como origen de dichos viajes de forma muy sustancial.
- El Gasto Total realizado por los residentes nacionales con destino Región de Murcia ha crecido a un ritmo medio anual del 11,4% a lo largo del periodo 2015-2017. Si calculamos un promedio para los tres años considerados, podremos observar como algo más del 91% del gasto total tiene como origen viajes por Motivos Personales y únicamente algo menos de un 9% está motivados por viajes con características profesionales.
- El gasto medio por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia se ha mostrado relativamente estable a lo largo del periodo 2015-2017. Si realizamos un promedio para los tres años analizados, podríamos decir que este se encuentra ligeramente por debajo de los 155 euros. Evidentemente existen diferencias según el motivo que ocasionó dicho viaje, así mientras que para los derivados de Negocios y otros motivos profesionales se obtendría un promedio de poco más de 178 euros, para el caso de los realizados por Motivos personales el importe promedio ascendería a 153 euros.

### **Medios de transporte utilizados por los visitantes**

- El principal medio empleado por los residentes españoles para viajar a la Región de Murcia es el vehículo propio. En función de la anualidad explica entre el 84 y 92%



del total de viajes. El segundo medio de transporte en importancia es el autobús, que explicaría entre 2,8% y 8,5% de los viajes, según el año elegido. El tercer medio de transporte, en promedio, sería el ferrocarril, que es capaz de explicar entre el 2 y 3% de los viajes, según el año. Por tanto, cabe afirmar que la importancia del transporte por ferrocarril como forma de acceder a la Región de Murcia por los viajeros residentes en España es claramente residual.

- Entre el 79 y 89% de las pernoctaciones se explican por viajes que emplean el Vehículo Propio. En transporte por autobús sería responsable de entre el 3 y 13% de las pernoctaciones efectuadas por viajeros residentes en España en sus desplazamientos a la Región de Murcia. Únicamente se pueden atribuir entre el 3,5 y 4,7% de las pernoctaciones totales realizadas a los viajes que emplean como medio de transporte principal el ferrocarril.
- Los viajes realizados con vehículo propio suponen entre el 80 y 87% del gasto total, de los visitantes según la anualidad. El peso correspondiente al transporte por autobús toma valores dentro de un rango entre 3,2 y 8,4%, tomando su valor máximo en 2017. Por su parte, el transporte por ferrocarril sería el responsable de entre el 3,5 y 5,8% del gasto total por residentes nacionales que tiene como destino la Región de Murcia.

### **La llegada del AVE: análisis de impactos probables.**

- Para identificar el efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia en variables regionales de interés como, por ejemplo, el número de viajeros, el número de pernoctaciones o, entre otras, el número de plazas hoteleras, hemos optado por un enfoque **bietápico**. En una primera etapa hemos utilizado una amplia base de datos construida por el equipo de investigación a partir de la información suministrada por fuentes secundarias diversas para identificar el efecto causal que la llegada del AVE ha tenido en las capitales de provincia españolas a las que ha llegado la Alta Velocidad desde el comienzo del presente siglo. Así, en una primera etapa identificamos el efecto que la llegada del AVE ha tenido en aquellas ciudades españolas a las que ya ha llegado efectivamente.
- En un segundo momento, hemos inferido, a partir de los efectos causales identificados en la etapa precedente para otras capitales de provincia para las que se

puede identificar el efecto causal del AVE porque ya han transcurrido unos años desde su llegada, el efecto causal que sería más probable esperar de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Para ello, utilizamos procedimientos econométricos que permiten optimizar la probabilidad de que las estimaciones realizadas identifiquen el verdadero efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia.

- Estos procedimientos reproducen, a partir de una combinación no lineal de las series de viajeros de otras capitales de provincia españolas a las que ya ha llegado el AVE, una nueva serie ficticia, no observada, de viajeros en tren en la Región de Murcia, que reproduce perfectamente la evolución del número de viajeros en tren realmente observado en la Región de Murcia desde comienzos del siglo XXI hasta el año previo a la llegada efectiva del mismo a las capitales de provincia utilizadas para construir la serie ficticia de la Región de Murcia.
- Esta forma de proceder permite identificar la combinación no lineal de ciudades capitales de provincia a las que ya ha llegado el AVE que permiten maximizar la probabilidad de acertar en la identificación del efecto causal del AVE en su llegada a la ciudad de Murcia.
- El efecto de la llegada del AVE a Murcia en el número de usuarios de tren, las estimaciones realizadas sugieren que el efecto más probable es **ligeramente superior a los 180.000 viajeros al año**. La mayoría de esos nuevos usuarios de tren serán personas de nacionalidad española, correspondiendo tan solo el 19% de los nuevos usuarios de tren a personas de nacionalidad extranjera. Asimismo, nuestras estimaciones sugieren que, en el mejor de los casos, la llegada del AVE a la ciudad de Murcia supondrá un incremento de, aproximadamente, un cuarto de millón de nuevos usuarios de tren que tendrán como estación de llegada o salida la de Murcia del Carmen.
- La llegada del AVE a Murcia incrementará el número de viajeros que utilizan servicios de hospedaje. La estimación más probable sugiere que el **número de viajeros que utilizan el tren se incrementará**, como consecuencia de la llegada del AVE a Murcia, en aproximadamente **182.000 viajeros por año**. En el mejor de los escenarios el efecto de la llegada del AVE en el **número de viajeros se situará en los 251.000 nuevos viajeros al año**.

- Las estimaciones realizadas informan de un **incremento de aproximadamente un 7% en el número de pernoctaciones** realizadas cada año en alojamientos de la Región de Murcia como consecuencia de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia.
- Los efectos positivos de la llegada del AVE a Murcia en el número de pernoctaciones no serán lineales en el tiempo, sino que se concentrarán en los primeros años para ir reduciéndose posteriormente hasta no ser significativamente distintos de cero en un sentido estadístico.
- El escenario más probable informa de la apertura de siete nuevos establecimientos hoteleros en Murcia como consecuencia directa de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. **Este escenario implica la oferta de cerca de 2.700 nuevas plazas hoteleras**, un incremento de 0,31 puntos porcentuales en la tasa de ocupación hotelera y la generación directa de aproximadamente cien puestos de trabajo en el sector hotelero.
- Al finalizar esta primera parte del trabajo se realiza un análisis de la situación de la ciudad de Murcia como receptora del AVE en comparación con las 22 ciudades más turísticas del país. Se señalan algunos aspectos de urgente atención para mejorar la ciudad como destino turístico y se proponen actuaciones que permitan mejorar los resultados de esta oportunidad.
- También señalamos la importancia del convertir la Estación de El Carmen en un centro intermodal que propicie la interconexión con los principales centros turísticos de la región y con el aeropuerto internacional de Corvera. Es necesario mejorar los sistemas de información turística para asegurar una movilidad inteligente. Además de utilizar las TICs, Apps, etc. que se han señalado en el texto es necesario establecer una oficina de información turística en la propia estación (línea 2.5 del PODT).
- La oferta de productos turísticos se debe encajar adecuadamente con el nuevo transporte, diseñando paquetes culturales, de negocios y congresos, de compras, gastronómicos/enológicos, deportivos (Golf, deportes náuticos) ligados a oferta de precios del viaje en AVE, tal y como se detalla en el presente estudio.
- El propósito de la segunda parte de este trabajo es analizar el impacto económico regional que la llegada de la línea de alta velocidad (AV) Madrid - Castilla la

Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia puede tener, a su llegada al primer punto de entrada en la región, la ciudad de Murcia. Para ello **se considera el año 2020 como aquél en que la infraestructura estará en pleno funcionamiento** a lo largo de todo el año, teniendo en cuenta como contrafactual el impacto que tiene en la Región la actual conexión convencional con Madrid.

- Entre los beneficios a tener en cuenta se incluyen: el impacto que sobre el sector turístico tendrá el **gasto realizado por los nuevos viajeros, junto a las inversiones necesarias para acomodar la llegada de dichos nuevos turistas; y los beneficios derivados de la inversión en la nueva estación.** En lo que se refiere a estos impactos, aplicaremos la **metodología Input-Output** para calcular el efecto inicial, directo, indirecto e inducido mediante la Tabla Input-Output Regional para la Región de Murcia del año 2010 (TIO-R), siendo la tabla más actualizada disponible de ámbito regional. La tabla cuenta con una desagregación de 26 ramas de actividad. Se asume que los consumos intermedios relevantes, y por ende los coeficientes técnicos de la matriz input-output a utilizar, son los relativos al marco interior regional, dado que éste es el alcance geográfico definido en el estudio.
- Los **beneficios sociales que tendremos en cuenta incluyen los de los usuarios de la AV, vinculados a los ahorros de tiempo; los asociados a los costes de operación y mantenimiento de la infraestructura; los relacionados con la reducción de accidentes; y aquéllos otros vinculados a la reducción del impacto medioambiental. Dejamos fuera los costes de la infraestructura, los costes del material rodante y de su mantenimiento.** Para ello utilizaremos la metodología del análisis coste-beneficio, calculando el beneficio social neto para ese año 2020.
- **Regionalizar los efectos de la llegada de la AV a la Región no es tarea fácil, exceptuando los efectos vinculados a los nuevos turistas.** Desde el punto de vista metodológico, la regla general no consiste en analizar dónde se producen los efectos del proyecto, sino quién aporta los recursos necesarios para que éste se lleve a cabo. Por ejemplo, en proyectos de ámbito local o regional financiados con fondos nacionales, es el bienestar de la sociedad del país en su conjunto el que debe tenerse en cuenta para la evaluación del proyecto.
- En la práctica, existen también otras dificultades añadidas. Por ejemplo, los viajeros de la Región se beneficiarán de un ahorro temporal en sus viajes a Madrid utilizando

toda la línea de AV y no sólo sobre el tramo que une Murcia con el corredor de Levante a través de Monforte. Otro ejemplo viene dado por el hecho de que los costes de operación y mantenimiento de la infraestructura que se calculan son los de toda la línea de AV, y también es el caso de los costes medioambientales y de los accidentes. Nuestro criterio a la hora de regionalizar el impacto de la AV en la Región de Murcia es contabilizar los costes y **beneficios sociales derivados de la utilización de la nueva infraestructura por parte de la población de la región, y los beneficios que dejará en la Región la llegada de nuevos turistas en AV.**

- Estudios anteriores sobre el impacto económico de la AV han utilizado el Análisis Coste Beneficio para evaluar estos proyectos de inversión. La mayoría muestra que, en general, la inversión en AV requiere para ser rentable que se den determinadas condiciones: elevados volúmenes de tráfico en el corredor que utiliza el ferrocarril convencional donde se construirá la línea de AV, ahorros en los tiempos de viaje significativos, una elevada disposición a pagar de los usuarios potenciales, o la desviación de la demanda del ferrocarril convencional y del avión. Por el contrario, los beneficios medioambientales parecen no influir ampliamente en la deseabilidad social de la AV.
- También se ha analizado la rentabilidad social y financiera de los cuatro corredores en funcionamiento a finales de 2013 (Madrid – Andalucía, Madrid – Barcelona, Madrid – Levante y Madrid – Norte de España). Los resultados indican que los costes variables tanto en términos financieros como sociales se cubren, exceptuando el análisis financiero del corredor Madrid-Norte de España. Por el contrario, los costes de la inversión no se cubren en ningún caso, por lo que deben ser asumidos por la propia sociedad a través de impuestos.
- En el caso de España, donde el turismo tiene tanta importancia, trabajos recientes estudian cómo los nuevos servicios de AV afectan a dicha actividad utilizando datos para el periodo 1998-2013. Los resultados no son concluyentes. Por un lado, el tráfico aéreo se ve afectado negativamente, lo que sugiere un efecto negativo indirecto sobre el turismo. Por otra parte, la AV puede tener un pequeño efecto positivo, condicionado por su accesibilidad social y la técnica econométrica utilizada en la estimación del proceso. En todo caso, el efecto positivo neto no es concluyente.

- En la determinación de los efectos positivos netos de un proyecto de transporte para la sociedad, se intenta tener en cuenta lo que suelen denominarse efectos económicos adicionales (*wider economic impacts*, o *wider economic benefits*) de carácter más global, que intentan capturar el impacto de la inversión en transporte sobre la actividad económica general, expresada en términos de mejoras de competitividad, capacidad para atraer nuevas inversiones, etc. Se asocian a factores tales como economías de escala o de aglomeración.
- El impacto del nuevo turismo que llegará a la Región gracias a la AV incluye el consumo esperado de los nuevos turistas, junto a las inversiones inducidas en el sector turístico por dicho aumento esperado del consumo turístico. Las estadísticas utilizadas en estos cálculos provienen de varias fuentes y organismos, siendo la principal el Instituto de Turismo de la Región de Murcia para los vectores de consumo e inversión turística asociada. Igualmente, se utilizan datos del Instituto de Turismo de España y de TURESPAÑA, organismos públicos adscritos al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital de España, a través de la Secretaría de Estado de Turismo. Finalmente, en los cálculos estadísticos del informe también se incluyen datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística sobre Contabilidad Regional de España y Clasificaciones Estadísticas asociadas.
- Para el cálculo del impacto económico, se diferencia entre efecto inicial, efecto directo, efecto indirecto y efecto inducido de acuerdo con la metodología input-output estándar. Se supone un aumento de la llegada de visitantes por afluencia turística, viajeros de ocio y negocio, de **109.423 nuevos turistas a la Región de Murcia en su valor modal, y de 150.822 en su cota superior**. Dichas cifras proceden de la estimación realizada en un estudio econométrico asociado al informe, suponiendo además una cifra **del 60% de turistas sobre el total de viajeros de tren que transitarán entre Madrid y Murcia en la línea de AV** tal y como sucede en ciudades como Málaga o Sevilla.

	MODA	COTA SUPERIOR
VIAJEROS	182.371	251.370
TURISTAS (60%)	109.423	150.822

- **Para la cota superior, 150.822 nuevos turistas**, el efecto total sobre la economía y la sociedad de la Región de Murcia se estiman en 88,5 millones de euros en términos de producción/output, **51,7 millones en Valor Añadido Bruto**, 22,8 millones en Salarios y 28,6 millones en Excedente Bruto de Explotación de las empresas de la región. La creación de empleo derivada ascenderá a **1.064 nuevos puestos de trabajo en la economía regional**.
- Los resultados indican también un factor de conversión del gasto de los nuevos visitantes en VAB regional del 96%, es decir, **por cada nuevo euro de gasto de los turistas AVE en la región se crean 96 céntimos de VAB regional**. Se generan **343 euros de VAB por cada visitante**, siendo ambos valores elevados para este tipo de estudios. Además, se creará un nuevo empleo por cada **142 nuevos turistas**, mientras que el **gasto turístico necesario para generar un nuevo empleo es de aproximadamente 50.566 euros**.
- En términos relativos, la aportación de los nuevos turistas y sus inversiones asociadas en términos de impacto económico total suponen el **0,19% del VAB y el 0,18% del empleo de la economía regional en su conjunto**, o bien el 1,77% del VAB y el 2,12% del empleo del sector turístico regional.

	VAB	EMPLEO
<b>% Región Murcia</b>	0,19%	0,18%
<b>% Sector turístico</b>	1,77%	2,12%

- En cuanto a la distribución de los efectos totales de la AV por sectores de actividad en la economía regional, **la hostelería acumula el 38,6% del nuevo VAB y el 34,8% de los nuevos empleos creados**. Le siguen en importancia el comercio con un **20% y 26,2% respectivo en VAB y empleo**, las actividades inmobiliarias y servicios a empresas, con **16,2% y 10,4% respectivos**, y muy por detrás el resto de sectores considerados
- **En lo referente a la construcción de una nueva estación en la ciudad Murcia**, el escenario que se define es un volumen de negocio de aproximadamente **125 millones de euros asociado a las empresas de la región**. Un aspecto relevante a tener en cuenta es que dicho gasto en construcción sólo deja actividad

**económica en el momento de su construcción, es decir tiene un impacto único en el tiempo, mientras la llegada de turistas supone un impacto anual en cada temporada.** Así, aunque el impacto de la construcción de la Estación AV de Murcia es importante para la economía regional, genera un impacto temporal, no permanente. Una vez terminada la obra, sólo permanecerán algunos efectos económicos asociados a la propia actividad de la Estación AV Murcia y su radio de impacto en la ciudad. En ese sentido, cabe destacar que la nueva estación llevará asociados la construcción de un nuevo aparcamiento y de una estación de autobuses, y una serie de servicios de comercio y restauración, por lo que parte de los efectos temporales, se podrían convertir en permanentes.

- Los efectos sobre la actividad económica regional estimados suponen un impacto de 209,2 millones de euros en términos de producción, **86,8 millones de VAB, generando 1.281 empleos a tiempo completo**, 41,2 millones en salarios y 43,7 millones de beneficios empresariales. Estas cifras suponen el **0,31% de aportación adicional al VAB regional y 0,23% al empleo regional.**

	VAB	EMPLEO
<i>% Región Murcia</i>	0,31%	0,21%

- Como se puede observar, **el impacto en el empleo de una obra de infraestructura como esta es inferior en términos relativos al del gasto turístico**, dado que el sector del turismo es muy intensivo en empleo y el impacto en este factor productivo es por tanto mayor. En concreto, **hace falta un gasto en infraestructuras de 97.557 euros para generar un empleo, mientras en el sector turístico se necesita un gasto en consumo turístico de 50.566 euros.** El **multiplicador del VAB por euro gastado es también inferior al del turismo, con un valor de 0,69 frente al 0,96 anterior.**
- En cuanto a la distribución sectorial del impacto económico del gasto previsto en la Estación de la AV en Murcia, el grueso del impacto se localizará en el **sector de la construcción, 52,3% en términos de VAB y 46,8% en empleo, seguido del sector de actividades inmobiliarias y servicios a empresas**, y ya más alejados el resto de sectores contemplados en esta obra de infraestructura.



- En total, sumando los efectos derivados de la llegada de nuevos turistas (gasto efectuado e inversión realizada para acomodarlos), y de la nueva estación (efectos mayoritariamente de carácter temporal) suponen un **0,49% de aportación al VAB regional (138,6 millones de €) y un 0,39% al empleo regional (2.345 empleos).**

	VAB	EMPLEO
<b>% Región Murcia</b>	0,49%	0,39%

- Los principales **beneficios sociales** de un proyecto de transporte se dan generalmente por las reducciones en los costes generalizados de los usuarios existentes (ahorros de tiempo, mayor calidad y fiabilidad, etc.) y la disposición a pagar de los nuevos usuarios. Para calcular el impacto de los cambios producidos por el proyecto sobre el bienestar o utilidad de los individuos, la herramienta usada por los economistas consiste en la valoración monetaria de dichos cambios.
- En este apartado, los cálculos se realizan a partir de las estimaciones contenidas en la primera parte del informe en relación a los viajeros esperados debido a la llegada de la AV. La llegada de la AV dará lugar a un sustancial crecimiento del número de usuarios, de tal suerte que, en la estimación más conservadora, la del efecto modal, supondrá un incremento de poco más del 44%. Así, en 2020, habría algo más de 616.000 usuarios de la línea en la ciudad de Murcia. Si en lugar del efecto modal se considera la cota superior, debería señalar que el incremento superaría el 60%, dando lugar a un número total de usuarios ligeramente por debajo de 686.000. Los resultados se basan en este último escenario.
- Suponemos que el servicio convencional se extingue una vez puesta en marcha la línea de AV, por lo que todos los viajeros del modo convencional pasarían a ser pasajeros de AV. Respecto a los pasajeros desviados desde otros medios (coche y autobús, al no existir conexión aérea de la Región con Madrid en la actualidad), utilizamos los supuestos contenidos en el Plan Ave Murcia: un 10% de tráfico desviado desde el autobús, y un 15% de tráfico desviado desde el coche.
- En total, **los ahorros de tiempo generan unos beneficios para los usuarios de 22,8 millones de euros**, una elevada cantidad, compatible con la idea de que, a

priori, los beneficios generados por este tipo de infraestructuras en términos de ahorros de tiempo son elevados.

- **Los costes anuales de operación y mantenimiento** evitados son aquéllos en los que deja de incurrirse por la supresión de servicios del tren convencional y el desvío de pasajeros desde otros medios de transporte. Los costes anuales incurridos se dan como consecuencia de las actividades de operación y mantenimiento derivadas del tráfico de pasajeros en la línea de AV. Los resultados **aportan un coste neto de algo más de 5,5 millones de euros. Los costes medios de operación y mantenimiento en AV (41,8 €/1.000 pasajeros-km) son inferiores a los del tren convencional (49 €/1.000 pasajeros-km), pero el gran volumen de nueva demanda genera un mayor coste total para la AV (15,1 millones de €) que aquél en el que se incurre en el tren convencional (9,5 millones de €).**
  
- Para el cálculo de **los costes medioambientales**, las categorías incluidas comprenden la contaminación del aire, el cambio climático y los gases de efecto invernadero, el ruido, los impactos sobre la naturaleza y el paisaje, la contaminación de la tierra y las aguas, y los procesos *upstream-downstream* (producción y distribución de energía; producción de vehículos, mantenimiento y disposición; y producción de infraestructura, mantenimiento y disposición). **El efecto neto es positivo (cerca de 3,4 millones de €) debido a que el coste medio medioambiental del ferrocarril de AV es muy inferior al de los otros medios de transporte.** Hay que señalar que el tráfico desviado desde el automóvil particular, con un coste medioambiental más elevado (tres veces más elevado), es escaso, al igual que el desviado del autobús (dos veces más contaminante). Ello **parece indicar la conveniencia de fomentar el desvío del tráfico de pasajeros en coche y autobús a la AV, de manera que los beneficios medioambientales derivados de un menor uso de los anteriores medios puedan incrementar beneficios sociales** de la utilización de la AV.
  
- **Los costes netos de los accidentes apenas suponen unos 38.000 euros adicionales. Como en el caso anterior, la clave estaría en el desvío del tráfico de pasajeros en coche a la AV**, ya que el coste medio de los accidentes de tráfico en automóvil (3,58 €/1.000 pasajeros-km) es 7 veces más elevado que el generado por el transporte de pasajeros ferroviario (0,51 €/1.000 pasajeros-km)

- **El total de los beneficios sociales asciende a unos 20,6 millones de euros**, ya que a los beneficios netos que suponen los ahorros de tiempo hay que restar los de operación y mantenimiento, medioambientales y de accidentes.
- En cuanto a los **beneficios económicos adicionales**, aunque no cuantificados en este estudio, se puede señalar lo siguiente. La presencia de estos efectos de la AV en España ha sido señalada por algún estudio reciente. Sus resultados muestran que el impacto de la alta velocidad se sitúa alrededor del 3.5%-1.8% sobre la densidad de empleo para áreas concéntricas de 10-20 kilómetros alrededor de la estación. Es decir, la construcción de una línea de alta velocidad favorece el incremento de la densidad de empleo en el entorno de la estación, pero su impacto disminuye a medida que nos alejamos de la misma.
- Otro efecto que se ha de tener en cuenta es que, gracias al desvío de pasajeros en la futura línea de AV, el trazado ferroviario actual convencional podría ser utilizado con menos restricciones para el transporte de mercancías, lo que podría abaratar los costes del mismo. Una mayor utilización de la red convencional podría suponer una disminución de los costes medioambientales que compensaría el incremento de los costes de operación y mantenimiento de la estructura.
- Un objetivo necesario en el aprovechamiento de todos los impactos asociados al AVE pasa por el aumento de la capacidad de atracción de nuevos negocios hacia el territorio de la Región de Murcia, con los consiguientes aumentos de ingresos por visitas y por nueva actividad empresarial: explotar las ventajas comparativas de la economía regional, y aumentar las actividades destinadas a explotar la calidad de vida en la Región de Murcia como destino residencial.
- Surge también **la necesidad de gestionar eficientemente el desarrollo económico mediante la planificación y gestión de nuevos equipamientos, servicios públicos y comerciales, y todo un conjunto de nuevas actividades asociadas para los nuevos turistas** de los que también se beneficia la propia población local: aumento de la actividad comercial, inmobiliaria, y de servicios en los alrededores de las estaciones AVE; acciones destinadas a aprovechar economías de aglomeración y clusterización con estaciones cercanas (Alicante, Almería en un futuro) que permitan desarrollar un centro de actividades de ocio y negocio para los turistas internacionales que llegan por avión y visitan el Mediterráneo español.

- **Otras acciones y estrategias, como las asociadas al impulso de la sostenibilidad y la calidad, del turismo de negocios, turismo urbano y cultural, de la desestacionalización, de la fidelización, o de la utilización de las redes sociales como elemento promocional de primer orden.**
- **El estudio se ha centrado en el análisis del tráfico de pasajeros, pero podría ampliarse en un futuro con el análisis de los efectos que la construcción de la línea de AV tendrá sobre el tráfico de mercancías.** Sin duda, la liberación de la vía convencional para dicho tráfico, y las políticas impulsadas por la Comisión Europea para desviar tráfico por carretera hacia otros medios de transporte menos contaminantes, como el tren, tendrán efectos considerables sobre el bienestar de los ciudadanos. Hay que recordar que la vía de AV no es utilizable en su mayor parte por las mercancías, dado las mayores pendientes que suele haber en su trazado.
- Otro hecho que hay que considerar es que, mientras que en una gran cantidad de trayectos la AV compite con el transporte aéreo, mermando así los ingresos de AENA, ADIF y RENFE, en el caso de la Región de Murcia no se daría ese efecto negativo, ya que actualmente no existe tráfico aéreo entre el aeropuerto de San Javier y Madrid.
- Finalmente, un aspecto que nuestro análisis ignora y que podría ser importante a la hora de valorar los efectos de la inversión en alta velocidad son sus efectos redistributivos. El perfil del usuario del tren de alta velocidad acostumbra a ser un viajero de clase media/alta que se desplaza por motivos de trabajo. Una política de tarifas bajas para el trayecto de AV Madrid-Murcia incrementaría el número de usuarios y el efecto positivo sobre los tráficos desviados y generados, sobre los accidentes y los efectos medioambientales.
- **La existencia de estaciones cercanas de AV como Alicante, Valencia, Málaga, y en un futuro Cartagena, Lorca y Almería, permite plantearse el desarrollo de un centro de actividades de ocio y negocio para los turistas internacionales que llegan por avión y visitan el Mediterráneo español.** La conformación de actividades y estrategias de movilización y distribución turística de este elevado volumen de visitantes internacionales permitiría aprovechar las economías de proximidad y aglomeración entre diversas ciudades AV mediterráneas, aprovechando su cercanía y complementariedad como destinos turísticos.

# PARTE I

## INTRODUCCIÓN

En la sociedad actual, en la que las relaciones sociales y económicas se desenvuelven, de forma globalizada, los sistemas de comunicación desempeñan un rol fundamental, al posibilitar la circulación de los distintos factores de producción con la celeridad que impone el nuevo orden económico mundial. En este contexto han adquirido especial importancia las infraestructuras de transportes, que, ante esta nueva realidad y como resultado de aplicación de las tecnologías más avanzadas, han evolucionado de manera significativa durante los últimos años. Igualmente, han acentuado su carácter de factor determinante del desarrollo, ya que la adecuada dotación de infraestructuras no sólo favorece el crecimiento económico, sino que garantiza la mayor competitividad de los territorios y de sus unidades productivas.

En este contexto, uno de los medios de transporte con mayor auge es el ferroviario. El transporte por ferrocarril ha experimentado un profundo cambio en los últimos años superando su concepción tradicional. El desarrollo y la puesta en servicio de los trenes de Alta Velocidad, implican un cambio en las relaciones del ferrocarril con el resto de los modos de transporte, que para las distancias medias representa un fuerte competidor, tanto del transporte por carretera como por avión.

El tren de alta velocidad ha revolucionado el turismo cultural y de negocios de los destinos como atractivo de su proyección turística. Este medio de transporte ha transformado las infraestructuras de las estaciones ferroviarias y, por ende, el trazado urbano de las ciudades. No cabe duda de que el AVE ha supuesto un instrumento de cohesión territorial. La rapidez, el aumento de viajeros, el acercamiento de culturas, la descongestión de la red viaria y el escaso impacto sobre el medio ambiente son algunas de las principales ventajas de la alta velocidad.

El tren de Alta Velocidad ha estado en el eje de las políticas de transporte y del debate político entre administraciones (central, autonómica y local). Todas las comunidades autónomas, capitales de provincia y ciudades de una cierta entidad reclaman para sí este ferrocarril, al igual que los agentes económicos locales, que ven en este nuevo modelo de transporte una de las claves para su futuro.

El impacto de la Alta Velocidad en diferentes ámbitos de la actividad económica es a todas luces patente si se consideran, por ejemplo, el volumen de inversiones que

absorbe, los viajeros que capta, los efectos territoriales que produce y la importancia de los programas de I+D que se dedican a este medio de transporte. Así mismo, la opinión pública preocupada por el medio ambiente, exige sistemas que ahorren energía o utilicen fuentes renovables y demanda un funcionamiento eficiente y coordinado del sistema de transportes, requisitos que constituyen la base de lo que se ha dado en llamar movilidad sostenible.

Igual que sucedió en otros países, en España, la apertura de las diferentes líneas del tren AVE ha generado uno de los ejes básicos de las comunicaciones y transportes del siglo XXI. Inaugurada el 14 de abril de 1992 con el trayecto Madrid-Sevilla, esta modalidad ha significado una auténtica revolución en el concepto de tren como medio de desplazamiento, no sólo por reducir notablemente el tiempo de viaje, sino también, por mejorar la calidad y comodidad de los viajeros. Ventajas que han situado al tren de Alta Velocidad a la vanguardia de los modos de transporte, con una demanda de utilización muy superior a la de los medios tradicionales.

Las evidencias disponibles nos muestran como el transporte ferroviario en Alta Velocidad implica también, uno de los grandes retos respecto al sector turístico: la ampliación de la oferta turística y su especialización ante la competencia, dentro de los parámetros de su calidad y la sostenibilidad urbana.

Como ha sucedido en otros países, en España, el transporte de viajeros y mercancías es un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. Sin embargo, a menudo se desconoce el valor de su aportación a la mejora y al equilibrio de la economía española. El modelo territorial español se caracteriza, al igual que el europeo, por una concentración de la población en grandes áreas metropolitanas. Por su parte, el sistema de transporte presenta contradicciones históricas con el modelo territorial y económico que constituye su soporte. La realidad es que los flujos de viajeros y mercancías no siguen un patrón centralizado, sobre todo porque las relaciones económicas exteriores tanto con la Unión Europea como con terceros países otorgan aún más importancia a la periferia. Hay que destacar que, en el caso de los viajeros, el sector turístico ha tenido y sigue teniendo una gran incidencia sobre el sistema de transporte español.

Uno de los principales objetivos que puede tener una política de transportes, la cual es, a su vez, el instrumento básico en el proceso de formación de un espacio homogéneo de

mercado, o un mercado nacional, que se diría en terminología económica tradicional. El mercado, entendido como un espacio en el que se gestan pautas homogéneas para la regulación (por sí misma o por imperativo institucional) de las actividades y relaciones económicas, específicamente los flujos de bienes económicos. Se articula, fundamentalmente, sobre la posibilidad física de los traslados y los transportes. Mercado y sistema de transportes, son conceptos interrelacionados. También se debe hacer hincapié en la importancia de las políticas de desarrollo regional, basadas prioritariamente en la promoción de la cohesión territorial. Baste decir que una buena parte de las políticas económicas autonómicas, la nacional de España y la comunitaria europea, se inspiran en ellas. En todas se incluyen acuerdos (planes, estrategias, programas) que siguen comprometiendo aún a todos esos niveles de gobierno en torno a esos objetivos. La Comisión Europea ha destacado el papel que las redes transeuropeas de alta velocidad ferroviaria “juegan en la integración y cohesión territorial, el desarrollo regional, el crecimiento económico, la competitividad y la creación de empleo”. No cabe duda de que el tren de alta velocidad es un importante instrumento para unificar mercados, integrar territorios y reducir el carácter periférico de algunas regiones. La nueva red puede tener un efecto estructurante en el espacio comunitario, promoviendo el desarrollo regional y favoreciendo las relaciones entre regiones.

El turismo se ve favorecido en la actualidad por la globalización, la liberalización económica mundial, la revolución de las telecomunicaciones, con la aparición de Internet, el desarrollo del transporte y el aumento de los ingresos en los países desarrollados. Además, el turismo genera ingresos genuinos por pagos de servicios directos -alojamientos, paquetes turísticos, restaurantes, industrias culturales, espacios de recreación, comercios de artesanías, servicios personales, transportes, comunicaciones, etc.- e indirectos, ya que el gasto turístico genera sucesivas cadenas de pagos a proveedores y personal ocupado, así como inversiones en infraestructuras. El turismo es un complejo sistema de elementos que se interrelacionan entre sí retroalimentándose en forma permanente.

En relación a la alta velocidad se ha mantenido la tendencia de asociar número de visitantes (viajeros) con el éxito de la infraestructura. Sin embargo, para la óptima apreciación del impacto de la alta velocidad ferroviaria en el turismo han de tenerse en cuenta ciertos elementos nada desdeñables y, en particular, qué parte de los turistas que acceden en la línea de Alta Velocidad no lo hubieran hecho de no existir este medio de



transporte, para a continuación valorar si el desembolso económico realizado tiene o no correspondencia con los retornos de la inversión. Como paso previo debe conocerse qué tipo de turistas acceden a las zonas turísticas objeto de estudio y cuál es el medio de transporte utilizado en su desplazamiento. En este trabajo hemos realizado una aproximación a estos datos a partir de la estadística disponible.

La relación transporte-turismo y la necesidad mutua es evidente. Así, estas redes tienen un doble papel: salvar la distancia entre dos nodos (emisores y receptores de turistas) y facilitar la accesibilidad y la movilidad, lo cual resulta determinante en la elección del destino turístico (Moyano et al., 2016). En relación con lo anterior, en gran cantidad de ocasiones, el atractivo turístico de un destino depende de factores relacionados con el sistema de transporte como los tiempos de viaje, horarios, coste del billete, posibilidades de complementariedad intermodal, etc. Evidentemente, a estos se suman los relacionados con el propio destino: precios de alojamiento, comidas, alternativas de ocio y/o descanso, etc. (Delaplace et al., 2014; Moyano et al., 2016). En este sentido, el tren de alta velocidad reduce los tiempos y costos de transporte y mejora la accesibilidad, por lo que constituye una herramienta potencial para impulsar el desarrollo turístico de distintas ciudades (Masson y Petiot, 2009).

El presente estudio trata de explorar los posibles efectos de la llegada de la Alta Velocidad, en un futuro próximo, a la ciudad de Murcia, con especial incidencia en los efectos sobre la economía regional y, en especial, sobre el sector Turístico. En el caso de este sector la Alta velocidad no deja de ser una oportunidad para incrementar el peso del sector turístico en la economía de nuestra región. Pero como toda oportunidad es un impulso potencial, para hacerlo realidad hay que planificar su llegada a través de programas y acciones que puedan hacer viables, en términos económico-turísticos,

El presente trabajo está estructurado como sigue. En una primera parte del documento se trata de ofrecer una panorámica de la situación en términos turísticos de la Región de Murcia, y en especial, de la ciudad de Murcia. Para ello, habida cuenta de la escasez de información estadística más precisa, nos hemos centrado en el análisis de la evolución de las magnitudes obtenidas a través de la Encuesta de Ocupación Hotelera en la presente década (2010-2017). Obviamente, dicha fuente presenta limitaciones, pues solo se centra en visitantes que se alojan en establecimientos hoteleros, pero posee la ventaja

fundamental de ser completa y relativamente homogénea, y permite extraer información para el municipio de Murcia. A continuación, se realiza un análisis que pretende caracterizar al viajero que está recibiendo en los últimos años, 2015-2017, la Región de Murcia, atendiendo al motivo de viaje, gasto, pernoctaciones, etc. Para ello se utiliza la información disponible en el Centro Regional de Estadística de Murcia, el INE, y la Encuesta de Turismo de residentes. Seguidamente, se repasa la llegada del AVE a otras ciudades españolas, y se realiza un ejercicio econométrico para tratar de estimar el efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. En particular, se desarrolla una metodología secuencial, en una primera etapa se pretende capturar el efecto causal que la llegada del AVE ha tenido en otras capitales de provincia españolas, para, posteriormente, a partir de los efectos causales identificados inferir el efecto que sería más probable esperar de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Dicha inferencia se realiza a partir de una combinación no lineal de ciudades capitales de provincia a las que ya ha llegado el AVE y que de forma previa reproducen el comportamiento observado para Murcia. A continuación en el trabajo, se realiza un análisis de escenarios sobre las principales variables de interés en el año 2020. A partir de la dinámica observada para viajeros, pernoctaciones o usuarios del tren, se proyecta un valor mediante la adición del efecto causal previamente estimado. Finalmente, se analiza la competitividad turística de la ciudad de Murcia, a la luz del informe elaborado por Exceltur-Urbantur sobre las 22 ciudades más turísticas del país, poniendo de relieve nuestras debilidades. Tras ello, se realiza una serie de recomendaciones tendentes a aprovechar en términos turísticos la oportunidad que la llegada del AVE puede suponer para la ciudad de Murcia y el conjunto de la Región de Murcia.

## **2. UNA VISION A LARGO PLAZO DE LOS VISITANTES DE LA REGIÓN DE MURCIA Y LA CIUDAD DE MURCIA A TRAVES DE LA ENCUESTA DE OCUPACIÓN HOTELERA (2010-2017)**

Con la finalidad de conseguir unos resultados homogéneos, hemos prescindido de las llegadas de visitantes que se alojan en establecimientos no hoteleros y viviendas propias o alquiladas que, si bien en el resto de la Región –muy especialmente en la costa– representan un volumen muy considerable, en la ciudad de Murcia tales establecimientos extrahoteleros y no reglados suponen una parte poco significativa sobre el total de llegadas.

De forma previa a analizar lo que acontece en la ciudad de Murcia, se realiza una panorámica de lo que concierne al conjunto de la Región de Murcia empleando para ello la Encuesta de Ocupación Hotelera.

### **2.1. ORIGEN POR CC.AA DE LOS VISITANTES CARM**

Con la finalidad de caracterizar a los visitantes nacionales de la región resulta un elemento fundamental su comunidad autónoma de residencia. Durante los años transcurridos de la presente década se observa cierta estabilidad en cuanto al perfil de visitante en este sentido, como se puede observar en la Tabla.

Tabla. Viajeros residentes en España según procedencia por CC.AA excluidos los de la propia Región de Murcia. (2010-2017)

<b>Regiones</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Andalucía	17.00	17.58	16.91	17.22	18.25	18.13	18.61	20.34
Aragón	1.60	1.70	1.49	1.70	1.72	1.65	1.70	1.48
Principado de Asturias	1.27	1.27	1.15	1.21	1.18	1.24	1.36	1.41
Islas Baleares	1.19	1.07	1.16	1.12	1.14	1.24	1.26	1.06
Canarias	0.98	0.78	0.84	0.95	0.91	0.99	0.99	0.87
Cantabria	0.50	0.78	0.66	0.65	0.66	0.61	0.61	0.59
Castilla y León	3.72	3.83	3.71	3.53	3.38	3.31	3.38	3.41
Castilla la Mancha	7.31	7.36	7.67	8.01	7.56	7.45	7.41	8.26
Cataluña	10.78	11.28	10.60	10.83	11.02	10.34	10.80	9.68
Comunidad Valenciana	22.47	23.34	24.68	24.43	23.72	24.00	22.92	23.53
Extremadura	1.14	1.05	1.16	1.06	1.11	1.07	1.14	1.16
Galicia	2.03	1.96	1.75	1.83	1.96	1.95	2.17	2.05
Comunidad de Madrid	26.30	24.60	24.71	24.15	23.65	23.77	23.66	22.35
Comunidad Foral de Navarra	0.72	0.56	0.75	0.61	0.78	0.76	0.68	0.64
País Vasco	2.32	1.88	2.03	2.01	2.19	2.70	2.29	2.29
La Rioja	0.39	0.60	0.43	0.40	0.40	0.38	0.66	0.53
Ceuta	0.31	0.23	0.18	0.19	0.20	0.27	0.29	0.17
Melilla	0.00	0.14	0.11	0.09	0.15	0.14	0.07	0.16
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Como queda de manifiesto, al principio de la presente década, la CC.AA que servía de origen a la mayor parte de los viajeros que acogía nuestra región era la Comunidad de Madrid, ya que algo más del 26% tenía este origen. La Comunidad Valenciana por su parte, representaba algo más del 22%, le seguía Andalucía con casi un 17%, Cataluña con casi un 11, Castilla La Mancha con poco más que un 7% y Castilla León con prácticamente un 4%. Estas 6 CC.AA suponían, por tanto, el origen de prácticamente el 90% de nuestros visitantes en el año 2010. Siete años después, este fenómeno sigue inalterado, puesto que estas mismas 6 CC.AA siguen explicando prácticamente el mismo porcentaje de viajeros. Sin embargo, se puede observar que la dinámica seguida por los distintas CC.AA emisoras es muy diferente ya que los pesos relativos de éstas se ven modificados a lo largo del periodo analizado.

El conjunto de los visitantes de la CARM de residencia nacional, excluidos los propios, se ha incrementado a un ritmo medio anual del 2.1% durante el periodo 2010-2017. Sin embargo, la dinámica seguida por cada uno de esos orígenes es muy diferente. Por ello, merece la pena descender a analizar qué CC.AA han contribuido en mayor medida este dinamismo en el tiempo de los viajeros recibidos por la CARM durante el periodo analizado. Precisamente esta información queda recogida en la siguiente tabla, donde se puede observar como Andalucía es, de forma muy destacada, la CC.AA emisora que explica una mayor parte del dinamismo total. En concreto, es responsable de casi el 42% del crecimiento experimentado de los visitantes nacionales durante el periodo. Por su lado, la Comunidad Valenciana explica algo más del 30% del incremento, y Castilla La Mancha casi un 15%. De esta forma, podemos concluir que el comportamiento de los viajeros de Andalucía, Comunidad Valenciana y Castilla La Mancha explica algo más del 85% del incremento registrado durante el periodo 2010-2017. Un comportamiento muy diferente se observa para la Comunidad de Madrid ya que su comportamiento contribuye negativamente al crecimiento del total de viajeros. En efecto, como veíamos anteriormente la Comunidad de Madrid era nuestro principal mercado emisor de viajeros en el año 2010, pero a lo largo de estos 7 años es la única de las CC.AA españolas que ha registrado una disminución del número de viajeros, a un ritmo medio anual del -0.3%, este mal comportamiento en el tiempo ha dado lugar a que haya retrocedido una posición en el ranking de CC.AA emisoras, ya que como veíamos, ocupa la segunda posición en el año 2017.

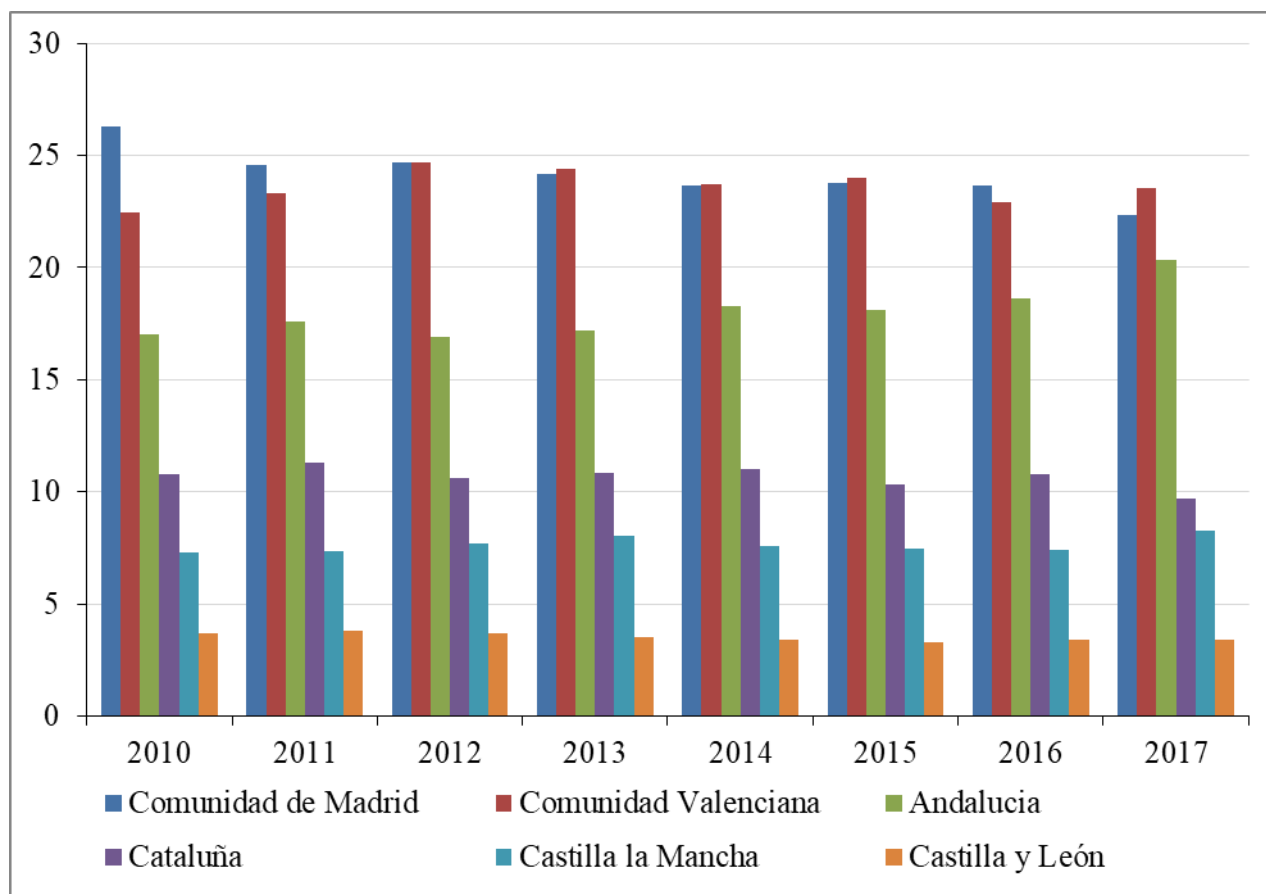
Tabla. Contribuciones al crecimiento de los viajeros residentes por CC.AA de residencia durante el periodo 2010-2017 (porcentajes)

Andalucía	41.96
Comunidad Valenciana	30.44
Castilla la Mancha	14.46
Cataluña	2.55
Principado de Asturias	2.33
Galicia	2.22
País Vasco	2.08
Castilla y León	1.46
La Rioja	1.46
Extremadura	1.32
Melilla	1.22
Cantabria	1.15
Aragón	0.72
Islas Baleares	0.23
Canarias	0.18
Comunidad Foral de Navarra	0.14
Ceuta	-0.70
Comunidad de Madrid	-3.22

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

En términos gráficos la importancia relativa de las 6 CC.AA más importantes desde el punto de vista emisor de viajeros a la CARM queda recogida a continuación:

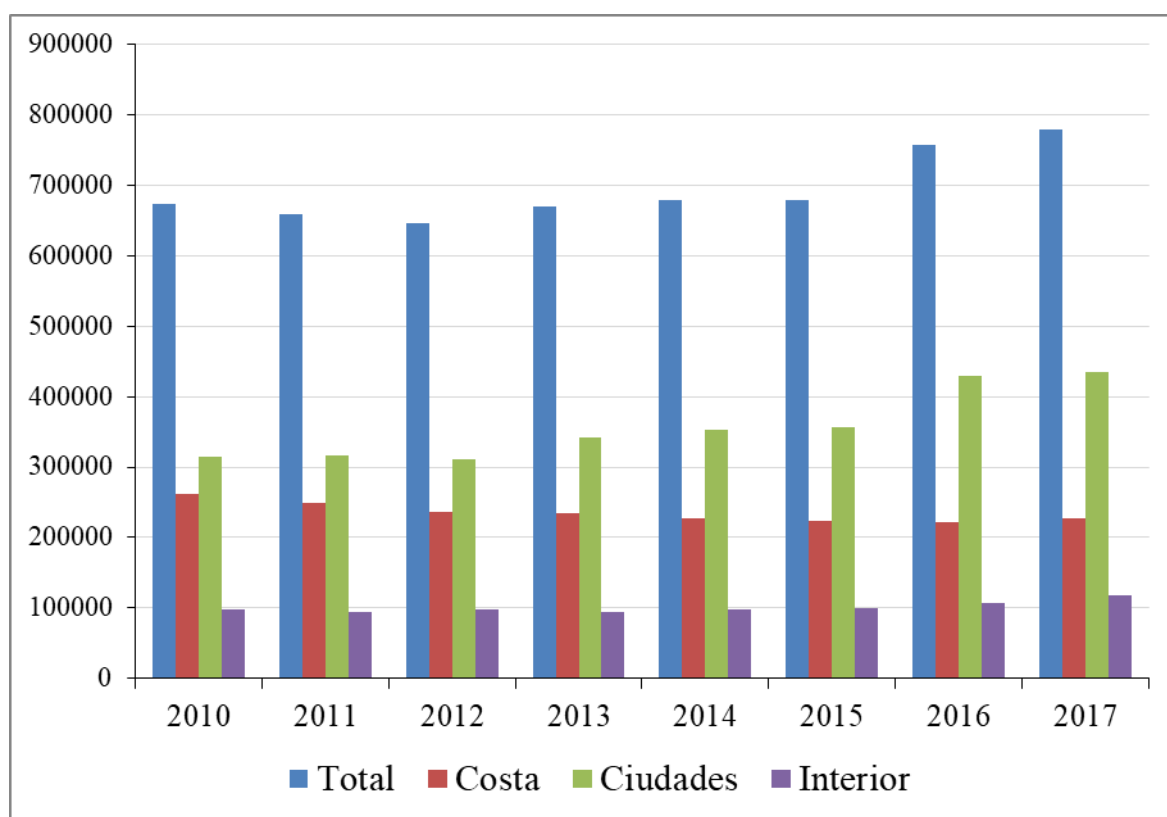
Gráfico. Importancia relativa de las 6 CC.AA más importantes como emisoras de viajeros a la CARM 2010-2017 (porcentajes)



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Los viajeros recibidos por la CARM se suele agrupar en función de su destino en tres grandes grupos, los que se dirigen a la costa, los que se dirigen al interior de la CARM, y aquellos cuyo destino fundamental son las ciudades. A lo largo de este periodo 2010-2017 se ha producido una modificación sustancial de la importancia de cada uno de estos tres destinos entre los viajeros que recibe la CARM. Esta información se resume de forma clara en el siguiente gráfico.

Gráfico. Viajeros a la CARM según destino principal durante el periodo 2010-2017.



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Como resulta patente, la importancia relativa de cada uno de los tres destinos era muy diferente en el año 2010. En efecto, en dicho año aproximadamente el 40% de los visitantes tenían como destino la costa, algo menos del 50% las ciudades y el resto al interior. A lo largo de los siete años transcurridos, la importancia relativa de las ciudades como destino se ha incrementado de forma sustancial en detrimento de la costa. Buena prueba de ello es que en 2017, algo menos del 30% de los viajeros tenían como destino la costa, y más del 56% las ciudades. El peso relativo del interior ha permanecido prácticamente inalterado a lo largo del periodo de estudio. Obviamente esta mayor importancia relativa de las ciudades como destino se explica por un comportamiento mucho más dinámico a lo largo del periodo. En efecto, mientras que el destino ciudades ha crecido casi un 38% a lo largo de estos siete años, la costa ha visto reducir el número de viajeros en algo más de un 13%, y el interior los ha incrementado en casi un 20%. Por ello, en términos de contribución al crecimiento del número de viajeros residentes, se puede afirmar que prácticamente la totalidad del incremento registrado el número de viajeros se puede atribuir al destino ciudades (114%), ya que no solo es capaz de explicar la totalidad del incremento registrado para todos los destinos,



sino que es capaz de compensar parcialmente el descenso del destino costa (-33% de contribución al crecimiento).

Tabla. Destino principal de los visitantes de la CARM residentes españoles durante el periodo 2010-2017.

Años	Total	Costa	Ciudades	Interior
2010	100	39	47	15
2011	100	38	48	14
2012	100	37	48	15
2013	100	35	51	14
2014	100	34	52	14
2015	100	33	52	15
2016	100	29	57	14
2017	100	29	56	15

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Cabe preguntarse acerca de si este comportamiento agregado para el destino ciudades de los visitantes de la CARM es independiente de la CC.AA de origen del mismo, o si por el contrario existe un comportamiento heterogéneo. Precisamente la siguiente tabla pretende arrojar luz sobre ese punto. En ella queda recogida la importancia relativa que tiene dicho destino para cada CC.AA emisora. Centrándonos en las 6 CC.AA más importantes cuantitativamente podemos apreciar que existen importantes diferencias y, además, éstas se ven modificadas con el paso del tiempo. Si nos centramos en el año 2017 podemos observar comportamientos muy diferentes. En el caso de la Comunidad Valenciana que es el principal mercado emisor en el año 2017, como vimos, la importancia relativa del destino ciudades se sitúa muy próximo a la media (55%), sin embargo la Comunidad de Madrid se sitúa ligeramente por debajo de este valor central (53%), mientras que Andalucía se emplaza muy por encima de la media (63%) para el último año disponible. De forma similar, para los visitantes con origen Cataluña el destino ciudades se encuentra claramente sobrerrepresentado (59%), mientras que para las dos Castillas, su importancia relativa es mucho menor que para el conjunto de CC.AA (43% Castilla La Mancha, 49% en el caso de Castilla y León).

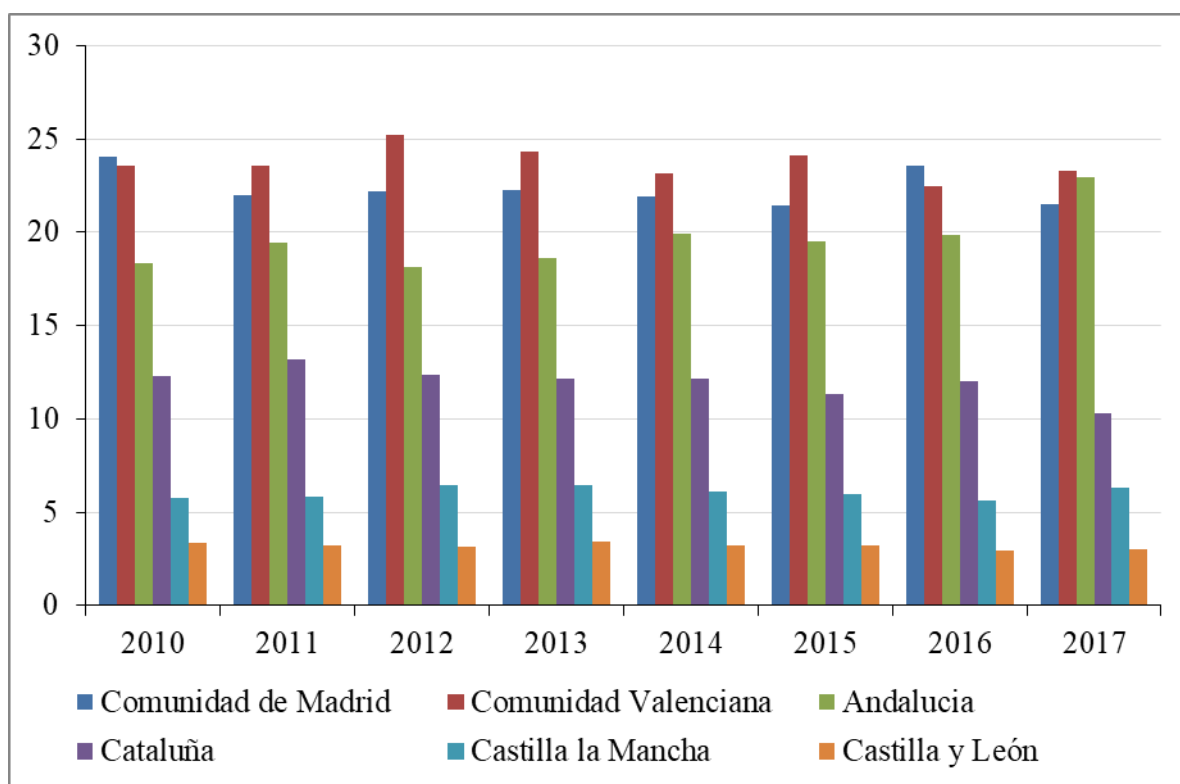
Tabla. Importancia del destino ciudades para cada una de las CC.AA emisoras de visitantes a la CARM en el periodo 2010-2017.

<i>Comunidades Autónomas</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Andalucía	50.35	53.09	51.50	55.22	56.62	56.46	60.39	62.91
Aragón	44.61	51.22	53.71	54.51	55.69	54.83	59.88	61.83
Principado de Asturias	44.74	46.26	50.19	50.03	49.03	47.70	61.23	53.27
Islas Baleares	50.87	57.46	55.58	64.15	65.96	63.55	62.06	68.98
Canarias	56.45	59.69	61.47	64.39	68.96	64.02	61.25	58.30
Cantabria	48.43	47.55	53.79	62.03	63.05	63.51	63.61	60.97
Castilla y León	42.04	40.76	40.77	49.40	49.90	50.67	49.97	49.26
Castilla la Mancha	37.03	38.28	40.44	41.10	42.15	41.82	43.08	42.88
Cataluña	53.38	55.98	56.05	57.17	57.43	57.65	63.06	59.33
Comunidad Valenciana	48.99	48.44	49.09	50.80	50.73	52.63	55.37	55.15
Extremadura	39.54	44.91	45.19	41.36	42.74	49.81	61.46	50.47
Galicia	47.47	50.43	50.86	56.68	50.53	54.65	57.92	48.63
Comunidad de Madrid	42.72	42.89	43.08	46.98	48.20	47.32	56.28	53.74
Región de Murcia	40.64	42.54	41.59	43.95	48.45	44.49	43.24	39.19
C.F. de Navarra	46.77	49.99	44.72	65.86	58.93	59.86	56.05	63.31
País Vasco	51.40	53.35	51.38	51.12	59.00	65.04	53.46	62.05
La Rioja	37.43	33.45	46.71	55.85	61.15	54.04	39.00	38.25
Ceuta	40.36	60.58	42.29	58.47	55.46	68.47	51.74	69.56
Melilla	0.00	70.57	49.50	42.38	51.76	63.31	70.19	29.38
<b>Total</b>	46.71	47.97	48.05	51.04	51.96	52.46	56.58	55.80

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

El interés por estas 6 CC.AA radica en que no solo son las principales emisoras de visitantes a la CARM durante el periodo, sino que también lo son al destino ciudades dentro de la CARM, como se pone de manifiesto en el siguiente gráfico. De hecho, dos terceras parte de los visitantes recibidos por el destino ciudades tiene como CC.AA de residencia o bien la Comunidad Valenciana, o bien Andalucía o bien la Comunidad de Madrid. Cataluña, por su parte, explicaría aproximadamente un 10%, y las dos Castillas, conjuntamente, el otro 10%, de tal suerte que estas seis CC.AA, de nuevo, supondrían casi el 90% del total de visitantes recibido por el destino ciudades en la CARM.

Gráfico. Peso relativo para el destino ciudades de las 6 principales CC.AA emisoras de visitantes de la CARM en el periodo 2010-2017.



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

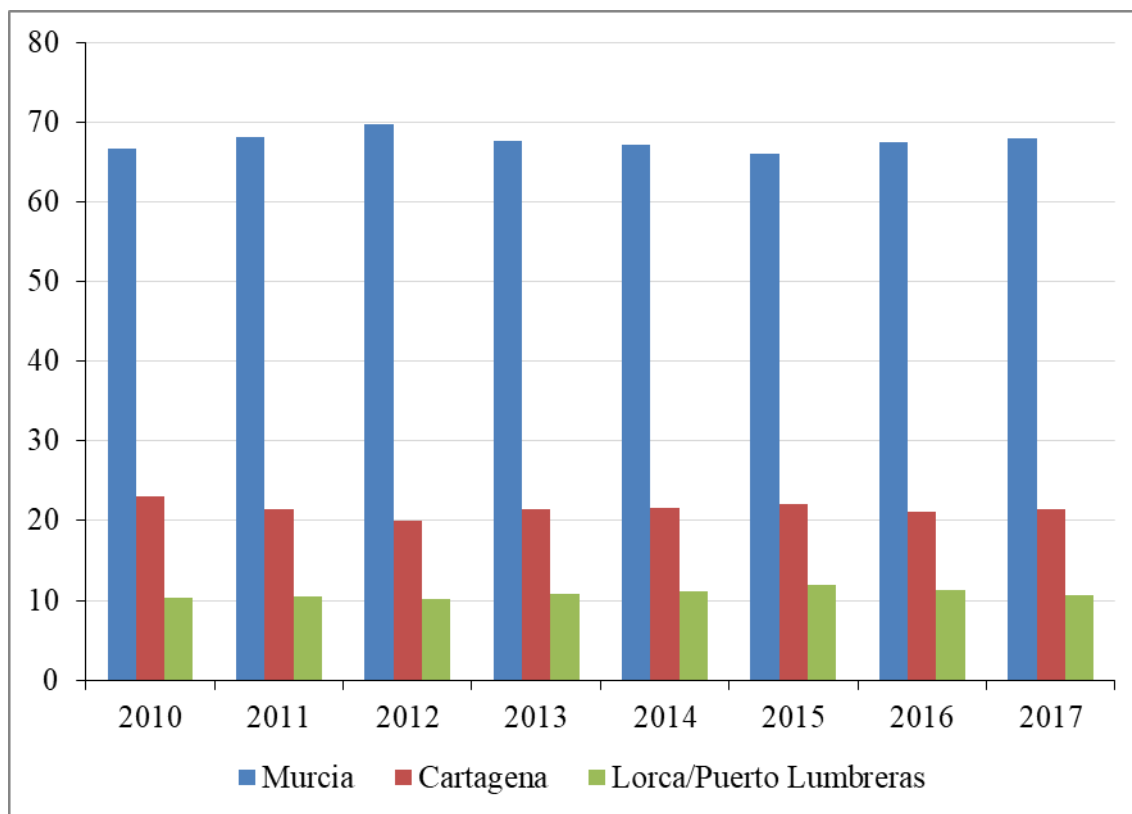
El comportamiento más dinámico por CC.AA de origen se ha dado en Andalucía, como se puede observar el crecimiento experimentado por los visitantes con esta residencia ha duplicado el registrado para el conjunto de CC.AA en este periodo (73% vs 38%) lo que le ha permitido incrementar sustancialmente su peso sobre el conjunto. De hecho, en términos de contribución al crecimiento, se puede achacar algo más de un tercio del crecimiento total a los visitantes provenientes de Andalucía (35%). En lo que atañe a la Comunidad Valenciana, también se puede apreciar un dinamismo similar (36%) al registrado para el conjunto de CC.AA, lo que le ha permitido pasar a convertirse en el principal mercado emisor (23%), cuando en 2010 era el segundo (23%). La comunidad valenciana explica, por si sola, algo más de un 22% del incremento registrado por los visitantes con destino ciudad a lo largo del periodo analizado. La Comunidad de Madrid era en 2010 el principal mercado emisor para este destino en la CARM con algo más del 24% de cuota. Sin embargo, un comportamiento menos dinámico que el del conjunto, de casi 14 puntos porcentuales, ha dado lugar a una reducción en su peso relativo, en

2017 tiene una cuota de 21%, y un retroceso en el ranking, ya que es el tercer mercado en importancia. En términos de contribución al crecimiento, la Comunidad de Madrid solo logra explicar algo menos del 15% del total registrado. La importancia de Cataluña como mercado emisor de visitantes al destino ciudad registra un comportamiento similar, dado que pasa de representar algo más del 12% de cuota a poco más del 10%. Dicho retroceso se explica por un crecimiento menos vigoroso que la media, que se puede cifrar en el 15%, y que hace que este destino solo logre explicar poco más del 5% del total del dinamismo registrado. La importancia relativa de las dos castillas permanece prácticamente inalterada a lo largo del periodo de estudio, con un ligero incremento de Castilla La Mancha que pasa de estar ligeramente por debajo del 6% a estar por encima y un pequeño retroceso de Castilla y León que de superar claramente el 3% pasa a estar exactamente en dicho guarismo.

## **2.2. LA CIUDAD DE MURCIA DENTRO DEL DESTINO CIUDADES DE LA CARM 2010-2017**

La ciudad de Murcia constituye el principal polo de atracción dentro del destino ciudades de la CARM. Este hecho ha sido una constante a lo largo de los últimos 7 años a pesar del dinamismo registrado en el número total de viajeros. En términos aproximados supone algo más de dos terceras partes del total de viajeros con destino ciudades en la CARM. La mejor prueba de ello la encontramos en el siguiente gráfico donde se representa sobre el total de viajeros, nacionales y extranjeros, con destino Ciudades, que corresponde a cada uno de los tres enclaves que se distinguen para éste en las estadísticas regionales.

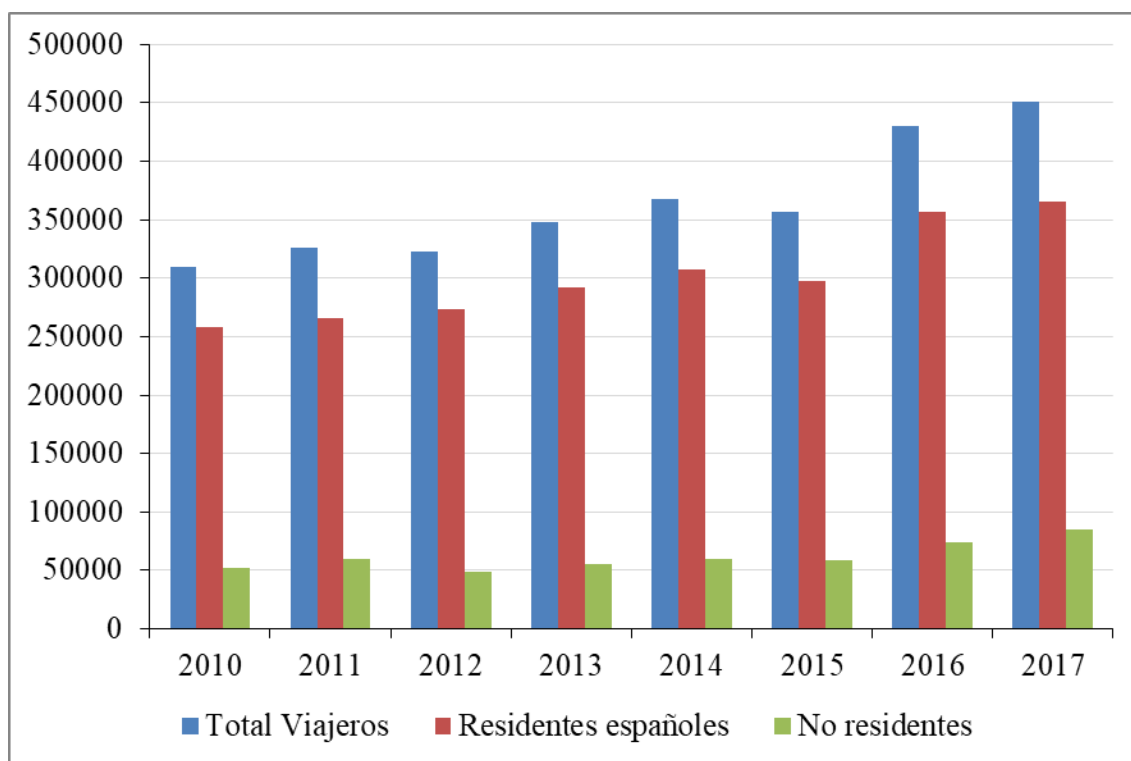
Gráfico. Peso relativo de las ciudades de Murcia, Cartagena y Lorca-Puerto Lumbreras sobre el total de viajeros recibidos en el periodo 2010-2017 (porcentajes)



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

La capacidad de atracción de viajeros de la ciudad de Murcia no ha dejado de crecer a lo largo de los últimos 7 años. Como se puede observar en el siguiente gráfico el número total de viajeros ha crecido algo más de un 45% a lo largo de dicho periodo, lo que supone un ritmo medio anual del 5,5%. Este comportamiento resulta más dinámico que el registrado por la ciudad de Cartagena (33%) y muy similar al experimentado por Lorca-Puerto Lumbreras (47%).

Gráfico. Total de viajeros, residentes españoles y no residentes recibidos por la ciudad de Murcia a lo largo del periodo 2010-2017.



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Por todo ello, la ciudad de Murcia juega a día de hoy un papel central en la Región de Murcia en lo que se refiere al número de viajeros recibidos. Buena prueba de ello radica en que este destino es capaz de explicar por sí solo aproximadamente el 53% de todo el incremento de viajeros recibido por la CARM a lo largo del periodo 2010-2017. El análisis de contribución al crecimiento del número de viajeros recibidos en la Región de Murcia queda recogido en la siguiente tabla.

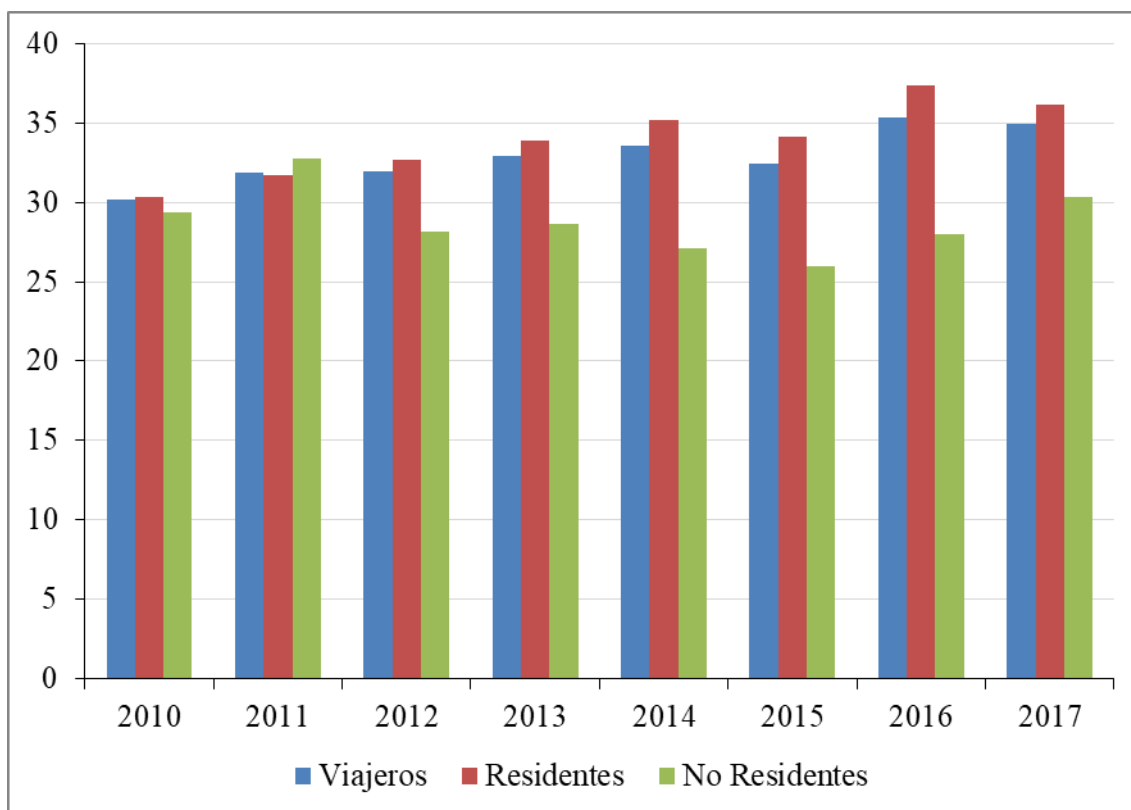
Tabla. Contribuciones al crecimiento del número de viajeros recibidos en la CARM atendiendo a su destino 2010-2017.

Lugar	Porcentaje
Murcia Ciudad	53.60
Cartagena	13.53
Lorca / Puerto Lumbreras	8.67
Total Ciudad	75.80
La Manga	10.75
Resto Mar Menor	27.17
Subtotal La Manga + Resto Mar Menor	6.14
Mazarrón	2.67
Águilas	2.45
Subtotal Águilas + Mazarrón	1.71
Total Costa	7.85
Noroeste	0.75
Valle de Ricote / Balnearios	10.65
Centro	4.02
Altiplano / Este	0.93
Total Interior	16.35
Totales	100.00

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Atendiendo a la caracterización de dichos viajeros según su procedencia cabe distinguir entre viajeros con residencia en territorio nacional y ciudadanos extranjeros. En este sentido cabe afirmar que mayoritariamente los viajeros que acuden a la ciudad de Murcia son residentes españoles. Para el conjunto del periodo 2010-2017 entre el 80 y 85%, dependiendo del año, tiene residencia en otra CC.AA española, siendo, por tanto, el resto residentes extranjeros. Por otro lado es necesario señalar que alrededor de un 30% de los viajeros que llegan a la CARM tiene como destino la ciudad de Murcia, si bien hay diferencias en función de su origen. En efecto, mientras que para los residentes españoles este porcentaje supera en todos los años considerados el 30%, tomando el promedio anual un valor cercano al 34%, para el caso de los residentes extranjeros este porcentaje es sustancialmente menor y se sitúa para el conjunto del periodo ligeramente por debajo del 29%.

Gráfico. Porcentaje de viajeros a la CARM que tiene por destino la ciudad de Murcia en función de su residencia española o extranjera.



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Resulta relevante indagar en mayor medida sobre el origen por CC.AA de residencia de los viajeros que tiene por destino la ciudad de Murcia. En la siguiente tabla quedan recogidos los rankings por CC.AA de residencia en los años 2010 y 2017.



Tabla. Ranking por CC.AA e importancia porcentual de la residencia de los viajeros recibidos en 2010 y 2017 con destino la ciudad de Murcia.

2010		2017	
Comunidad Valenciana	20.23	Andalucía	20.48
Comunidad de Madrid	19.67	Comunidad Valenciana	18.74
Región de Murcia	17.01	Comunidad de Madrid	17.28
Andalucía	15.20	Región de Murcia	16.95
Cataluña	10.70	Cataluña	9.00
Castilla la Mancha	3.88	Castilla la Mancha	5.12
Castilla y León	2.46	Castilla y León	2.45
País Vasco	2.29	País Vasco	1.48
Galicia	1.65	Aragón	1.39
Aragón	1.30	Galicia	1.38
Islas Baleares	1.19	Islas Baleares	1.18
Canarias	1.07	Principado de Asturias	1.14
Principado de Asturias	0.99	Extremadura	0.92
Extremadura	0.81	Canarias	0.83
Comunidad Foral de Navarra	0.65	Comunidad Foral de Navarra	0.65
Cantabria	0.42	Cantabria	0.52
La Rioja	0.27	La Rioja	0.28
Ceuta	0.21	Ceuta	0.14
Melilla	0.00	Melilla	0.07

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Los principales focos emisores de viajeros en ambos años son las 6 CC.AA esperadas, a saber, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, Andalucía, Cataluña, y ambas Castillas. A éstas habría que añadir los residentes en la propia CARM. Sin embargo, a lo largo del periodo de estudio se han modificado las posiciones relativas de las tres CC.AA principales. En efecto, mientras que en el año 2010 las tres primeras CC.AA si excluimos la propia eran, por este orden, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid y Andalucía; siete años después Andalucía se ha convertido en la primera CC.AA en orden de importancia, la Comunidad Valenciana es la segunda y la Comunidad de Madrid ha retrocedido a la tercera posición. Las otras tres CC.AA han mantenido su posición relativa durante estos 7 años. Evidentemente, el comportamiento descrito se explica por una dinámica en términos del número de viajeros emitidos por cada una de las CC.AA muy diferente. En efecto, para ilustrar este hecho merece la pena realizar un análisis de contribuciones al crecimiento del total de viajeros residentes en España por CC.AA de residencia que ha experimentado, en conjunto, un crecimiento que casi alcanza el 42%. Fruto de ese análisis podemos señalar que algo más del 33%

del incremento total de viajeros a la ciudad de Murcia se explica en exclusiva por los viajeros procedentes de Andalucía. Por su parte, se puede atribuir a la Comunidad Valenciana poco más del 15% del crecimiento agregado experimentado; y poco menos del 12·% a la Comunidad de Madrid. Por su parte Castilla La Mancha explicaría poco más del 8% del total de crecimiento, Cataluña algo menos de un 5% y Castilla y León algo menos del 2,5% del crecimiento total experimentado por los viajeros con residencia en el territorio nacional que tienen por destino la ciudad de Murcia.

Tabla. Contribuciones al crecimiento de viajeros a la ciudad de Murcia con residencia en CC.AA de España (2010-2017) (porcentajes)

<b>Regiones</b>	
Andalucía	33.10
Aragón	1.58
Principado de Asturias	1.49
Islas Baleares	1.16
Canarias	0.24
Cantabria	0.76
Castilla y León	2.45
Castilla la Mancha	8.07
Cataluña	4.96
Comunidad Valenciana	15.17
Extremadura	1.19
Galicia	0.74
Comunidad de Madrid	11.57
Región de Murcia	16.79
Comunidad Foral de Navarra	0.65
País Vasco	-0.47
La Rioja	0.31
Ceuta	-0.02
Melilla	0.25
Total	100.00

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

En lo que concierne al análisis del comportamiento de los viajeros no residentes en España con destino a la ciudad de Murcia se ha de señalar que su dinamismo ha sido superior al registrado por los residentes, ya que durante el periodo 2010-2017 ha superado el 63% frente al 42% que veíamos con anterioridad. En términos anualizados supone un incremento del 7,3% frente al de los residentes nacionales que se puede cifrar en poco más del 5% anual. En cuanto a la nacionalidad de los viajeros podemos afirmar

que éstos están concentrados en un grupo relativamente pequeño países o conjunto de países. Con la finalidad de proporcionar una imagen sintética de su procedencia se ha procedido a computar el porcentaje medio anual para el conjunto del periodo que supone cada uno de esos orígenes. Los resultados se muestran en la siguiente tabla.

Tabla. Peso relativo de cada país o grupo de países en los viajeros no residentes en España recibidos por la ciudad de Murcia. Promedio del periodo 2010-2017. (porcentajes)

<b>Origen</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Origen</b>	<b>Porcentaje</b>
Resto De América	12.72	Bélgica	2.36
Francia	12.53	Suiza	1.50
Italia	11.60	Irlanda	1.41
Reino Unido	10.74	Polonia	1.18
Países Africanos	8.05	Suecia	1.08
Resto Del Mundo	7.07	Noruega	0.98
Alemania	6.27	Finlandia	0.77
Portugal	3.62	Dinamarca	0.76
Países Bajos	3.47	Japón	0.61
Resto De UE	3.35	Republica Checa	0.59
Estados Unidos	2.99	Austria	0.55
Resto Europa	2.79	Grecia	0.32
Rusia	2.54	Luxemburgo	0.15
		Total	100.00

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

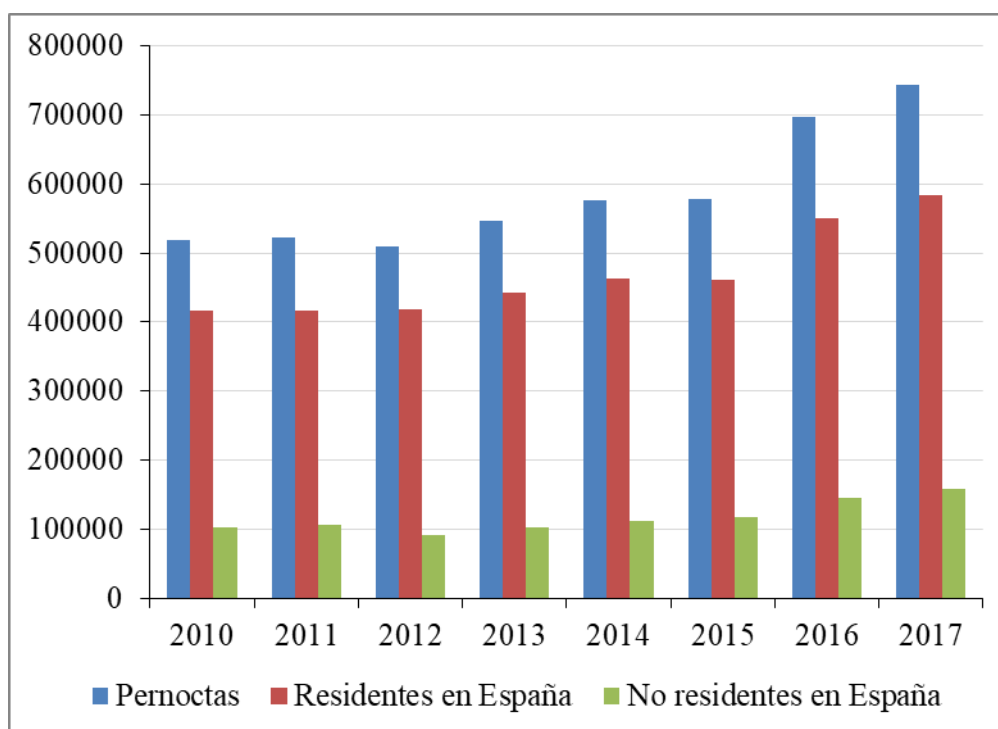
Como se puede observar, para el conjunto del periodo, el origen de la mayor parte de los viajeros recibidos en la ciudad de Murcia es Resto de América que engloba todo el continente salvo Estados Unidos, Canadá y México. El primer país en aparecer en el ranking es Francia, cuyo peso relativo promedio se sitúa por encima del 12%, valor muy similar al registrado por Italia (11%) y Reino Unido (casi 11%). Si a estos tres países le agregamos los que proceden de Alemania, 6%, tendríamos que concluir que aproximadamente el 40% de los viajeros que tiene como destino la ciudad de Murcia poseen residencia en los 4 países grandes de la Unión Europea (Francia, Italia, Reino Unido y Alemania, por este orden). El conjunto de países de la UE-28 explicaría algo más del 61% del total de viajeros recibidos por la ciudad de Murcia para el periodo 2010-2017. Tras la UE-28, por grandes grupos de países, serían los del conjunto de América, Resto de América y EE.UU, con más del 15% del total del total nuestro segundo gran mercado, y finalmente, los países del continente africano con algo más del

8% sobre el total de viajeros en la ciudad de Murcia con residencia no española en el periodo 2010-2017.

### 2.2.1. PERNOCTACIONES EN LA CIUDAD DE MURCIA 2010-2017.

Durante el periodo 2010-2017 las pernoctaciones en la ciudad de Murcia se han comportado de modo muy dinámico, puesto que han crecido a un ritmo medio anual del 5,3%. Este incremento, sin embargo es superior al registrado en el conjunto de la CARM ya que en esta el crecimiento ha sido del 2,2%. Atendiendo a la residencia de los que pernoctan se puede señalar que las pernoctaciones de los ciudadanos no residentes en España han crecido a un ritmo más vigoroso que las que se derivan de viajeros con residencia en España (6,6 frente a 4,9%). A pesar de este mayor dinamismo las pernoctaciones realizadas por ciudadanos españoles siguen siendo casi un 79% del total, y las derivadas de no residentes poco más de un 21%. Estos porcentajes son muy similares a los que se registraban al inicio del periodo cuando eran 80 y 20%, respectivamente.

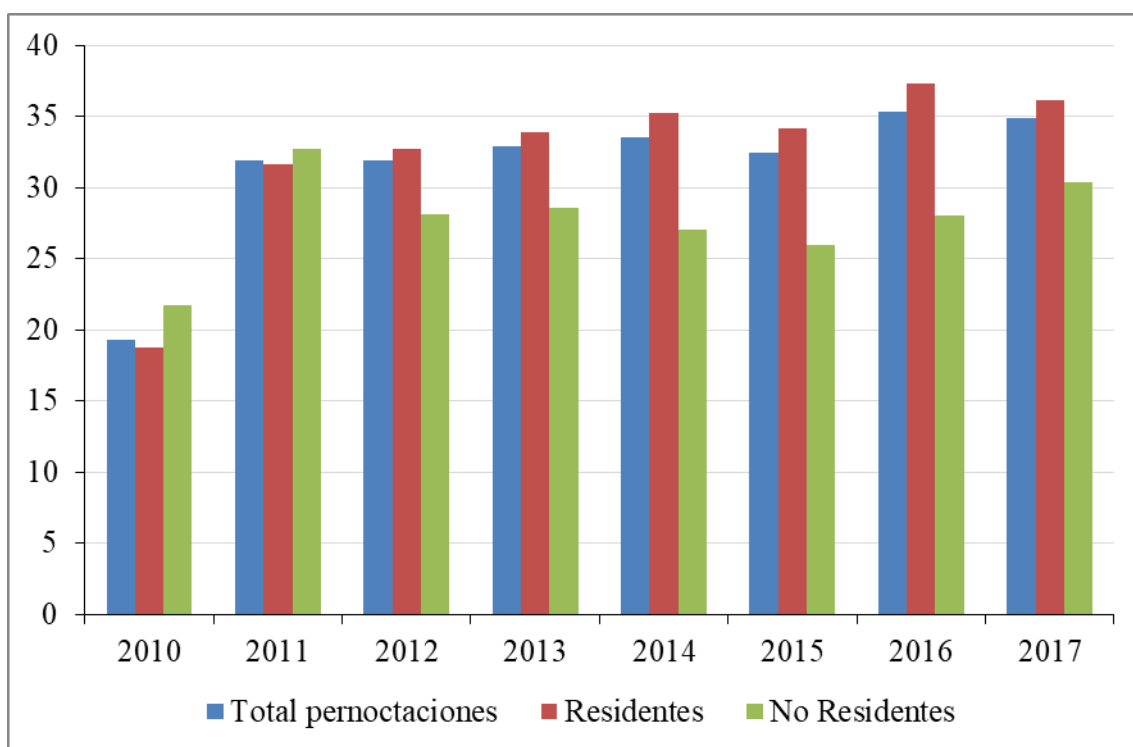
Gráfico. Pernoctas totales, por parte de residentes en España y no residentes, en la ciudad de Murcia durante el periodo 2010-2017.



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

El mayor dinamismo en el incremento de las pernoctaciones en la ciudad de Murcia en relación con lo observado con el total regional motiva que el peso de la ciudad de Murcia haya crecido considerablemente. En efecto, en el año 2010, únicamente un 20% de las pernoctas realizadas en la CARM se realizaban en la ciudad de Murcia. Este porcentaje, además, era prácticamente el mismo para residentes (19%) como para no residentes (22%). Sin embargo, siete años después, las pernoctaciones en la ciudad de Murcia suponen casi un 35% del total de pernoctaciones realizadas en la región. De hecho para el caso de las pernoctaciones realizadas por residentes españoles este porcentaje supera el 36% y para los no residentes supera ligeramente el 30%, como se pudo observar en el siguiente gráfico.

Gráfico. Porcentaje de pernoctaciones en la ciudad de Murcia sobre el total de pernoctaciones realizadas en la región según residencia en el periodo 2010-2017.



de Murcia, cabe preguntarse por el origen geográfico de los mismos. De nuevo, 6 son las CC.AA, además de la propia Región de Murcia, que aglutinan la mayor parte de las pernoctaciones. Alrededor del 75% de las pernoctas realizadas en la ciudad de Murcia tienen como CC.AA de residencia del viajero la Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Andalucía, Cataluña, Castilla La Mancha y Castilla y León. En el año 2010 el principal mercado emisor era la Comunidad de Madrid que suponía algo más del 20%

de las pernoctas realizadas en la ciudad de Murcia, un porcentaje ligeramente superior al que tenía, en ese mismo año, la Comunidad Valenciana. Por su parte, Andalucía representaba poco más del 15% de las pernoctas, y Cataluña algo menos de un 12%. Las dos Castillas representaban conjuntamente aproximadamente un 7%, siendo nuestra vecina la más importante de las dos con un peso superior al 4%. Esta situación ha variado sustancialmente en cuanto al ranking de las tres primeras CC.AA por importancia 7 años después. En efecto, Andalucía se ha convertido en la CC.AA que aglutina una mayor proporción de pernoctas en la ciudad de Murcia, algo más de un 20%, intercambiando su posición con la Comunidad de Madrid que ahora representa poco menos de un 18%. La Comunidad Valenciana, por su parte, mantiene la segunda posición en el ranking, aunque con un ligero descenso de su peso, que ahora no llega al 18%. Cataluña y las dos Castillas mantienen sus posiciones relativas, aunque con cierto descenso del que corresponde a Cataluña, que ahora no llega al 10%, y ligeros avances del peso de ambas Castillas (casi 5% y 3%, respectivamente).

Tabla. Ranking por CC.AA de residencia de las pernoctaciones de viajeros recibidos en 2010 y 2017 con destino la ciudad de Murcia

2010		2017	
Comunidad de Madrid	20.62	Andalucía	20.83
Comunidad Valenciana	19.58	Comunidad Valenciana	17.97
Andalucía	15.31	Comunidad de Madrid	17.83
Región de Murcia	13.68	Región de Murcia	13.69
Cataluña	11.86	Cataluña	9.73
Castilla la Mancha	4.19	Castilla la Mancha	4.89
Castilla y León	2.73	Castilla y León	3.07
País Vasco	2.45	País Vasco	1.77
Galicia	1.98	Galicia	1.67
Aragón	1.37	Aragón	1.58
Canarias	1.33	Principado de Asturias	1.41
Islas Baleares	1.33	Islas Baleares	1.38
Principado de Asturias	1.03	Canarias	1.22
Extremadura	0.84	Extremadura	1.02
Comunidad Foral de Navarra	0.67	Comunidad Foral de Navarra	0.69
Cantabria	0.49	Cantabria	0.68
La Rioja	0.32	La Rioja	0.33
Ceuta	0.21	Ceuta	0.16
Melilla	0.00	Melilla	0.07

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Este cambio en las posiciones relativas de las primeras CC.AA en el ranking de pernoctas en la ciudad de Murcia pone de manifiesto un comportamiento dinámico diferente a lo largo del septenio. En efecto, mientras que el conjunto de las pernoctaciones ha crecido a un ritmo medio anual cercano al 5% a lo largo del periodo 2010-2017, el crecimiento de las ligadas a aquellos viajeros que tiene como lugar de residencia la Comunidad de Madrid se ha comportado de una forma sustancialmente menos dinámica (inferior al 3% en media anual), mientras que las de los viajeros con residencia en Andalucía han crecido a un ritmo que, prácticamente, ha doblado al del conjunto de reservas (9,6% como media anual). Por otra parte, la Comunidad Valenciana (3,6%) y Cataluña (2%), también se han comportado de forma menos dinámica que el agregado, dando lugar a un retroceso en sus pesos relativos. Ambas Castillas, por su parte, se han comportado de forma más dinámica que el conjunto con crecimientos anualizados que ronda el 7% en ambos casos. El comportamiento dinámico descrito y el peso relativo en el año inicial determinan la proporción del crecimiento del agregado que es atribuible a cada una de las CC.AA de residencia de los viajeros. Precisamente esa información, es la que se recoge en la siguiente tabla. En dicha información se pone de manifiesto como casi un 35% del crecimiento total de las pernoctas en la ciudad de Murcia registrado entre 2010-2017 se explica exclusivamente por el comportamiento de los ciudadanos residentes en Andalucía. La porción de dicho crecimiento atribuible a la Comunidad de Madrid es sustancialmente menor, superando escasamente el 10%, mientras que la de la Comunidad Valenciana roza el 14%. El mayor dinamismo de Castilla La Mancha explica que se le pueda atribuir una contribución del 6,5% que es superior a la que se obtiene para Cataluña que se queda en el 4,5%. La contribución al crecimiento de Castilla y León se puede cifrar en poco menos del 4%.

Tabla. Contribuciones al crecimiento de las pernoctaciones de viajeros a la ciudad de Murcia con residencia en CC.AA de España (2010-2017)

<b>Regiones</b>	<b>%</b>
Andalucía	34.65
Aragón	2.11
Principado de Asturias	2.38
Islas Baleares	1.49
Canarias	0.93
Cantabria	1.17
Castilla y León	3.91
Castilla la Mancha	6.64
Cataluña	4.42
Comunidad Valenciana	13.95
Extremadura	1.47
Galicia	0.88
Comunidad de Madrid	10.83
Región de Murcia	13.70
Comunidad Foral de Navarra	0.75
País Vasco	0.08
La Rioja	0.37
Ceuta	0.03
Melilla	0.25
Total	100.00

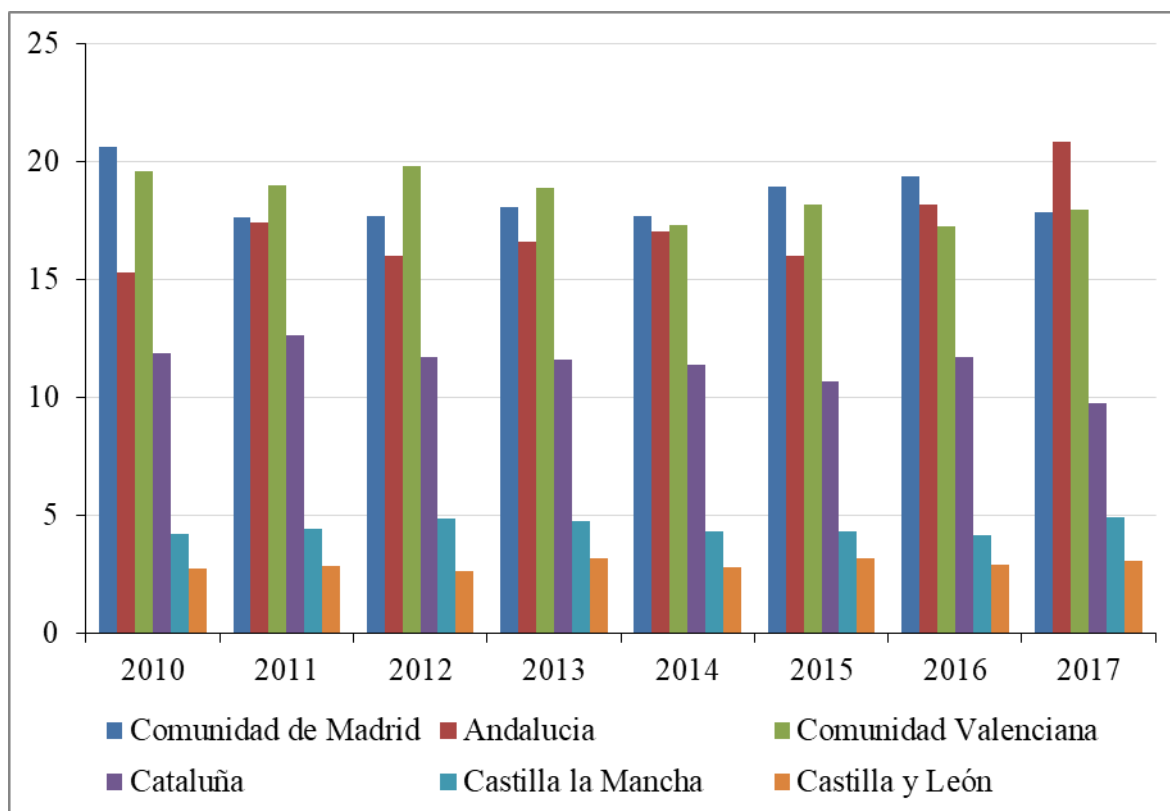
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Si en lugar de centrarnos en los años extremos, observamos el peso que tienen las distintas CC.AA de residencia de los viajeros que pernoctan se aprecia como los tres principales mercados emisores, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana y Andalucía, han seguido trayectorias diferentes. Así, para el caso de Andalucía podría decirse que su importancia relativa se ha comportado de forma relativamente estable alrededor de un valor medio hasta el año 2013, pero desde dicho año se advierte un fuerte crecimiento en su peso relativo. Por su parte, para la Comunidad Valenciana podríamos decir que su importancia relativa se comporta de forma relativamente estable por subetapas. En la subetapa 2010-2013 oscila de forma relativamente estable alrededor de un determinado valor medio, al igual que en la siguiente subetapa, 2014-2017, pero en esta segunda el valor medio de referencia es inferior en términos porcentuales. Por su parte, la Comunidad de Madrid, tras el máximo del primer año,



2010, parece que su peso relativo se encuentra estabilizado alrededor de un valor medio inferior al inicialmente observado.

Gráfico. Peso en las pernoctaciones en la ciudad de Murcia por CC.AA de residencia durante el periodo 2010-2017 de los principales emisores (porcentajes)



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

En relación con la evolución de las pernoctas de viajeros no residentes en España durante el periodo 2010-2017 en la ciudad de Murcia debemos señalar que éstas se han comportado de forma más dinámica que la de los residentes. Así, éstas han crecido a un ritmo medio acumulativo anual de 6,6% frente a poco menos del 5% para los residentes nacionales. Atendiendo al país o grupo de países de origen se ha construido un promedio con los pesos anuales para el conjunto del periodo con la finalidad de detectar los principales mercados internacionales emisores de pernoctas en la ciudad de Murcia. La información queda recogida en la siguiente Tabla. Como se explicita, el principal mercado en términos de países es Italia, que explica casi el 13% del total de pernoctas para el conjunto del periodo 2010-2017. A continuación se encontraría Resto de América (que incluye todo el continente americano salvo EE.UU, Canadá y México), y seguidamente aparecen las otras tres grandes economías de la UE-28, esto es, Reino

Unido (12%), Francia (11%) y Alemania (7%). Por tanto, puede afirmarse que las cuatro grandes economías de la UE-28, Italia, Reino Unido, Francia y Alemania representan para el conjunto del periodo 2010-2017 algo más del 42% de las pernoctaciones realizadas por no residentes en la ciudad de Murcia. Si nos referimos al conjunto de la UE-28, tendremos que convenir que éste constituye el principal mercado de pernoctaciones de la ciudad de Murcia, al suponer prácticamente el 64% de las mismas para el periodo analizado. El segundo mercado en orden de importancia estaría constituido por el conjunto del continente americano, Resto de América y EE.UU, que suponen más del 16% del total de pernoctaciones durante el periodo.

Tabla. Peso relativo de cada país o grupo de países en pernoctaciones de los viajeros no residentes en España recibidos por la ciudad de Murcia.  
Promedio del periodo 2010-2017 (porcentajes)

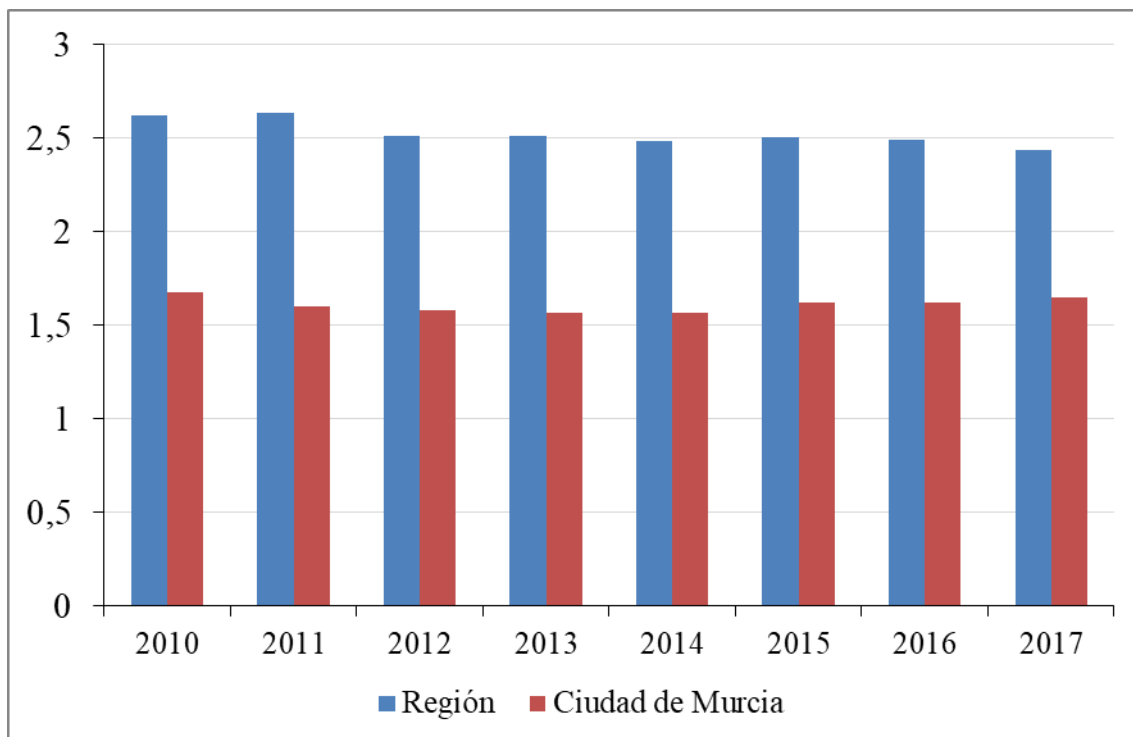
Origen	Promedio	Origen	Promedio
Italia	12.62	Irlanda	1.69
Resto De América	12.07	Suiza	1.43
Reino Unido	11.89	Polonia	1.33
Francia	11.21	Noruega	1.19
Alemania	7.22	Suecia	1.13
Resto Del Mundo	6.59	Dinamarca	1.07
Países Africanos	5.86	Finlandia	0.76
Resto De UE	3.66	Republica Checa	0.70
Países Bajos	3.57	Austria	0.66
Portugal	3.54	Japón	0.64
Estados Unidos	3.40	Grecia	0.39
Resto Europa	2.73	Luxemburgo	0.12
Bélgica	2.41		
Rusia	2.12		

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

## 2.2.2. PERNOCTACIONES POR VIAJERO EN LA CIUDAD DE MURCIA 2010-2017.

Dado que se dispone del número total de viajeros recibidos y las pernoctaciones realizadas resulta interesante preguntarse sobre el número de pernoctas medias por viajero y su comportamiento en el tiempo. En este sentido es preciso señalar que el valor medio del indicador es sustancialmente menor para la ciudad de Murcia que para el conjunto regional. En efecto, mientras que en el año 2017 el número de pernoctas promedio se situaba en la región en algo más de 2.4 noches, para la ciudad de Murcia ese valor se encuentra en 1.6 noches. Además, estas diferencias se encuentran de forma sostenida en el tiempo, como se puede observar en el siguiente gráfico. Sin embargo, si se puede señalar que la distancia relativa de la variable de interés entre ambos se ha estrechado durante los 7 años analizados, ya que el valor observado en la ciudad de Murcia pasa de representar el 64% al 68% a lo largo del periodo. La razón que está detrás de esta convergencia no es tanto un incremento del valor para la ciudad de Murcia, que permanece relativa estable, como un sustancial retroceso del guarismo regional que en estos 7 años ha pasado de 2.6 a 2.4.

Gráfico. Número de pernoctaciones media por viajero en la Región de Murcia y la ciudad de Murcia 2010-2017.

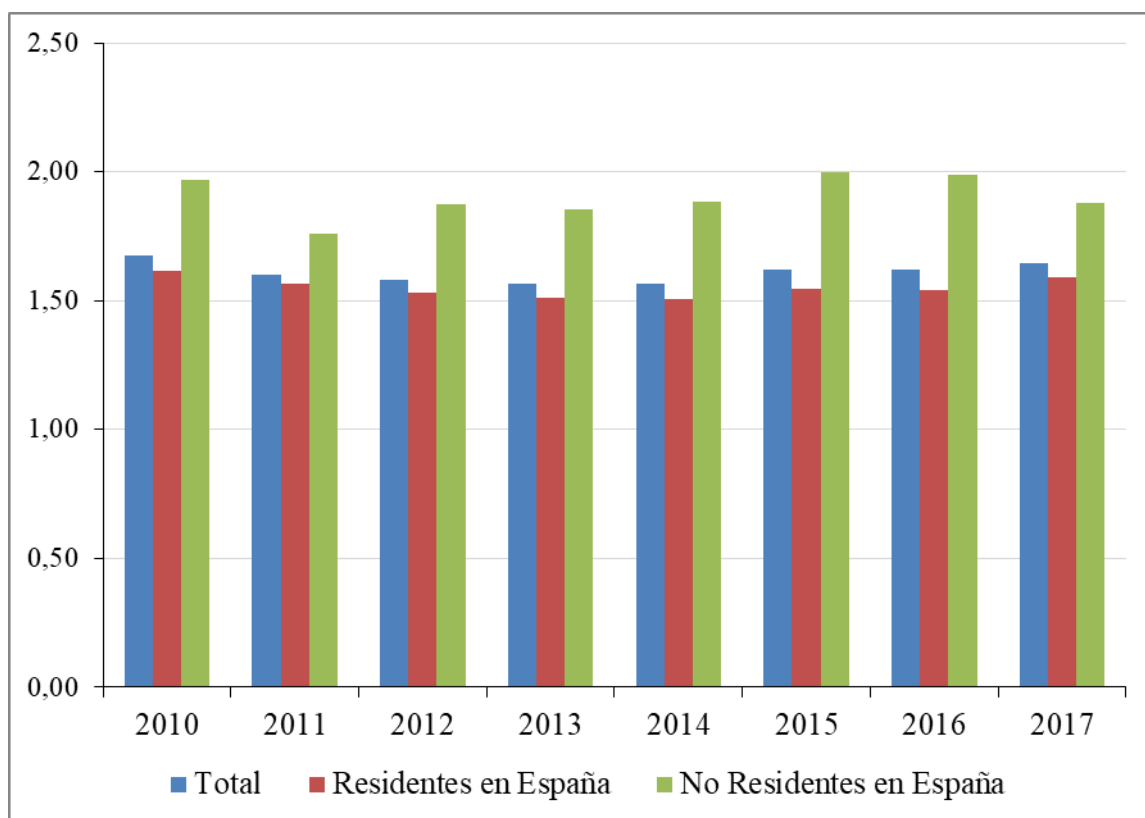


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Cabe preguntarse sobre si el número medio de pernoctas es diferente en función de si el viajero es residente en territorio nacional o no. Precisamente esta información, referida a la ciudad de Murcia, es la que se ofrece en el siguiente gráfico. Como se pueda observar

el número medio de pernoctaciones de los viajeros extranjeros resulta superior, entre un 12 y 30%, al de los residentes en territorio nacional. Esta diferencia se obtiene de forma regular en todos los años considerados.

Gráfico. Pernoctaciones medias por viajero en la ciudad de Murcia atendiendo a si reside o no en territorio nacional (2010-2017)

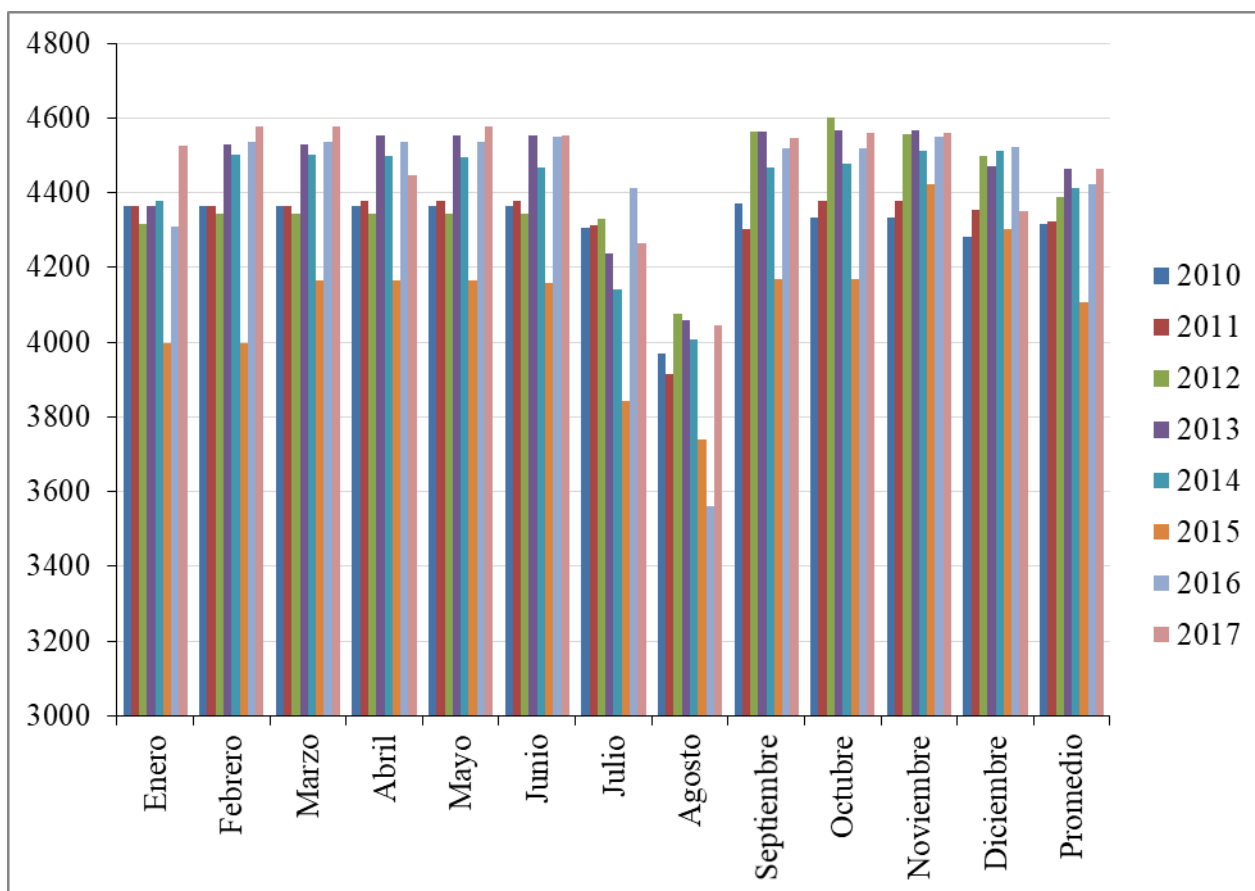


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

### 2.2.3. OCUPACION HOTELERA EN LA CIUDAD DE MURCIA 2010-2017.

A la hora de analizar el grado de ocupación hotelera en la ciudad de Murcia, el primer paso debe consistir en analizar cómo se ha comportado la oferta de plazas a lo largo del periodo de estudio 2010-2017. Precisamente dicha información queda recogida en el siguiente gráfico.

Gráfico. Estimación del número mensual de plazas hoteleras en la ciudad de Murcia durante el periodo 2010-2017.

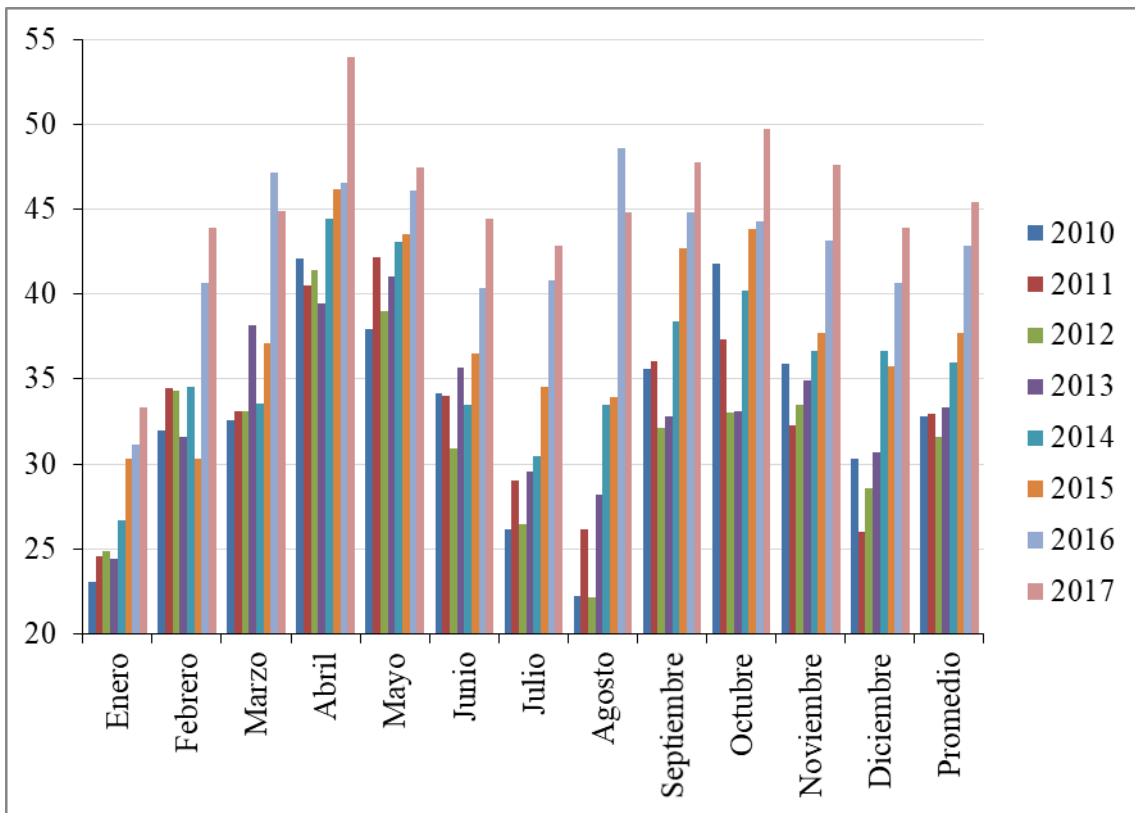


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Como se puede observar, la oferta presenta variaciones sustanciales por meses, siendo los meses de verano los que concentran los mayores descensos en el número de plazas, especialmente en agosto. Tradicionalmente en el mes de agosto se reduce el número de plazas alrededor de un 10% sobre el promedio ofertado para la totalidad del año. Si centramos nuestra atención en la evolución del promedio anual de plazas ofertadas, repararemos en que a lo largo de este periodo de 7 años la oferta se ha incrementado un ligero 3,5%. Sin embargo, el comportamiento de las plazas ofertadas no ha sido monótonamente creciente, puesto que en 2014, y sobre todo en 2015, se produjeron reducciones sobre el valor promedio del año inmediatamente anterior. Por otro lado es preciso señalar que 2017 es el año que en promedio anual arroja un mayor número de plazas de la serie histórica, 4466 plazas.

Una vez analizado el comportamiento de la oferta de plazas, tiene pleno sentido preguntarse acerca del grado de ocupación efectiva de las mismas. Dicha información queda recogida en el siguiente gráfico donde se muestran los promedios mensuales de ocupación para el periodo comprendido entre 2010 y 2017. Como se puede observar la ocupación mensual presenta de forma regular un carácter estacional. En términos agregados para el conjunto de los 7 años, podemos distinguir tres grandes grupos. Primero, los meses que de forma más o menos sistemática, o al menos en promedio, se comportan mejor que la media anual. En este colectivo nos referiríamos a los meses de primavera (Marzo, Abril y Mayo) y los de otoño (Septiembre, Octubre y Noviembre). En un segundo grupo estarían los meses cuyo comportamiento para los 7 años considerados es muy similar a la media. Dicho grupo lo integrarían los meses de Febrero, Junio y Diciembre. Finalmente, se encuentran los meses donde tradicionalmente el comportamiento es sustancialmente peor que la media anual. Este grupo estaría formado por los meses de verano, Julio y Agosto, así como el mes de Enero, que sistemáticamente registra una menor tasa de ocupación. Centrando la atención en el desempeño en términos anuales, podemos señalar que existen dos etapas claramente diferenciadas. De un lado, los años de crisis, 2010 a 2013, y de otro, los años coincidentes con la nueva fase expansiva de la economía española, 2014 a 2017. Durante la primera etapa, el grado de ocupación medio anual permaneció relativamente estable alrededor del 33% de ocupación, con pequeñas variaciones anuales. En la segunda etapa se inicia un claro proceso de incremento de la ocupación media anual, lo que provoca que en 4 años se incremente en más de 10 puntos porcentuales la ocupación media anual. De hecho, en 2017 se registra el máximo de la serie con un valor promedio del 45,4%. Durante los meses de mayor ocupación en el año 2017 el grado de ocupación mensual bordeó el 50%, superándolo únicamente en el mes de Abril, por primera y única vez en todo el periodo analizado. Comparando los años extremos del periodo de estudio, podemos ver como el incremento de la ocupación media anual experimentado durante el septenio alcanza el 38.3%.

Gráfico. Ocupación hotelera mensual en la ciudad de Murcia para el periodo 2010-2017 (porcentajes)

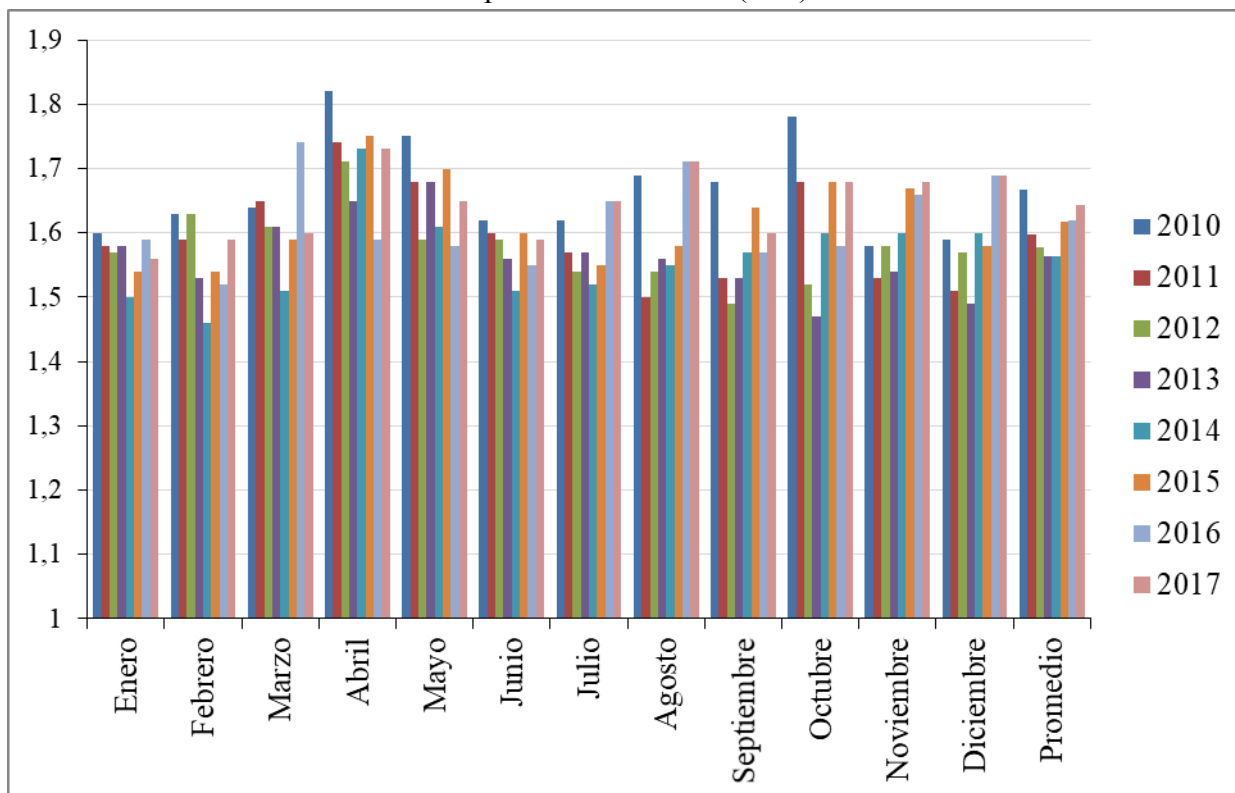


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Otro aspecto relevante en lo que concierne a la ocupación hotelera es el que concierne a la duración de la estancia media. Esta información en base mensual queda recogida en el siguiente gráfico para la ciudad de Murcia a lo largo del periodo 2010-2017. Como se puede observar a lo largo de los años de crisis económica la duración de la estancia media se redujo sensiblemente, pasando de casi 1.67 días en 2010 a poco más de 1.56 en 2013. Sin embargo, tras la llegada de la recuperación económica, se observa cierto proceso lento de recuperación de este indicador, situándose para el año 2017 en 1.64, muy próximo, ya, por tanto, al valor observado al inicio de la serie. En lo que concierne a las diferencias por meses a lo largo del año, podemos observar comportamientos diferenciados en media. En efecto, hay una serie de meses en los que la estancia se sitúa por encima de la media. Estos meses serían los que corresponden con primavera, Marzo, Abril y Mayo, así como también Octubre. Hay un segundo grupo de meses cuyo comportamiento es muy similar al promedio, que estaría compuesto por los meses de

Noviembre, Diciembre y también Agosto. Finalmente, hay otro grupo de meses donde la duración de la estancia media es claramente inferior al promedio, entre los que se situarían los meses de verano, salvo Agosto, esto es, Junio, Julio y Septiembre, y los dos primeros meses del año, Enero y Febrero.

Gráfico. Duración de la estancia media por meses en la ciudad de Murcia para el periodo 2010-2017 (días)



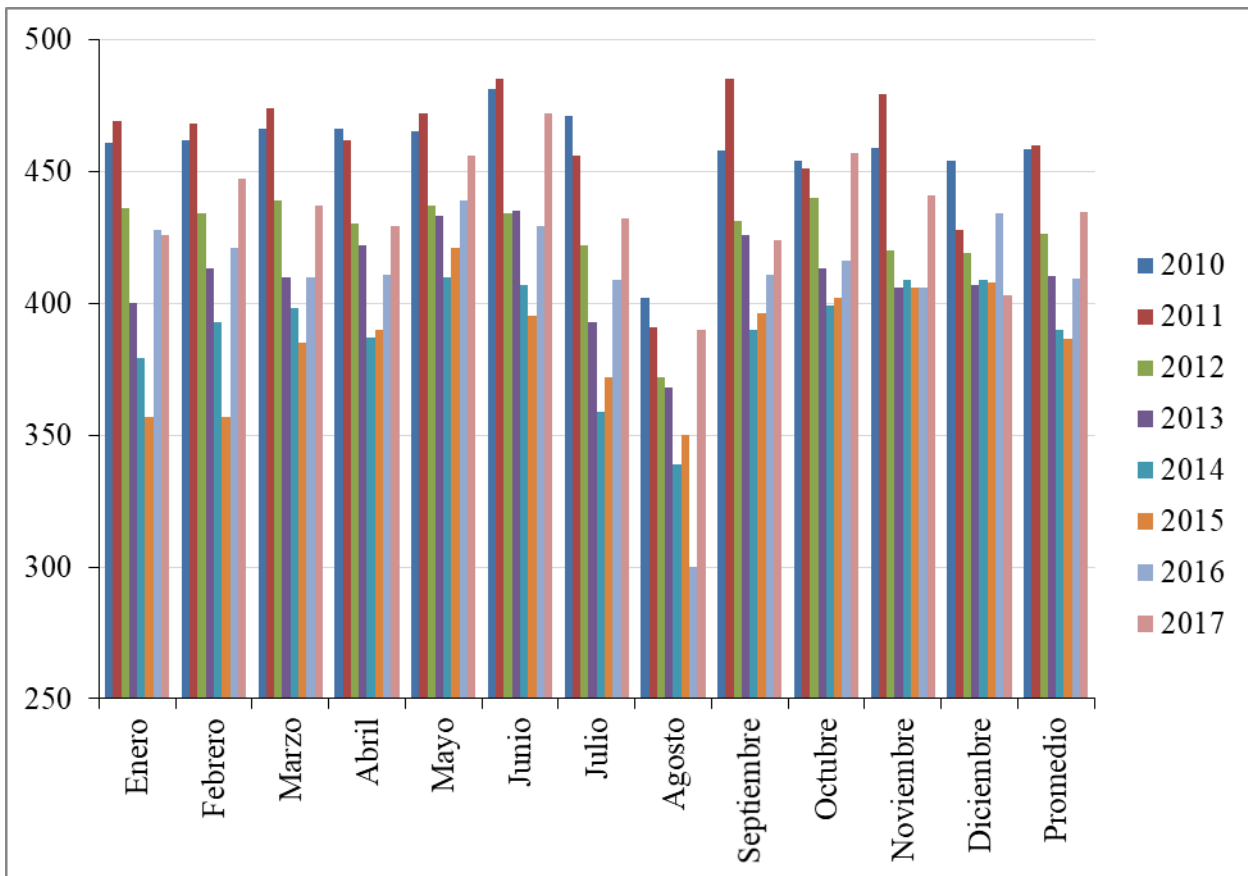
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

Otro aspecto muy relevante a contemplar se refiere al comportamiento del empleo en el sector hotelero de la ciudad de Murcia. Esta información pretende sintetizarse en el siguiente gráfico, donde se muestra el empleo medio en términos mensuales para los 7 años considerados. En primer lugar es preciso señalar que para el conjunto del periodo se observa una reducción importante del empleo medio que podemos situar en más del 5%. Esta reducción del empleo que se inicia con la crisis económica, ni siquiera se detiene con la llegada de la ansiada recuperación. Buena prueba de ello es que el mínimo de empleo promedio anual se obtiene en los años 2014 y 2015. A partir de este último año, si que se observa una sustancial recuperación del empleo, que da lugar a que los niveles de 2017 sean ligeramente superiores a los que se observaban en 2012, pero sin alcanzar los niveles de 2010 o 2011. Si centramos nuestra atención al distinto comportamiento por meses, podemos formar 3 grupos claramente diferenciados. De un



lado, está el mes de Agosto que sistemáticamente es el que arroja los datos con más bajo, con una reducción para el promedio de los años contemplados con respecto a los valores medios anuales que se puede cifrar en un 15%. En un segundo grupo estarían todos los meses que se comportan de forma relativamente similar a la media, Enero, Febrero, Marzo, Abril, Julio, Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre. En el último grupo, se encontrarían los meses de Mayo y Junio que son los que registran valores sistemáticamente por encima de la media alrededor de un 5%.

Gráfico. Empleo medio mensual en hoteles de la ciudad de Murcia para el periodo 2010-2017 (personas)

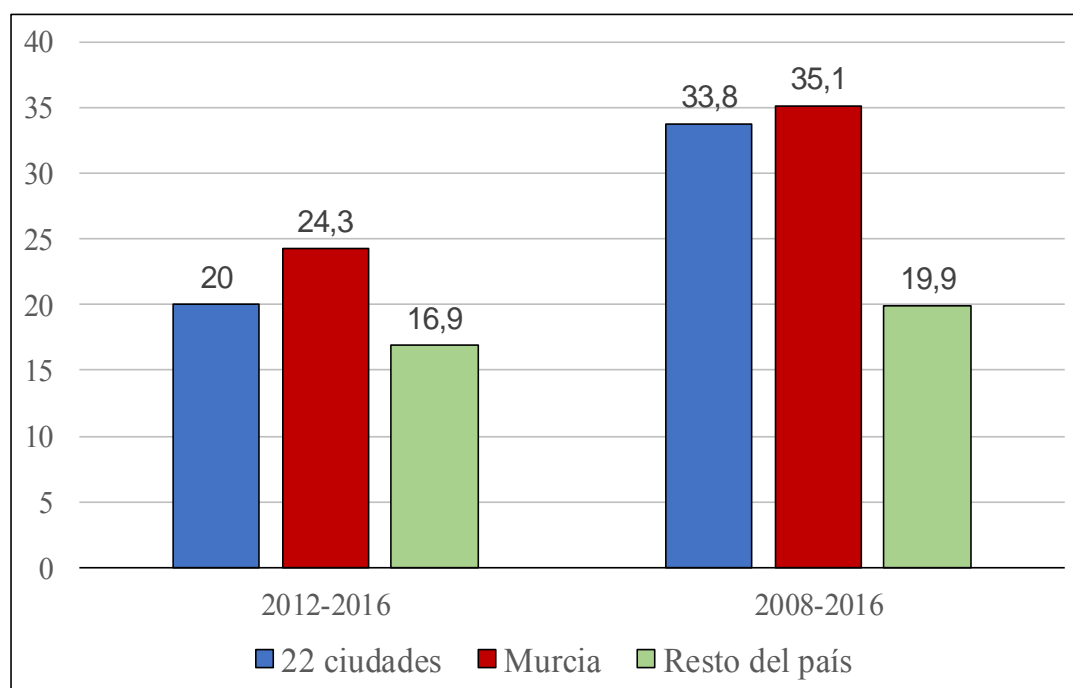


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia y elaboración propia.

## 2.2.4. LA CIUDAD DE MURCIA EN EL CONTEXTO DEL TURISMO DE CIUDAD EN ESPAÑA.

Analizando el resultado de la demanda turística en las 22 ciudades UrbanTUR durante el 2008 hasta el 2016 con los de Murcia y el resto del país podemos comprobar cómo los resultados de la ciudad de Murcia mejoran los de los otros dos ámbitos considerados.

Gráfico. Comparativa del comportamiento de la demanda turística en las 22 ciudades españolas con más llegada de turistas, la ciudad de Murcia y el Resto del País (variación en porcentaje desde 2008-2016 y desde 2012-2016)



Fuente: Elaborado a partir de los datos de la EOH del INE y URBANTUR (2017): *Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos especiales en 2016*, Madrid.

\* Las 22 ciudades que más turistas recibieron en esos años según el INE.

El crecimiento de las pernoctaciones en la ciudad de Murcia supera al de la media de las 22 ciudades que más turistas recibieron en ese periodo de tiempo, así entre 2012-2016 el porcentaje fue de 4,3 puntos superior y de 7,4 puntos respecto al resto del país. Para el periodo que comprende la crisis económica (2008-2016) las pernoctaciones en Murcia fueron 1,3 puntos superiores a las 22 ciudades y de 15,2 puntos sobre el resto del país. Este desempeño ha sido posible, en parte, por el crecimiento de los visitantes extranjeros y por el abaratamiento de los viajes y el importante efecto de la percepción de inseguridad en otros destinos. El incremento de los visitantes extranjeros, como

hemos visto anteriormente, entre 2013-2017 en la ciudad de Murcia ha sido del 54,8 %. Estos datos apuntan en una dirección alcista en el punto de partida de la llegada del AVE. Paralelamente, se ha registrado en las 22 ciudades más turísticas del país un incremento de la explotación de viviendas habituales por cortos periodos como alojamientos turísticos, en parte debido a la proliferación de nuevas plataformas digitales, que han propiciado un crecimiento exponencial y desbordado de la llegada de turistas a las ciudades, hasta alcanzar una dimensión cercana a la oferta tradicional regulada<sup>1</sup>.

No contamos con datos específicos del uso por parte de los turistas que llegan a la ciudad de Murcia de este nuevo tipo de alojamientos, pero si podemos analizar la tendencia en las 22 ciudades UrbanTUR a través los datos de las plataformas on-line Las actividades que principalmente realizan estos visitantes urbanos cuando visitan la ciudad de Murcia son las siguientes:<sup>2</sup>

Tabla. Tipos de establecimientos comerciales y de ocio visitados por los turistas (%)

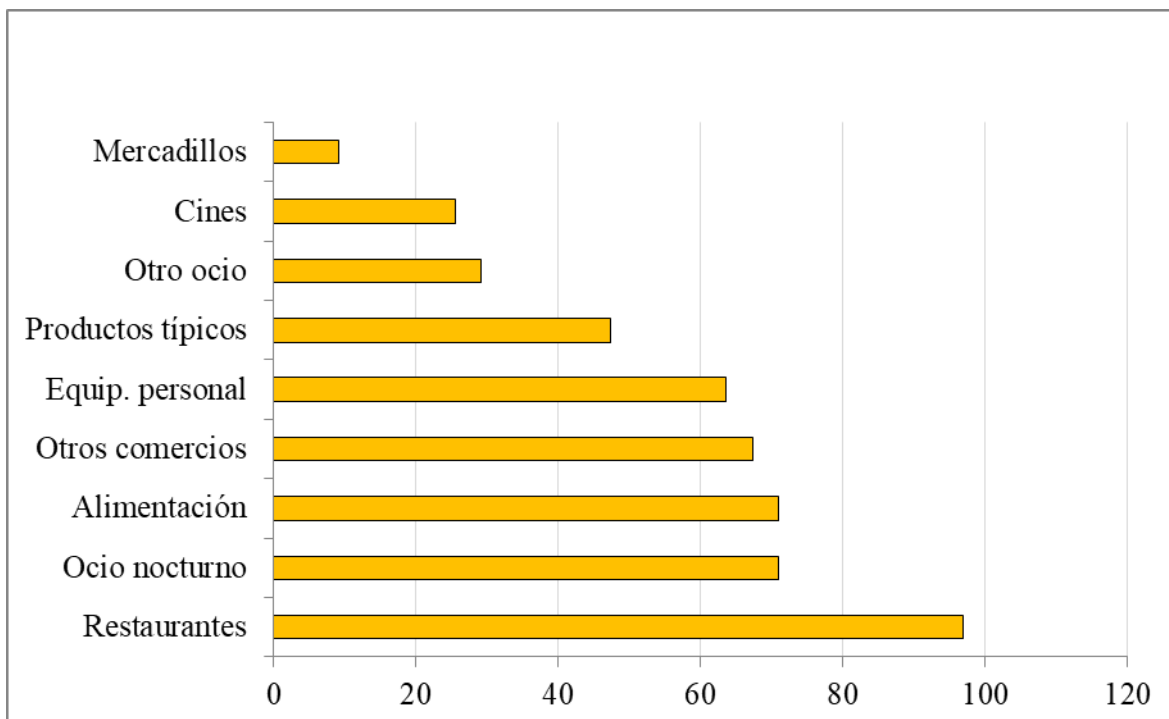
<b>Tipo de establecimiento</b>	<b>Porcentaje</b>
Restaurantes	96,94
Ocio nocturno	70,90
Alimentación	70,90
Otros comercios	67,30
Equipamiento personal	63,60
Productos típicos	47,30
Otro ocio	29,10
Cines	25,50
Mercadillos	9,10

Fuente: ITREM (2006)

<sup>1</sup> La opción de hospedaje en viviendas no reguladas es la que más está incidiendo en el incremento de la llegada de turistas a las 22 ciudades con mayor llegada de turistas de España que, por su carácter no regulado y su mayoritaria explotación irregular, impide su cuantificación y seguimiento pormenorizado. A este flujo de llegadas hay que añadir, otros, no menos importantes, en las ciudades generadoras de eventos culturales y de marcado interés administrativo y comercial, así como en las costeras el asociado al tráfico de cruceros, que provocan que los datos de la demanda turística sean muy superiores a los que registran las estadísticas oficiales, basadas en la oferta reglada.

<sup>2</sup> ITREM: *Hábitos de Consumo de los turistas en la Región de Murcia*, 2006.

**Gráfico. Tipo de establecimientos comerciales y de ocio visitados en la ciudad de Murcia (%)**



En cuanto al gasto diario por turista, siguiendo también al ITREM<sup>3</sup>, se estima en 78,20 €, lo que arroja un impacto directo sobre la ciudad al año de 57,5 millones de euros. Sin embargo, tal gasto varía en función de la procedencia del visitante. Así los turistas extranjeros gastan más que los nacionales y entre éstos últimos los que más gastan son, por este orden, los residentes en Andalucía, Comunidad Valenciana y Castilla-León.<sup>4</sup> El medio de transporte utilizado es evidentemente el automóvil propio en un elevado porcentaje de los casos para los turistas nacionales, mientras que para los extranjeros es el avión. El ferrocarril, como tendremos oportunidad de analizar representa un porcentaje muy pequeño de las llegadas: 2,8% del total,<sup>5</sup> lo que arroja una cifra cercana a los 13.000 turistas/año.

<sup>3</sup> ITREM: *El gasto turístico en la Región de Murcia, 2005. Estudios sobre el gasto turístico en la Región de Murcia. Año 2011*

<sup>4</sup> Naturalmente que en estas cifras no están incluidos los residentes en la Región de Murcia que representan un porcentaje muy considerable, si bien suele tratarse de excursionismo.

<sup>5</sup> Hemos tomado como referencia para este dato el estudio del ITREM: *Estudios de Productos. Turismo Cultural-Primavera, 2016*, por parecernos más representativo.

### 2.3. TURISMO EMISOR EN LA CIUDAD DE MURCIA

En 2016 los residentes en la Región de Murcia realizaron 4.349.764 viajes turísticos. Por destinos, además de la propia Región, destacan la Comunidad Valenciana (20,9%), Andalucía (14%), Madrid (11,3%) y Castilla La Mancha (6%). Resulta difícil extrapolar estos datos a la ciudad de Murcia; no obstante, sabemos a través de la encuesta HABITUR<sup>6</sup>, que la región ocupa un lugar intermedio respecto a otras Comunidades Autónomas y su propensión viajera o porcentaje de la población que realiza al menos un viaje turístico al año está muy cercana a la media nacional del 66%. Teniendo en cuenta tales datos, puede estimarse que el volumen de viajeros residentes en la ciudad de Murcia que realiza, al menos, un viaje turístico al año es de unas 290.000 personas que realizan, de media, 3 viajes turísticos al año, lo que totaliza 870.000 desplazamientos.

Durante el ejercicio 2016 –último del que se poseen datos-, los residentes en la Región de Murcia, realizaron 104.883 viajes turísticos en tren, originando 595.567 pernoctaciones y una estancia media en destino de 5,68 noches<sup>7</sup>. Combinando ambos datos (desplazamientos totales/viajes turísticos en tren), el resultado indica que un 12,05 % de los viajes turísticos realizados por los residentes en Murcia capital utilizan el ferrocarril como medio de desplazamiento

A nivel regional, sin embargo, tales viajes representan un porcentaje pequeño sobre el total de viajes turísticos (4.349.764), de apenas el 2,41%. No obstante, se observa que la estancia media en destino aumenta en el caso del ferrocarril (5,68 noches) frente a las 4,45 noches de media cuando se utilizan otros medios de transporte.

Cuadro. El turismo emisor por ferrocarril de los residentes en Murcia capital (2016)

Número de turistas	104.883
% sobre el total	12,05
Pernoctaciones	595.567
Estancia media en destino (noches)	5,68

Fuente: elaboración propia a partir de datos INE e IET

<sup>6</sup> Instituto de Estudios Turísticos (2007): *Informe Hábitos Turísticos de los residentes en España (HABITUR)*, Madrid.

<sup>7</sup> INE, Encuesta Turística a Residentes.

### **3. CARACTERIZACIÓN DEL PERFIL DE VIAJERO A LA REGIÓN DE MURCIA (2015-2017)**

#### **3.1. SEGÚN TIPO DE ALOJAMIENTO.**

El número de viajes de residentes españoles con destino a la Región de Murcia se ha incrementado de forma notable a lo largo de los últimos 2 años. En efecto, entre 2015 y 2017, el crecimiento del número de viajes supera el 28%. De forma similar, las pernoctaciones también muestran dinamismo, aunque algo menor, y éste se puede cifrar en un 19% de incremento. Es un hecho conocido que una parte sustancial de los viajeros que llegan a la Región de Murcia no utilizan establecimientos de mercado para su alojamiento. Durante los últimos 3 años, sin embargo se aprecia cierta tendencia a que una mayor proporción de los viajeros utilicen alojamientos de mercado. Así, el porcentaje de pernoctaciones realizadas en estas condiciones ha pasado de representar poco más del 26% en el año 2015 a casi el 32% de las pernoctaciones realizadas en el año 2017. Esto es especialmente significativo en un entorno en el que el total de pernoctaciones ha crecido algo más de un 19% en dicho periodo. Lo que ha motivado que las pernoctaciones en alojamientos de mercado crezcan algo más de un 40% entre 2015 y 2017. Atendiendo a la duración media del viaje se observa cierta tendencia a una importante reducción de la misma para los alojamientos de mercado, ya que se ha pasado de 4.8 días a 4.2 días entre los años extremos. Este mismo fenómeno, pero menos intenso, también se observa para aquellos viajeros que se alojan por otros medios.

Un aspecto crucial es analizar que ha sucedido con el gasto total de estos viajeros. Como se puede observar en la siguiente tabla, éste ha crecido en algo más de un 24% en términos agregado. Si bien, la dinámica seguida por el gasto total atendiendo al tipo de alojamiento es muy diferente. En efecto, para el caso de los viajeros que utilizan alojamiento de mercado se encuentra un gran dinamismo del gasto total, que crece casi un 48%. Sin embargo, para el resto de viajeros el dinamismo observado para el gasto total es sustancialmente menor, alrededor del 5%. Si centramos nuestra atención en el gasto medio por persona, podremos observar una ligera disminución, que en términos totales se puede cuantificar en el -3%, siendo más intensa para el caso de los viajeros que emplean alojamientos de no mercado, -10%, que la observada para los que se alojan

en establecimientos, casi un -8%. Dado que la reducción de la duración es más intensa que la sufrida en el gasto medio por persona, se obtiene un incremento del gasto medio diario por persona. Para el conjunto de los viajeros dicho incremento es del 4%. El mismo fenómeno ocurre para los que se alojan en condiciones de mercado el incremento es del 5%. Sin embargo, en el caso de los que no emplean alojamientos de mercado puesto que la reducción del número de jornadas es menor que el decremento del gasto medio, se observa el fenómeno contrario, esto es una reducción del gasto medio diario por persona de casi un 6%.

Si centrásemos nuestra atención en cómo contribuye cada una de las modalidades de alojamiento, de mercado y de no mercado, a las variaciones sufridas por las magnitudes analizadas deberíamos concluir que el papel protagonista lo desempeña el alojamiento de mercado. En efecto, sobre el total de viajes, casi el 55% del incremento es atribuible a dicho tipo de alojamiento. En lo que respecta a las pernoctaciones, prácticamente un 56% del incremento se puede atribuir a los viajeros con alojamiento de mercado. Finalmente, en lo que se refiere al dinamismo del gasto total, debemos de concluir que poco más del 88% del mismo se explica por este tipo de viajeros.

Cuadro. Viajes, pernoctaciones, duración media y gastos de los residentes nacionales con destino la Región de Murcia según su alojamiento principal.

<b>Total</b>	2015	2016	2017
Viajes	3,257,328	3,763,658	4,177,476
Pernoctaciones	15,184,345	15,608,107	18,079,625
Duración media de los viajes (días)	4.7	4.2	4.3
Gasto total (miles de euros)	525,971.5	551,313.6	653,174.5
Gasto medio por persona (euros)	161.5	146.5	156.4
Gasto medio diario por persona (euros)	34.6	35.3	36.1
<b>Mercado</b>	2015	2016	2017
Viajes	828,801	1,033,015	1,329,109
Pernoctaciones	3,997,347	5,019,892	5,611,001
Duración media de los viajes (días)	4.8	4.9	4.2
Gasto total (miles de euros)	233,359.9	301,019.3	345,320.6
Gasto medio por persona (euros)	281.6	291.4	259.8
Gasto medio diario por persona (euros)	58.4	60.0	61.5
<b>No Mercado</b>	2015	2016	2017
Viajes	2,428,527	2,730,643	2,848,367
Pernoctaciones	11,186,998	10,588,216	12,468,625
Duración media de los viajes (días)	4.6	3.9	4.4
Gasto total (miles de euros)	292,611.6	250,294.3	307,853.9
Gasto medio por persona (euros)	120.5	91.7	108.1
Gasto medio diario por persona (euros)	26.2	23.6	24.7

Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

### 3.2. SEGÚN MOTIVO DEL VIAJE.

Un aspecto crucial a la hora de analizar los viajes que tienen como destino la Región de Murcia radica en los motivos que se encuentran detrás de los mismos. Precisamente, esa información es la que pretende recoger la siguiente tabla. Como se puede observar, el motivo fundamental detrás de la mayoría de los viajes a la Región de Murcia por parte de residentes nacionales estriba en *Motivos Personales*. De hecho, si calculamos un promedio para los tres años considerados, 2015-2017, podremos observar como el 92% de los viajes tiene estos Motivos Personales como desencadenante. Por anualidades, existen diferencias, obteniéndose el valor mínimo en el año 2017 cuándo “únicamente”



explicaron el 89% de los viajes a la Región de Murcia. O dicho en otros términos, la importancia relativa de *Negocios y otros motivos profesionales* a la hora de explicar los viajes a la Región tiene un peso muy reducido, que podemos situar entre un 5 y 11%, pero, sin embargo, parece existir una tendencia a que el peso de *Negocios y otros motivos profesionales* se incremente como origen de dichos viajes de forma muy sustancial, aunque aún es pronto para poder afirmar que dicha tendencia se consolidará en los años venideros. La razón de este mayor peso de los viajes por motivos de negocios radica en el gran dinamismo que este tipo de viajes ha experimentado a lo largo del periodo 2015-2017. En efecto, mientras que el conjunto de los viajes ha crecido a un ritmo medio anual del 13.3% durante el periodo de análisis, los viajes con motivo de negocios lo han hecho a un ritmo medio anual que supera el 64%, o dicho de otro modo, se han casi triplicado, al multiplicarse por 2.7, entre el año 2015 y 2017. Otra forma de ver la importancia que están adquiriendo los viajes con motivo de *Negocios y otros motivos profesionales* es computar que parte del incremento del total de viajes es atribuible a dicho origen a lo largo de ese periodo. Al hacerlo, se puede comprobar como los viajes por motivos profesionales explican casi el 32% del incremento experimentado por el total de viajes, lo que supone, claramente, una extraordinaria sobrerrepresentación si tenemos en cuenta que sólo suponían el 5% de los viajes en el año 2015.

Cuadro. Viajes, pernoctaciones, duración media y gastos de los residentes nacionales con destino a la Región de Murcia según motivo principal del viaje (2015-2017).

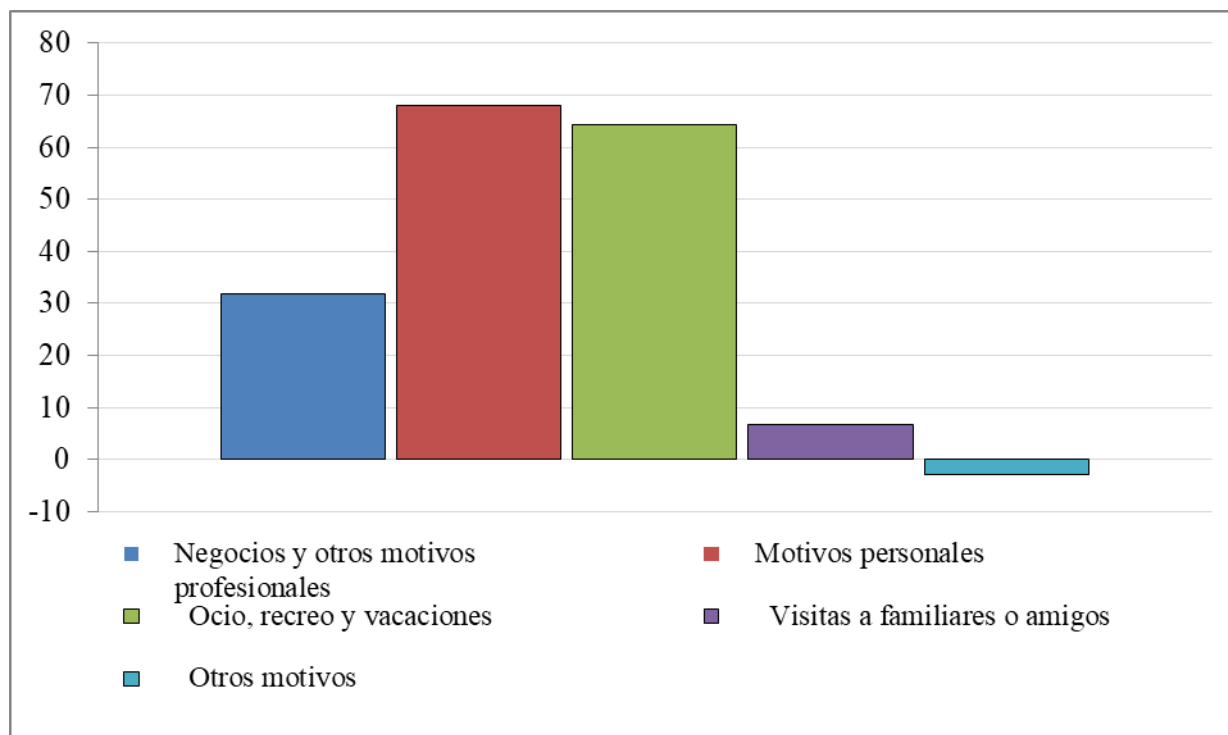
Años	Viajes	Pernoctaciones	Duración media de los viajes (días)	Gasto total (miles de euros)	Gasto medio por persona (euros)	Gasto medio diario por persona (euros)
<b>2017</b>						
TOTAL	4,177,476	18,079,625	4.3	653,174.5	156.4	36.1
Negocios y otros motivos Profesionales	467,509	1,788,276	3.8	82,079.2	175.6	45.9
Motivos personales	3,709,967	16,291,349	4.4	571,095.2	153.9	35.1
Ocio, recreo y vacaciones	2,023,774	9,954,813	4.9	368,876.7	182.3	37.1
Visitas a familiares o amigos	1,482,524	5,529,960	3.7	163,923.7	110.6	29.6
Otros motivos	203,669	806,576	4.0	38,294.9	188.0	47.5
<b>2016</b>						
TOTAL	3,763,658	15,608,107	4.2	551,313.6	146.5	35.3
Negocios y otros motivos Profesionales	218,595	451,543	2.1	29,068.1	133.0	64.4
Motivos personales	3,545,063	15,156,565	4.3	522,245.5	147.3	34.5
Ocio, recreo y vacaciones	1,900,177	10,432,444	5.5	377,332.0	198.6	36.2
Visitas a familiares o amigos	1,452,599	4,009,334	2.8	123,573.4	85.1	30.8
Otros motivos	192,288	714,787	3.7	21,340.0	111.0	29.9
<b>2015</b>						
TOTAL	3,257,328	15,184,345	4.7	525,971.5	161.5	34.6
Negocios y otros motivos Profesionales	173,702	418,087	2.4	39,376.3	226.7	94.2
Motivos personales	3,083,626	14,766,258	4.8	486,595.2	157.8	33.0
Ocio, recreo y vacaciones	1,432,908	8,971,168	6.3	290,212.5	202.5	32.4
Visitas a familiares o amigos	1,420,425	4,900,589	3.5	169,807.0	119.6	34.7
Otros motivos	230,293	894,500	3.9	26,575.7	115.4	29.7

Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

En lo concerniente a los viajes por *Motivos Personales* son el Ocio, recreo y vacaciones lo que explica en la mayor parte de las ocasiones el viaje. Si realizamos, de nuevo, un

promedio de los tres años considerados, podremos observar como el Ocio explica prácticamente el 48% del total de viajes realizados. El segundo desencadenante en orden de importancia son las Visitas a familiares o amigos que, empleando el mismo promedio, darían cuenta de un 39% del total de viajes realizados por residentes nacionales a la Región de Murcia. El resto de motivos, sin especificar, serían los responsables de casi otro 6% del total de viajes para el promedio de los tres años considerados. Evidentemente, por anualidades, hay diferencias significativas. Así por ejemplo, el peso más elevado para Ocio, recreo y vacaciones se observa en el año 2016, cuando por sí solo era capaz de explicar más del 50% de todos los viajes a la región. Por su parte, el mayor poder explicativo de Visitas a familiares o amigos se detecta en el año 2015 donde de forma autónoma era el causante del 44% de los viajes con destino a nuestra comunidad autónoma. La mayor capacidad explicativa, por su parte, de otros motivos, también se encuentra en ese primer año, 2015, cuando ésta superaba el 7%. De nuevo, detrás de esta variabilidad se esconde el distinto comportamiento dinámico de los viajes atendiendo a diferentes causas. En efecto, mientras que la totalidad de viajes por *Motivos Personales* se han incrementado a un ritmo medio anual del 9,7%, los de Ocio y similares lo han hecho a un 18,9%, y los motivados por Visitas únicamente un 2,2% de crecimiento medio anualizado. Por su parte, los viajes emprendidos por Otros motivos son los únicos que registran una disminución, que se puede cifrar en términos anualizados en casi un 6%, a lo largo del periodo 2015-2017. Fruto de este diferente comportamiento en el tiempo, y de sus pesos iniciales tan dispares, podemos atribuirles una muy distinta parte del incremento total registrado por el conjunto de viajes. En efecto, si el conjunto de *Motivos Personales* permite explicar el 68% del crecimiento registrado por la totalidad de viajes, la parte que se debe a Ocio, recreo y vacaciones alcanzaría el 64%, la de Visitas únicamente un 7%, y la contribución de Otros motivos sería claramente negativa, alrededor de un 3%.

Gráfico. Contribuciones al crecimiento al Total de viajes por residentes españoles a la Región de Murcia según el motivo del viaje (2015-2017)

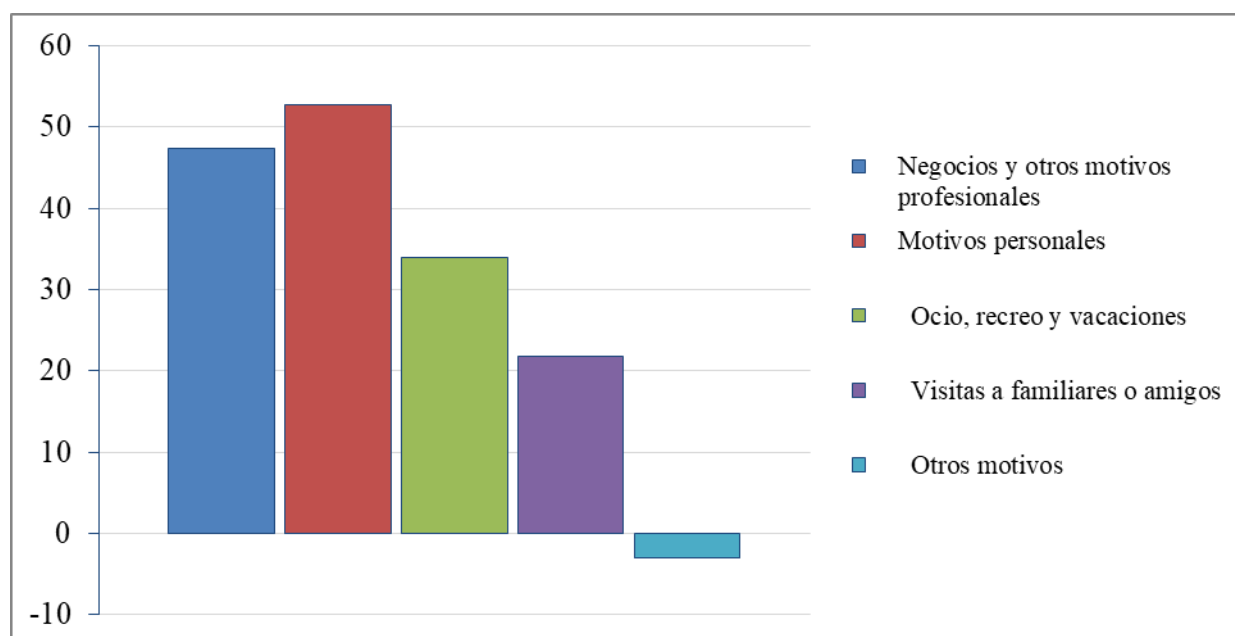


Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Si en lugar de en el número de viajes, centramos la atención en las pernoctaciones, los resultados son igual de llamativos. En efecto, para el promedio de los tres años considerados, las pernoctaciones por Motivos Personales suponen casi el 95% de las efectuadas. Si bien, existen importantes diferencias por anualidades dado que durante los dos primeros años sólo un 3% de las pernoctaciones venían explicadas por motivos profesionales, pero en el último año disponible casi un 10% de las pernoctaciones viene motivado por Negocios y otros motivos profesionales. Evidentemente detrás de este cambio tan relevante se encuentra una dinámica muy diferente de las pernoctaciones para cada uno de estos dos motivos. Así, mientras que las pernoctaciones por Motivos Personales han crecido a un ritmo medio anual del 5%, las pernoctaciones por Negocios y otros motivos profesionales se han incrementado al ritmo anualizado del 107%. Esto es, las pernoctaciones por motivos profesionales se han multiplicado 4,3 desde el 2015. La forma alternativa de ilustrar este extraordinario crecimiento pasa por ver qué parte

del crecimiento total de las pernoctaciones se le puede atribuir a las motivadas por motivos profesionales. Como se puede observar en el siguiente gráfico, los Negocios y otros motivos profesionales explican algo más del 47% del crecimiento total de las pernoctaciones en la Región de Murcia por residentes españoles para el periodo 2015-2017. La sobrerrepresentación de estos motivos profesionales a la hora de explicar el crecimiento de las pernoctas es enorme si tenemos en cuenta que en el año 2015 únicamente un 3% de las mismas se realizaban por este motivo.

Gráfico. Contribuciones al crecimiento al Total de pernoctaciones realizadas por residentes españoles en la Región de Murcia según el motivo del viaje (2015-2017)



Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

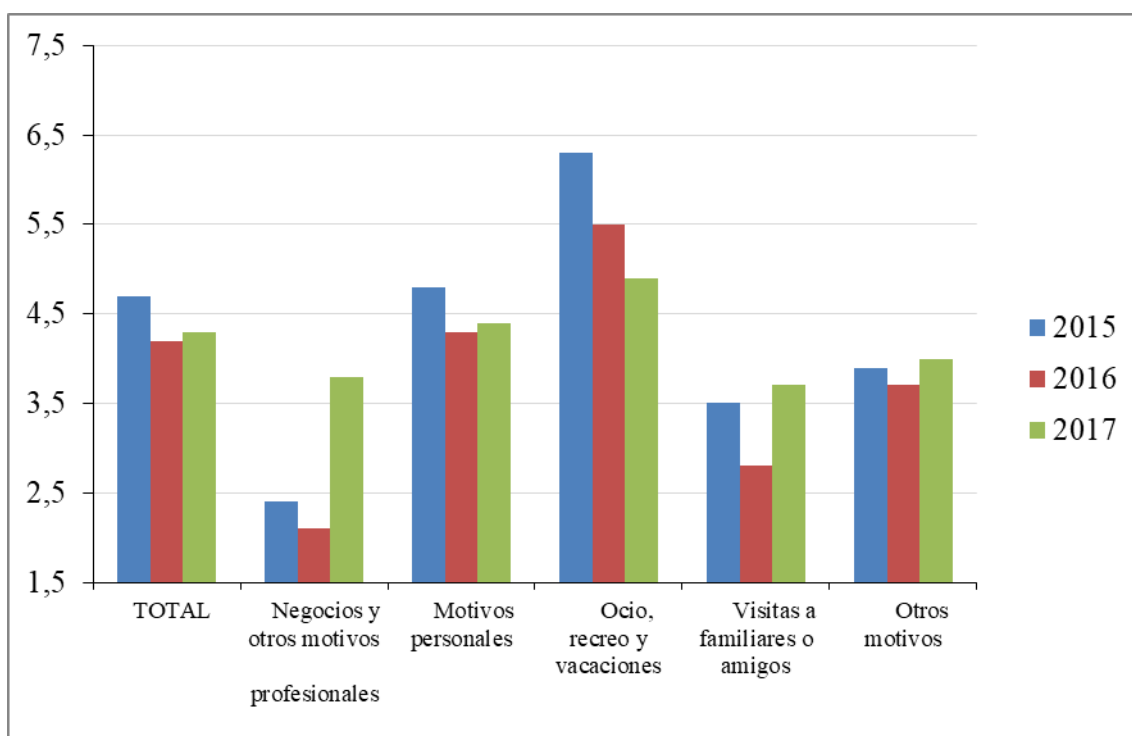
En lo que se refiere a las pernoctaciones por Motivos Personales son las que devienen de decisiones de Ocio, recreo y vacaciones las más relevantes. En efecto, si calculamos un promedio para los tres años considerados podremos observar como el 60% del total de pernoctas tienen este origen. Por su parte, poco menos de un 30% se debe a Visitas a familiares o amigos para el promedio de los tres años. Otros motivos, representan algo menos del 5%. Sin duda existen diferencias por anualidades en cuanto al peso relativo de estos tres motivos. El peso máximo de Ocio, recreo y vacaciones se sitúa en el año 2016 donde explicaban por sí sólo dos terceras partes del total de pernoctaciones. El año

en el que una mayor proporción de pernoctaciones se explicaba por Visitas a familiares o amigos lo encontramos en 2015 cuando representaban un 32% del total. En ese mismo año también se registra la máxima importancia de Otros motivos con casi un 6% del total de pernoctas. Huelga señalar que detrás de estos cambios se encuentra la diferente dinámica registrada en el periodo por las pernoctaciones debidas a cada uno de estos motivos. En efecto, el conjunto de pernoctaciones por Motivos personales ha experimentado un crecimiento medio anualizado de poco más del 5%, que es un valor muy similar al registrado por las que obedecen a decisiones de Ocio (5.3%). Estos valores son ligeramente inferiores a los que se observan para el crecimiento de las pernoctaciones por Visitas (6.2%), pero muy alejados del retroceso experimentado por Otros motivos (-5%). Evidentemente el comportamiento conjunto de lo descrito, determinará que la parte que se puede atribuir a cada uno de estos Motivos personales para explicar el crecimiento total de las pernoctaciones sea muy diferente. De hecho, si como veíamos anteriormente, Motivos personales explicaba el 53% del crecimiento de las pernoctaciones, podemos atribuir un 34% del crecimiento total de éstas al motivo Ocio, recreo y vacaciones, poco menos de un 22% a las Visitas a familiares y amigos, y, por su parte, Otros motivos contribuiría negativamente (-3%) al crecimiento total de las pernoctaciones en la Región de Murcia a lo largo del periodo 2015-2017.

En lo que concierne a la duración media de las viajes sabemos que se ha producido una reducción notable, dado que se ha pasado de 4,7 días en 2015 a 4,3 en 2017. Esto supone una reducción del 8.5%. Evidentemente las duraciones medias varían tanto por motivos de viaje, como por años. Esta información es la que intenta resumirse de forma visual en el siguiente gráfico. Como se puede observar la duración promedio de los tres años es 4,4 días, si bien cuando el viaje es por Negocios y otros motivos profesionales el promedio sería de 2,8 días y si, por el contrario, se debe a Motivos personales deberíamos situar el promedio en 4,5 días. De entre las motivaciones de carácter personal, la duración media promedio más elevada la encontramos en Ocio, recreo y vacaciones, con casi 5,6 días, muy por encima de las Visitas a familiares o amigos, que se situarían en promedio sobre los 3,3 días, y también sustancialmente mayor que en Otros motivos cuyo promedio para los tres años asciende a poco menos de 3,9 días. Si centramos la atención en el comportamiento por anualidades podemos observar como la duración media por Negocios y otros motivos profesionales se ha incrementado de forma muy notable en el año 2017, cuando alcanza los 3,8 días, lo que supone algo más

de un 58% de incremento respecto a los 2,4 días del año 2015. Este crecimiento es, con mucho, el mayor de todos los motivos considerados. Por su parte, la duración por Motivos personales, ha registrado un decrecimiento de poco más del 8,3% en términos generales. Sin embargo, dentro de estos, la duración media de Visitas a familiares y amigos (5,7%) y por Otros motivos (2,6%) registran ligeros crecimientos. No ocurre lo mismo con la duración media de Ocio, recreo y vacaciones que sufre una disminución considerable, que podemos cifra en un -22.2%.

Gráfico. Duración media de los viajes de residentes nacionales con destino a la Región de Murcia por motivo del mismo 2015-2017 (horas)



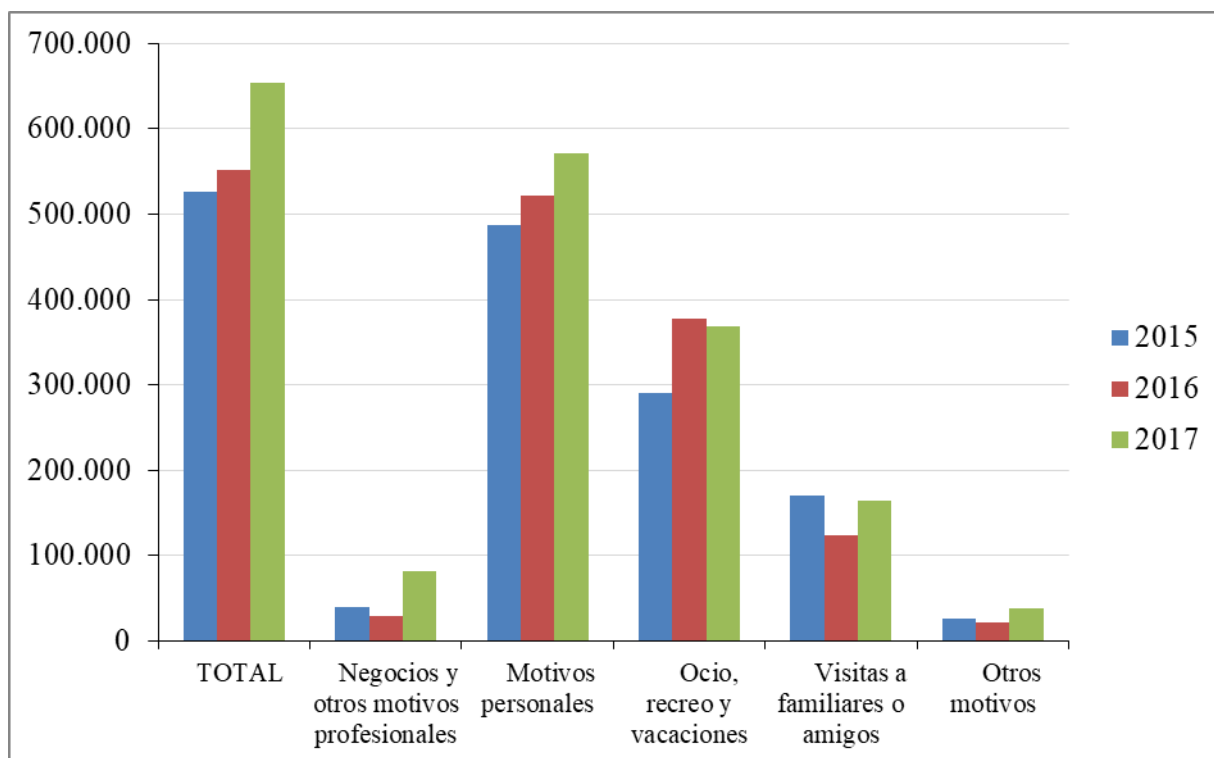
Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Resulta relevante poner el foco en la repercusión económica que tiene el comportamiento descrito hasta el momento. Esto se suele realizar analizando el comportamiento del Gasto Total generado por los viajes. En nuestro caso el Gasto Total realizado por los residentes nacionales con destino Región de Murcia ha crecido a un ritmo medio anual del 11,4% a lo largo del periodo 2015-2017. Si calculamos un promedio para los tres años considerados, podremos observar como algo más del 91% del gasto total tiene como origen viajes por Motivos Personales y únicamente algo menos de un 9% está motivado por viajes con características profesionales. Las

motivaciones de Ocio representan el 60% del total de gasto, las Visitas algo más del 26% y poco menos del 5% Otros motivos. Claro está que existen diferencias relevantes por anualidades. El máximo para la importancia relativa de Negocios y otros motivos profesionales se encuentra en 2017, cuando explica casi un 13%. Por su parte los Motivos personales alcanzan su mayor peso durante el año 2016 que llegaron a suponer, prácticamente, el 95% del total de gasto. En ese mismo año, los viajes derivados de Ocio llegaron a representar algo más del 68% del total de gasto en viajes de residentes nacionales en la Región de Murcia. Por su lado, fue el año 2005 cuando la parte de los gastos totales atribuibles a Visitas a familiares alcanzó su mayor importancia relativa con algo más del 32%. Otros motivo obtiene el valor más elevado durante el año 2017. Huelga señalar que estos cambios en los pesos relativos están originados en dinámicas muy diferentes. El mayor dinamismo, con mucho, se encuentra en los gastos ocasionados con motivo de viajes por Negocios que alcanza un ritmo medio anual del 44%. Esto es, entre 2015 y 2017 el gasto total de este tipo de viajes más que se duplicó. Mucho más modesto es el crecimiento anualizado experimentado por el gasto ocasionado en viajes por Motivos personales que escasamente supera el 8%. Dentro de este tipo de viajes, también se observan dinámicas muy distintas. De un lado, los gastos por viajes de Ocio se han incrementado a un ritmo anualizado de poco menos del 13%, mientras que los correspondientes a Visitas han sufrido una disminución de casi el 2%. Por su lado, los gastos por Otros motivos se han incrementado a un ritmo medio anual de algo más del 20%.



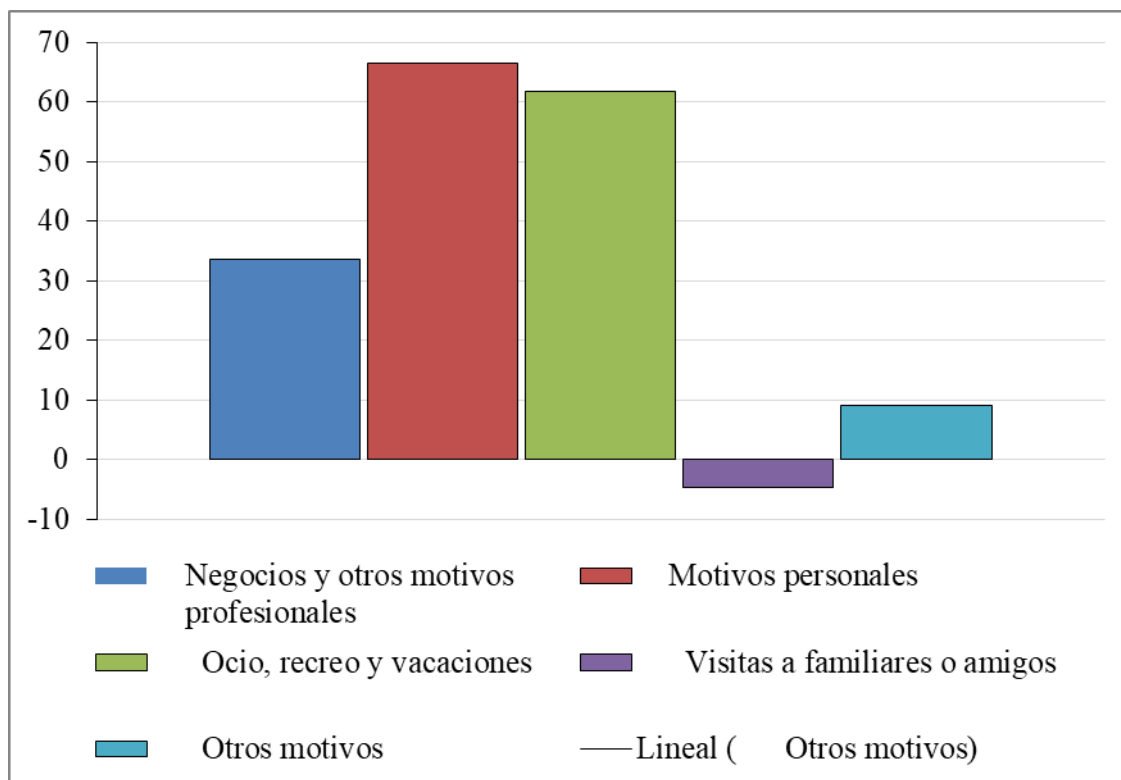
Gráfico. Gasto total de residentes nacionales con destino a la Región de Murcia por motivo del mismo 2015-2017 (miles euros)



Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Si apuntamos el foco hacia las contribuciones al crecimiento del Gasto Total atribuibles a cada uno de los distintos tipos de viajes, obtendremos resultados muy heterogéneos. En efecto, algo más del 33% del incremento del gasto total lo podemos asignar a los viajes por Negocios y otros motivos profesionales. Este hecho supone una clara sobrerrepresentación, especialmente si recordamos que en el año 2015 el peso de este tipo de gastos sobre el total no alcanzaba el 8%. Por su parte, se puede atribuir casi un 62% del incremento experimentado por el total del gasto a los viajes realizados por Ocio, recreo y vacaciones. De otro lado, la contribución de los gastos por Visitas es claramente negativa, y se puede señalar que alcanza el -4.6%. Finalmente, la contribución al crecimiento del gasto total originada en viajes por Otros motivos supera el 9%.

Gráfico. Contribuciones al crecimiento al Gasto Total realizado por residentes españoles en la Región de Murcia según el motivo del viaje (2015-2017)

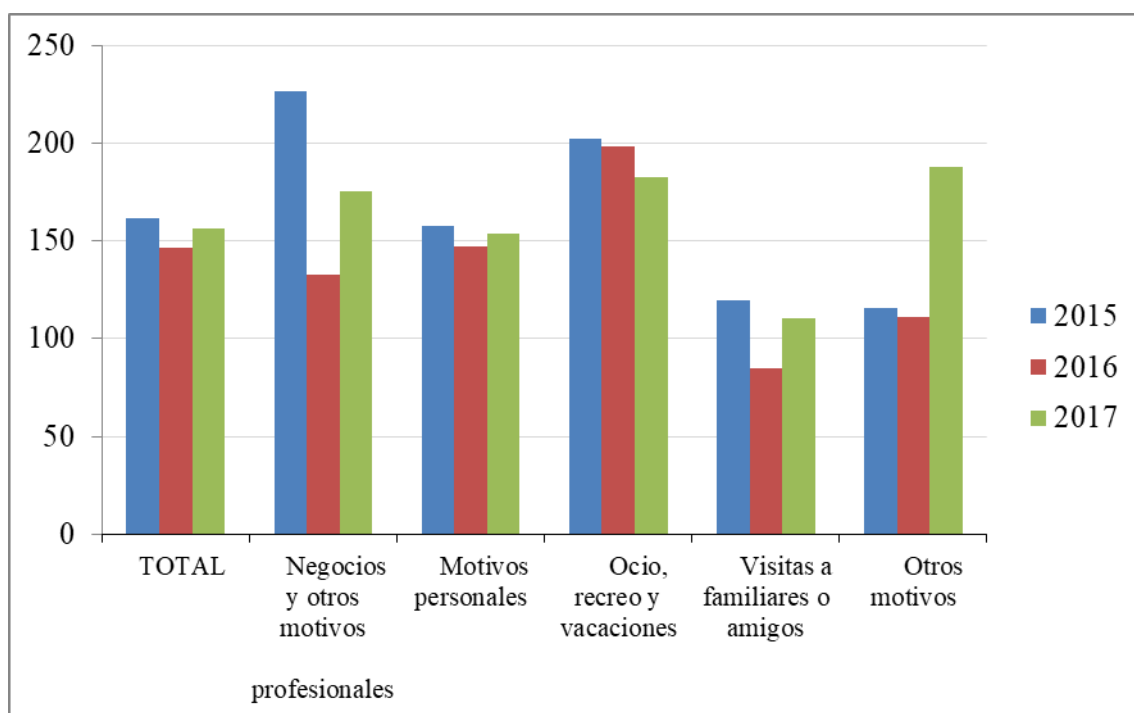


Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

El gasto medio por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia se ha mostrado relativamente estable a lo largo del periodo 2015-2017. Si realizamos un promedio para los tres años analizados, podríamos decir que este se encuentra ligeramente por debajo de los 155 euros. Evidentemente existen diferencias según el motivo que ocasionó dicho viaje, así mientras que para los derivados de Negocios y otros motivos profesionales se obtendría un promedio de poco más de 178 euros, para el caso de los realizados por Motivos personales el importe promedio ascendería a 153 euros. Dentro de los motivos de carácter personal, los que arrojan un gasto medio superior para los tres años considerados son los realizados por Ocio que ascienden a 194 euros, mientras que los que proporcionan un gasto menor por persona son los acaecidos en relación con Visitas que suponen 105 euros por persona. En un lugar intermedio se encuentran los gastos diarios realizados por viajes acometidos por Otros motivos que superan, ligeramente, los 138 euros. O dicho en otros términos, sobre

el gasto medio por persona en promedio de los tres últimos años, se puede señalar que los derivados de Negocios suponen un 15% más de gasto por persona que el promedio del viajero, los de Ocio un 25%, mientras que el resto de motivos ocasionan unos gastos por persona inferiores al viajero medio. En particular, los de Visitas alcanzan un 68% del promedio y los derivados de otros motivos poco más de un 89%. El comportamiento por anualidades muestra un patrón común. Para todos los motivos de viaje, salvo Otros motivos, los valores alcanzaron un máximo en 2015, y un deterioro en 2016. Posteriormente, en 2017 se advierte cierta recuperación en todos los casos, salvo en lo referido a viajes por motivos de Ocio. En términos globales esto va a propiciar que se registre un decrecimiento anualizado del 1,6% para el gasto medio del conjunto de viajes. Sin embargo, la dinámica va a ser muy diferente atendiendo a los distintos motivos. Únicamente registra un crecimiento positivo el gasto medio derivado de viajes por Otros motivos que se incrementa a un ritmo medio anual superior al 27%. Para el resto de motivos la dinámica es claramente negativa. Así, el mayor decremento medio anual para el gasto medio se observa en los viajes acaecidos a consecuencia de Negocios y otros motivos profesionales que disminuye en casi un -12%. La siguiente disminución en orden de magnitud se registra para los viajes de Ocio que caen poco más de un 5%. Siendo la disminución más liviana la que experimenta el gasto medio en los viajes por motivos de Visitas a familiares o amigos que se queda en el 3,9% anual.

Gráfico. Gasto medio por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia por motivo del mismo 2015-2017 (euros)

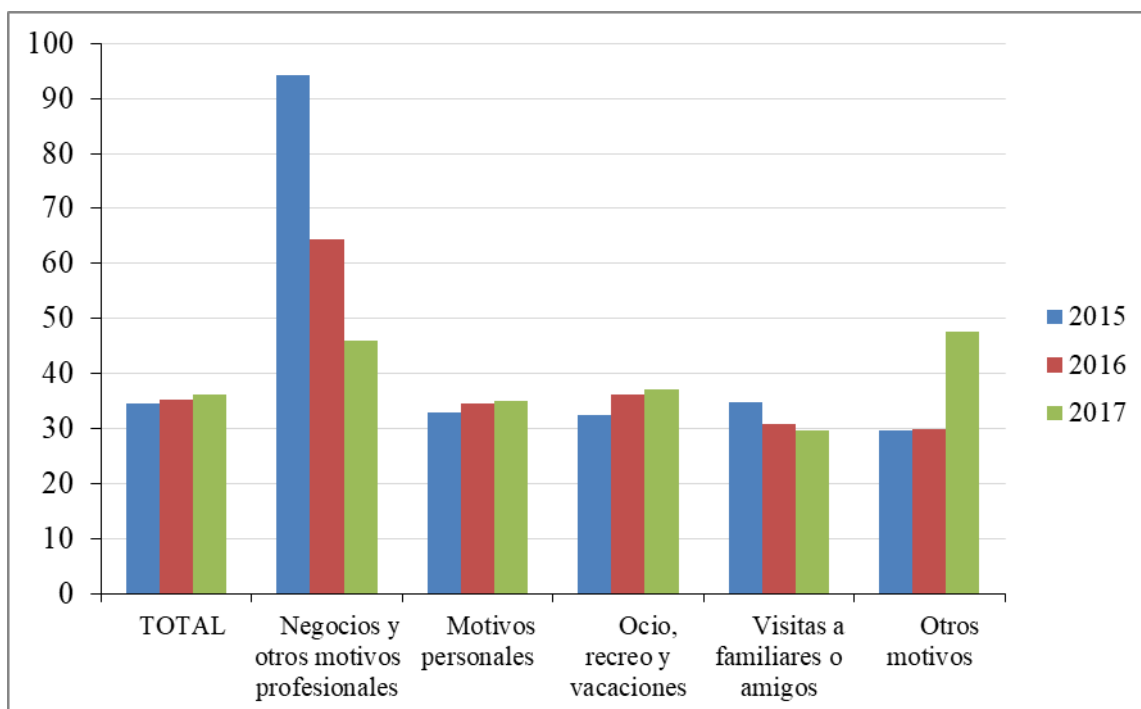


Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Resulta conveniente analizar el comportamiento del gasto medio diario por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia atendiendo a los diferentes motivos. Si realizamos un promedio para los tres años considerados, 2015-2017, podremos observar que el gasto medio diario por persona se sitúa ligeramente por encima de los 35 euros. Sin embargo, existen importantes diferencias según el motivo que ocasionó el viaje. En particular, si éste fue causado por Negocios y otros motivos profesionales el gasto medio diario se sitúa por encima de los 68 euros para el promedio de los tres años. Sin embargo, si la motivación fue de carácter personal el promedio toma el valor de 34 euros por persona y día. Dentro de los motivos personales, las diferencias son relativamente pequeñas para este indicador. Así, el motivo que ocasiona un mayor gasto diario por persona y día es Otros motivos, 35,7 euros. Un guarismo parecido se observa para Ocio, recreo y vacaciones, poco más de 35,2 euros. El valor más bajo para el indicador se encuentra en los viajeros por Visitas a familiares y amigos con 31,7 euros. Por anualidades se distinguen claramente dos patrones de comportamiento. De un lado, el gasto medio por persona y día es claramente decreciente en dos casos, el de los viajeros por motivos de Negocios y el de

los que responden a Visitas. De otro, el gasto medio por persona y día es claramente creciente en otras dos ocasiones, las que se refieren a viajes de Ocio y los que se realizan por otros motivos. La intensidad en términos de cambio en cada uno de los patrones señalados, también resulta muy diferente. Así, el mayor de los decrecimientos en términos medios anualizados se experimenta para los viajes por Negocios y otros motivos profesionales, -30,2%. Este descenso provoca, que si comparamos el gasto diario por persona por Negocios entre los años extremos, podamos afirmar que se ha reducido a la mitad. Por su lado, el gasto medio por persona y día realizado por los viajeros que visitan a familiares y amigos disminuye de forma menos intensa, 7,4% anualizado. En lo que se refiere a los crecimientos, el gasto medio por persona y día de los viajes de Ocio experimenta un aumento anualizado del 7%, mientras que un dinamismo mucho mayor se observa en lo relacionado con otros motivos (26,5%). En términos agregados, el gasto medio por persona y día para el conjunto de viajeros ha crecido un ligero 2,1% en términos anuales para el conjunto del periodo 2015-2017.

Gráfico. Gasto medio diario por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia por motivo del mismo 2015-2017.(euros)



Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

### 3.3. SEGÚN TRANSPORTE PRINCIPAL

Resulta relevante analizar cómo han evolucionado los viajes de residentes nacionales con destino a la Región de Murcia según el transporte principal utilizado durante los últimos tres años, 2015-2017. La información principal de todo ello queda recogida en la siguiente tabla. Como se puede observar, en los tres años se proporciona información sobre tres medios de transporte: vehículo propio, autobús y ferrocarril. En el año 2017, también se dispone de información sobre Otros medios de transporte<sup>8</sup>.

Cuadro. Evolución de los viajes, pernoctaciones, duración media y gastos de los residentes nacionales con destino la Región de Murcia según transporte principal.

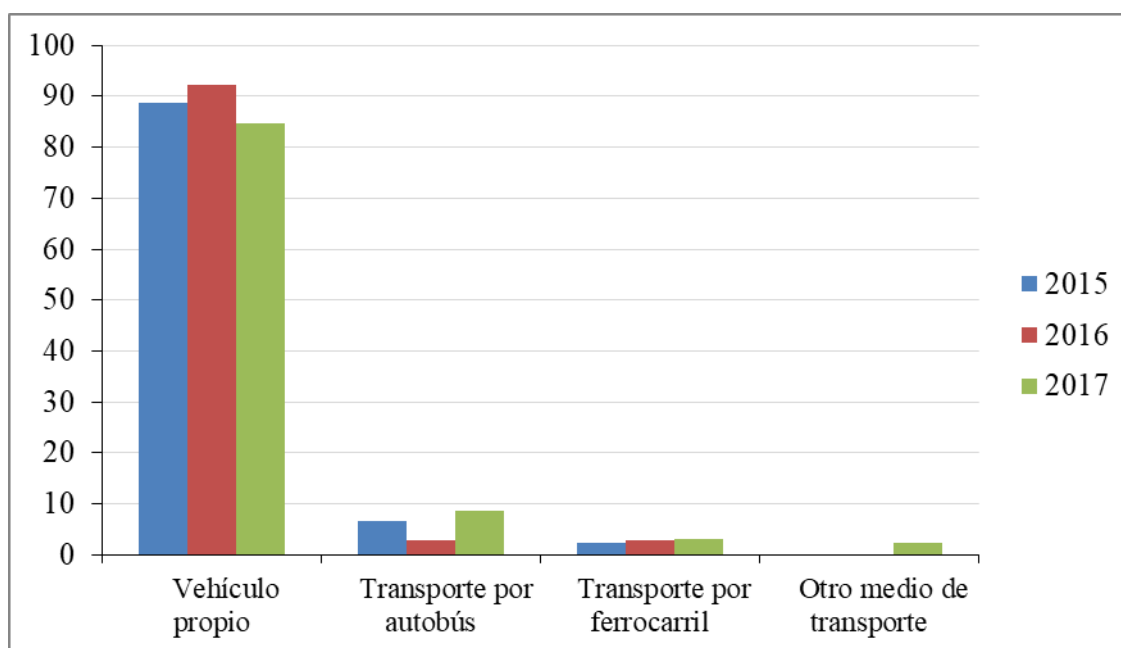
Año	Viajes	Pernoctaciones	Duración media de los viajes (días)	Gasto total (miles de euros)	Gasto medio por persona (euros)	Gasto medio diario por persona (euros)
<b>2017</b>						
TOTAL	4,177,476	18,079,625	4.3	653,174.5	156.4	36.1
Vehículo propio	3,542,372	14,209,557	4.0	521,897.1	147.3	36.7
Transporte por autobús	355,399	2,348,124	6.6	54,701.7	153.9	23.3
Transporte por ferrocarril	123,009	622,711	5.1	26,328.4	214.0	42.3
Otro medio de transporte	94,844	320,941	3.0	17,138.0	181.0	53.0
<b>2016</b>						
TOTAL	3,763,658	15,608,107	4.2	551,313.6	146.5	35.3
Vehículo propio	3,469,865	13,897,669	4.0	471,231.4	135.8	33.9
Transporte por autobús	105,181	459,470	4.4	17,745.0	168.7	38.6
Transporte por ferrocarril	105,543	731,537	6.9	31,816.9	301.5	43.5
<b>2015</b>						
TOTAL	3,257,328	15,184,345	4.7	525,971.5	161.5	34.6
Vehículo propio	2,893,864	13,479,561	4.7	459,782.0	158.9	34.1
Transporte por autobús	217,333	702,164	3.2	27,508.0	126.6	39.2
Transporte por ferrocarril	77,355	496,967	6.4	18,385.6	237.7	37.0

<sup>8</sup> Cuando no hay respaldo muestral suficiente, el INE no muestra el medio de transporte. Por ello, los totales no se pueden obtener por agregación de los diferentes medios de transporte. En algunos de nuestro análisis hemos definido un "resto" para incorporar lo que sería necesario para obtener el total por agregación. Este artificio no tiene otra finalidad de posibilitar los cálculos, sin que se le pueda dotar de interpretación alguna.

Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Como queda reflejado en los datos el principal medio de transporte empleado por los residentes españoles para viajar a la Región de Murcia es el vehículo propio. En función de la anualidad explica entre el 84 y 92% del total de viajes. El segundo medio de transporte en importancia es el autobús, que explicaría entre 2,8% y 8,5% de los viajes, según el año elegido. El tercer medio de transporte, en promedio, sería el ferrocarril que es capaz de explicar entre el 2 y 3%, según el año, de los viajes. Por tanto, cabe afirmar que la importancia del transporte por ferrocarril como forma de acceder a la Región de Murcia por los viajeros residentes en España es claramente residual. Esta situación relativa, sin embargo, esconde comportamientos en el tiempo muy diversos que ayudan a entender su evolución. De hecho, si bien el total de viajes ha crecido a un ritmo medio anual del 13%, los crecimientos de los medios de transporte minoritarios, autobús y ferrocarril, han sido sustancialmente mayores (28 y 26% de crecimiento medio anual, respectivamente). Por su parte, el medio de transporte mayoritario, el vehículo propio, presenta un crecimiento medio anual ligeramente inferior al promedio (poco menos del 11%).

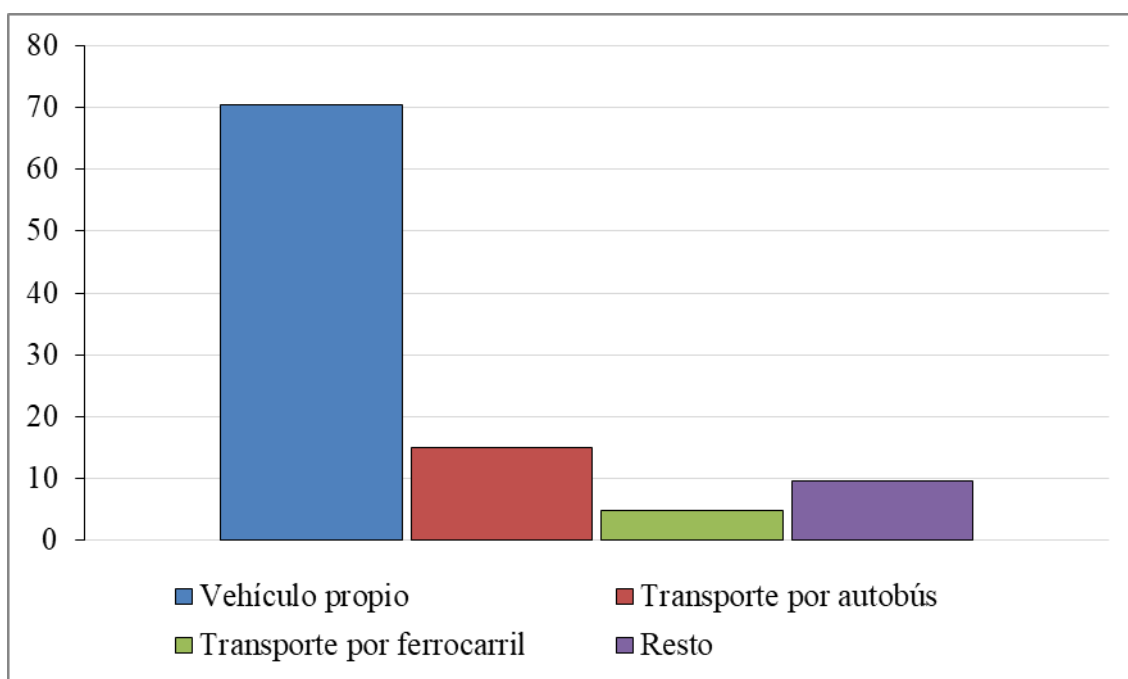
Gráfico. Peso relativo de cada medio de transporte empleado por los residentes nacionales con destino a la Región de Murcia (2015-2017) (porcentajes)



Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Si recreamos la ficción de que podemos incluir el resto de viajes no clasificados en un genérico resto, podemos realizar un análisis de contribución al crecimiento de cada uno de los medios de transporte al conjunto de viajes. Precisamente dicha información queda reflejada en el siguiente gráfico. Como se puede observar, algo más del 70% del incremento total de viajeros se explica por el medio de transporte Vehículo propio, poco más de un 15% se puede atribuir a Transporte por autobús y, escasamente, un 5% del incremento total del número de viajes a la Región de Murcia por residentes nacionales es atribuible al ferrocarril.

Gráfico. Contribuciones al crecimiento del total de viajes de residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal 2015-2017 (porcentajes)



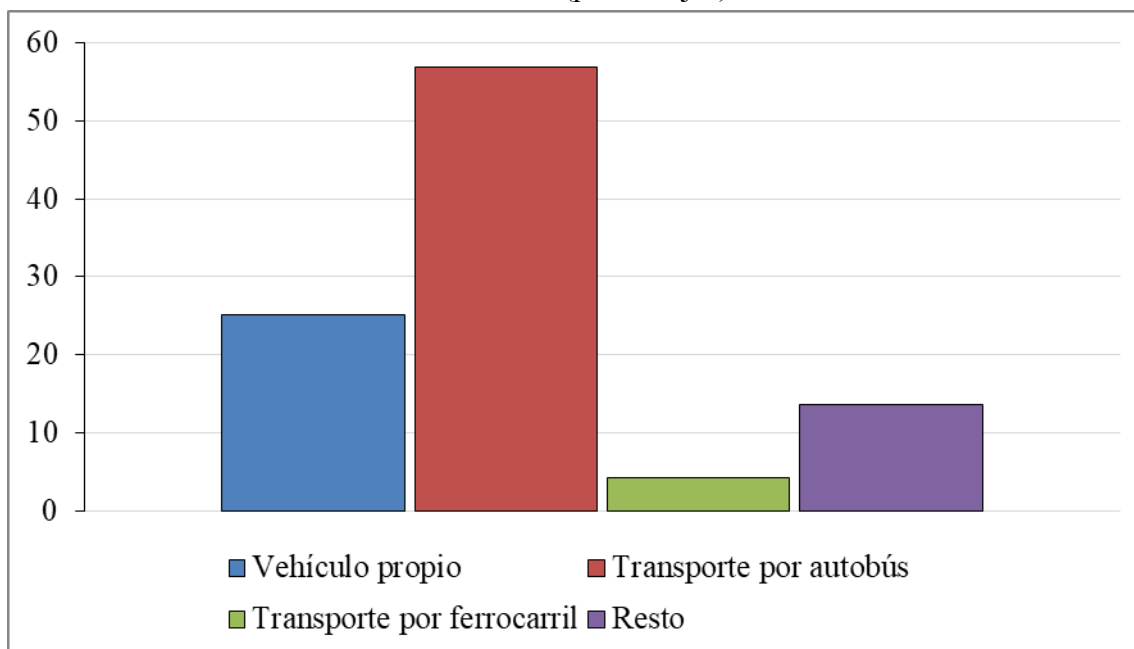
Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Si en lugar de centrar la atención en el número de viajes, lo hacemos sobre las pernoctaciones, los resultados son ligeramente diferentes. En efecto, entre el 79 y 89% de las pernoctaciones se explican por viajes que emplean el Vehículo Propio. En transporte por autobús sería responsable de entre el 3 y 13% de las pernoctaciones efectuadas por viajeros residentes en España en sus desplazamientos a la Región de Murcia. Y, por su parte, únicamente se podrían atribuir entre el 3,5 y 4,7% de las



pernoctaciones totales realizadas a los viajes que emplean como medio de transporte principal el ferrocarril. La dinámica que se esconde detrás de estas modificaciones, de nuevo, es muy diferente. El medio de transporte que se ha comportado de forma más dinámica en lo que se refiere a su reflejo en el número de pernoctaciones es el transporte en autobús que se ha incrementado a un ritmo medio anual del 83%. Este dinamismo es muy superior al observado tanto para el total de pernoctaciones, 9%, como para el vehículo propio (2,7%), o el transporte por ferrocarril (12%). Evidentemente, este dispar comportamiento dinámico afecta a la hora de señalar que parte del incremento de las pernoctaciones es atribuible a cada medio de transporte. Si realizamos este ejercicio observaremos que más de la mitad del incremento de las pernoctaciones es atribuible al Transporte por autobús (57%). El segundo medio de transporte con mayor capacidad para explicar el dinamismo global de las pernoctaciones es el vehículo propio (25%). Siendo, por tanto, el transporte por ferrocarril el responsable de poco menos del 5% del total del incremento de las pernoctaciones de residentes españoles a la Región de Murcia durante el periodo 2015-2017.

Gráfico. Contribuciones al crecimiento del total de pernoctaciones por viajes de residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal 2015-2017 (porcentajes)

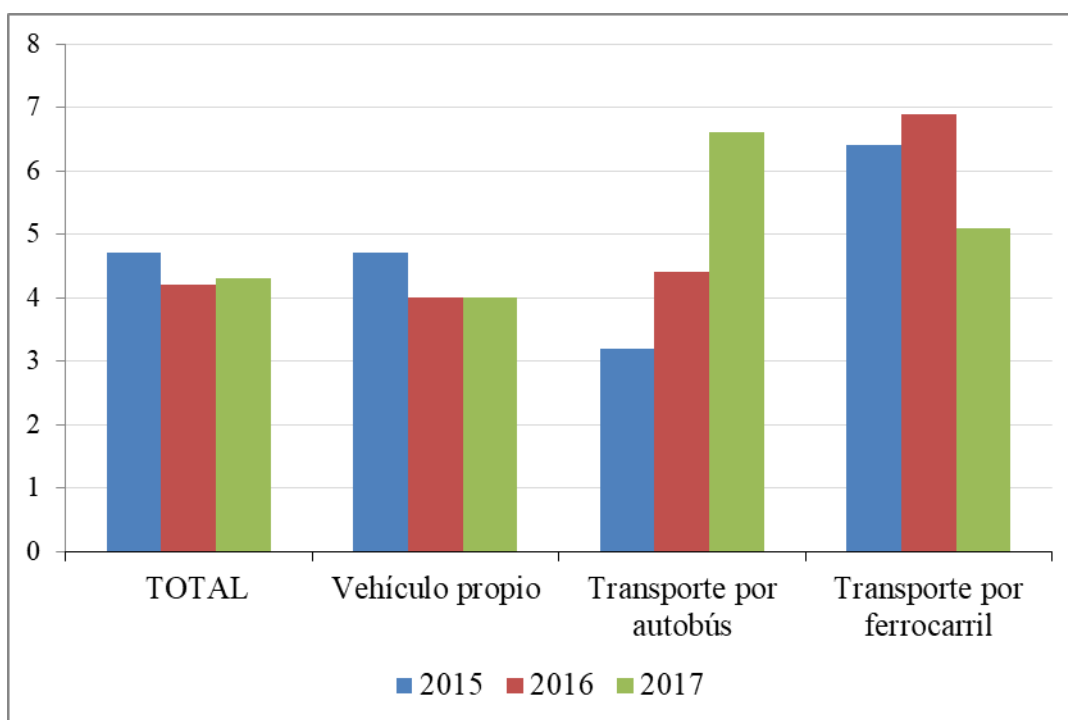


Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

En lo que se refiere a la duración media de los viajes por parte de los residentes en territorio nacional con destino a la Región de Murcia según el medio de transporte

principal, hemos de señalar que la reducción total a la que antes hacíamos referencia, se observa tanto en aquellos que utilizan su vehículo propio como en los que emplean el transporte por ferrocarril. En el caso del vehículo propio se pasa de 4,7 a 4 jornadas entre 2015 y 2017. Siendo por ello este medio de transporte el principal causante de lo observado en términos agregados. Para el caso del Transporte por ferrocarril la reducción en términos relativos es todavía más intensa, desde 6,4 a 5,1 días. Por el contrario, en el otro medio de transporte minoritario, se observa la tendencia opuesta. Así, en los viajes realizados mediante transporte por autobús la duración media se duplica a lo largo del periodo, pasando de 3,2 a 6,6 días.

Gráfico. Duración media de los viajes de residentes nacionales a la Región de Murcia según el medio de transporte principal, 2015-2017 (horas)

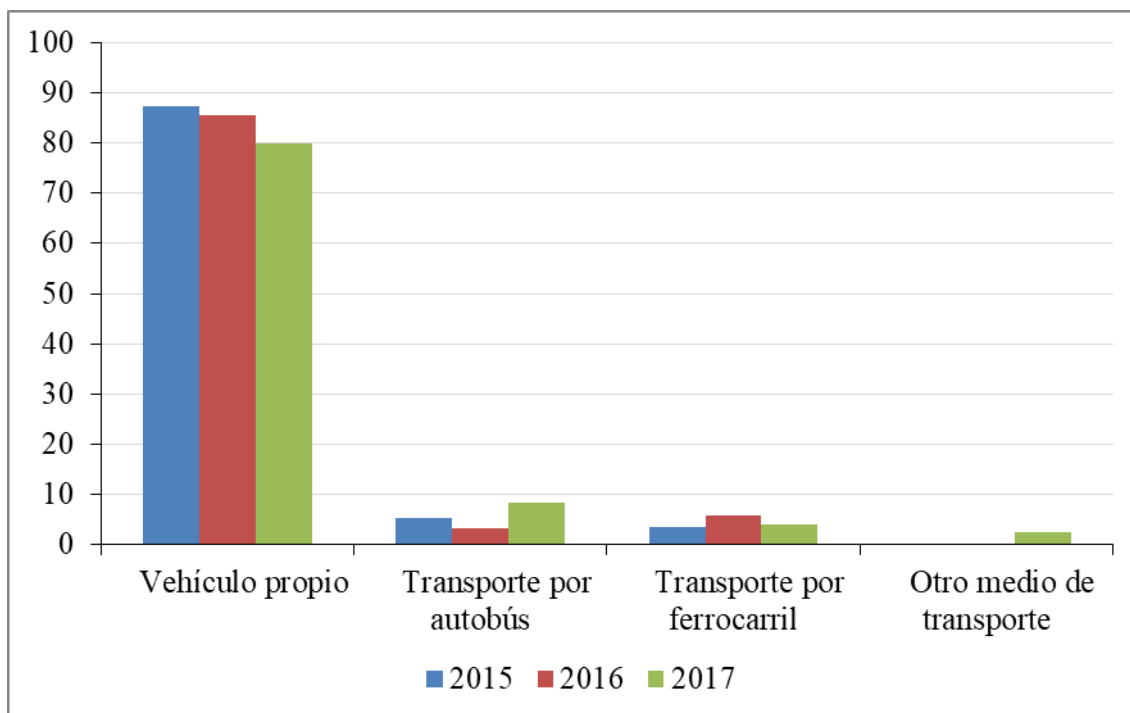


Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Si dirigimos nuestro foco de atención sobre el comportamiento del Gasto Total debido a los viajes por residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal, hemos de señalar que, como era de esperar, la relevancia de cada uno de ellos es muy diferente. En efecto, los viajes realizados con vehículo propio suponen entre el 80 y 87% del gasto total, según la anualidad. El peso correspondiente al Transporte por autobús toma valores dentro de un rango entre 3,2 y 8,4%, tomando su valor máximo en 2017. Por su parte, el Transporte por ferrocarril sería el responsable de entre el 3,5 y

5,8% del gasto total por residentes nacionales que tiene como destino la Región de Murcia.

Gráfico. Peso sobre el Gasto Total por viajes realizados por residentes en España a la Región de Murcia según el medio de transporte principal, 2015-2017 (porcentaje)

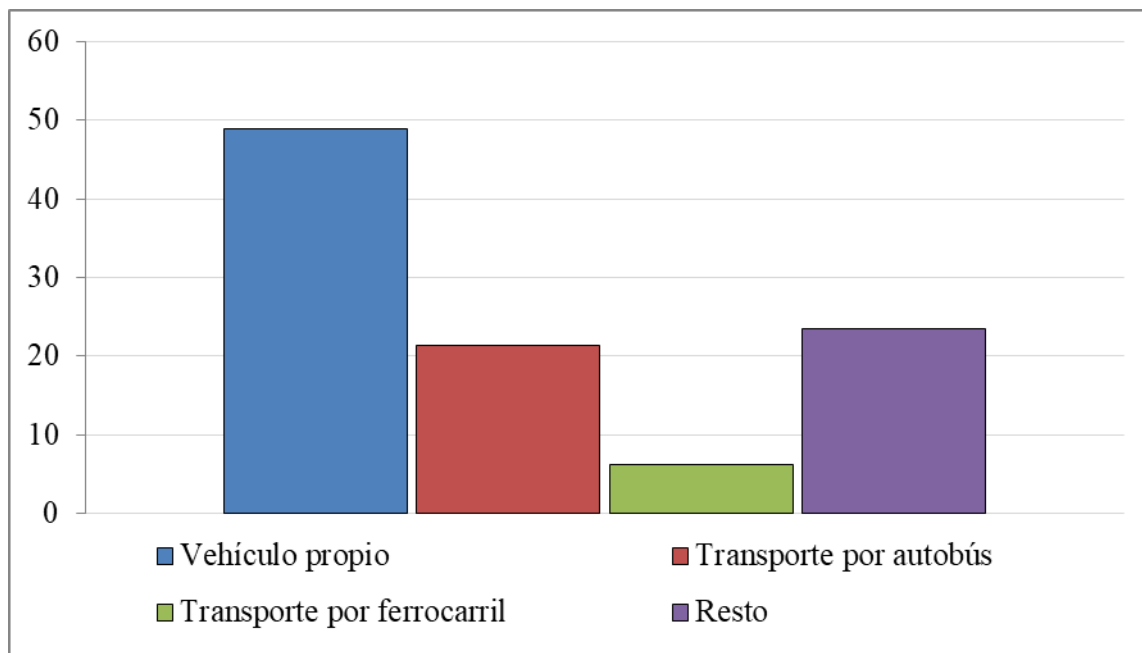


Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

La dinámica del Gasto Total derivada de cada uno de los medios de transporte resulta diversa. El crecimiento más vigoroso en términos anualizados se registra para los viajeros de Transporte de autobús, con un crecimiento medio anualizado superior al 41%. El segundo mayor dinamismo obedece al gasto registrado por parte de los viajeros de Transporte por ferrocarril, con un 19,7% en términos anualizados. El crecimiento más modesto se encuentra en el medio de transporte mayoritario, Vehículo propio, con un crecimiento anual del 6,5%. A partir del peso relativo y el comportamiento en el tiempo, cabe realizar un análisis de contribución al crecimiento del Gasto Total. Precisamente dicha información es la que queda recogida en el siguiente gráfico. Como se puede observar, prácticamente el 50% del incremento del gasto total es atribuible a los viajeros que emplean Vehículo propio, algo más del 21%, por su parte, se les podría adjudicar a los viajes que emplean el Transporte por autobús. Por su lado, únicamente

un 6,2% del crecimiento total del gasto sería responsabilidad de los viajes que emplean el ferrocarril como medio de transporte principal.<sup>9</sup>

Gráfico. Contribuciones al crecimiento del gasto total por viajes de residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal 2015-2017 (porcentajes)



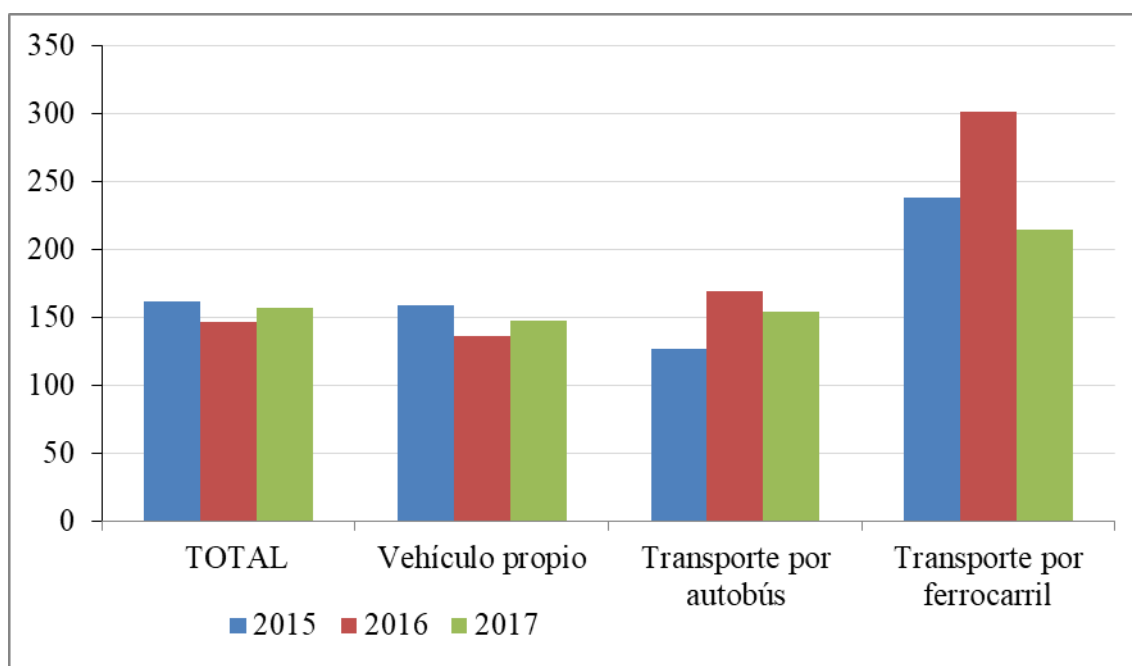
Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

Al centrar la atención en el comportamiento del gasto medio por persona según el medio de transporte utilizado aparecen importantes diferencias. En efecto, el medio de transporte mayoritario, el Vehículo propio, proporciona gastos medios por persona muy similares a los que se registran para el total, pero ligeramente por debajo de éste (entre un 92 y 98% del valor medio). El rango de gasto medio en euros se sitúa entre 135.8 y 158.9 euros. La variabilidad con respecto al valor total es todavía mayor en el segundo medio de transporte en importancia, el autobús, dado que en los años extremos se sitúa por debajo de la media (98% en 2017 y 78% en 2015), pero en el año intermedio se posiciona, claramente, por encima de dicho valor (115% del valor medio). El rango de valores medios en términos absolutos para el transporte por autobús se encuentra entre

<sup>9</sup> Merece llamar la atención que resta casi un 24% del crecimiento total del gasto que no es posible atribuir a ningún medio de transporte. La razón para ello estriba en la escasez de observaciones como señalábamos en otro momento de este texto.

126,6 y 168,7 euros. Por su parte, el gasto medio por viaje en Transporte de ferrocarril es el único que supera a la media en los tres años considerados, entre un 15% y un 105% en función del año elegido. El rango de valores absolutos para este medio de transporte estaría situado entre 214 y 301.5 euros por persona.

Gráfico. Gasto medio por persona en viajes de residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal 2015-2017 (euros)



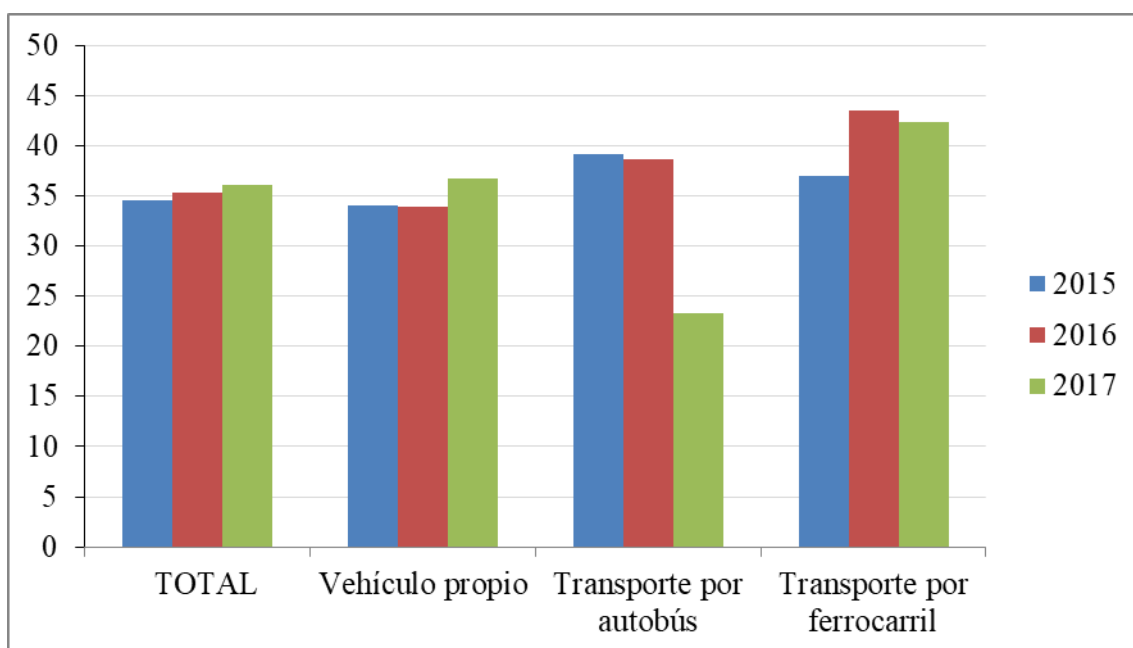
Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

En lo que concierne a la tasa de crecimiento media anual registrada por el gasto de cada uno de los medios de transporte, también hemos de señalar que existen importantes diferencias. Así, el único gasto medio que crece a lo largo del periodo de estudio es el que se deriva del Transporte en autobús (10,3% en términos anualizados), ya que tanto el vehículo propio (-3.7%) como el Transporte por ferrocarril (-5.1%) sufren reducciones.

Por último, resulta importante analizar el comportamiento del gasto medio por persona y día, en viajes de residentes españoles a la Región de Murcia, atendiendo al medio de transporte principal para el periodo de estudio 2015-2017. Se puede afirmar que el gasto medio por persona y día del medio de transporte más habitual, el vehículo propio, como

era de esperar, resulta muy parecido al promedio. De hecho se sitúa entre el 98 y 101% de este valor promedio a lo largo del periodo de estudio. En términos absolutos esto supone una horquilla que va desde 34.6 a 36.1 euros. El valor más elevado se obtiene para el año 2017. En cuanto al segundo medio de transporte por importancia, Transporte por autobús, cabe afirmar que su comportamiento es mucho más errático. En efecto, si comparamos el valor del gasto medio por persona y día de este medio de transporte con respecto al total, observaremos como dicho valor se sitúa entre el 64,5 y 113% del valor medio, según el año analizado. El gasto medio por persona y día de los viajes que emplean Transporte por ferrocarril es el único que se sitúa claramente por encima del gasto medio en todas las anualidades. En efecto, ese diferencial se sitúa entre el 9,3 y 17,7% en función del año elegido. Encontrándose el mayor diferencial en el año 2017. Este comportamiento en relación a la media se explica por las muy diferentes dinámicas del gasto por persona y día de cada uno de los medios de transporte analizados. Si bien es cierto que el gasto medio por persona y día se incrementa para el total, no lo hace en todos los medios de transporte. Así, para el caso de los viajes en autobús el gasto medio por persona y día ha retrocedido a un ritmo medio anual del 23%. El gasto del resto de medios de transporte se ha incrementado, pero, mientras que para el vehículo propio el crecimiento anualizado es de poco más del 3,7%, para el caso del Transporte por Ferrocarril se obtiene un crecimiento del 6,9%.

Gráfico. Gasto medio por persona y día en viajes de residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal 2015-2017 (euros)



Fuente: CREM e INE, Encuesta de Turismo de residentes y elaboración propia.

#### **4. PREVISIONES DE TURISMO RECEPTIVO POR FERROCARRIL TRAS LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-MURCIA-MADRID**

##### **4.1 CONSIDERACIONES PREVIAS**

Al igual que sucede con el turismo emisor, no se dispone de datos desagregados sobre el turismo receptivo que llega a la ciudad de Murcia por vía férrea, ya que las cifras ofrecidas por RENFE Operadora y el Instituto Nacional de Estadística resultan del todo insuficientes para realizar previsiones fiables sobre el crecimiento de la demanda turística.

No obstante, parece obvio que el incremento de viajeros va a producirse de forma inmediata tras la puesta en funcionamiento de la línea AVE Madrid-Murcia, como ha ocurrido en el resto de las ciudades españolas en las que ha llegado este nuevo medio de transporte. La procedencia de esos viajeros será probablemente de residentes en la ciudad de Madrid y de su área metropolitana y, en menor medida, de otras ciudades bien comunicadas con la capital de España y de extranjeros que lleguen a Madrid por vía aérea. La posibilidad de efectuar desplazamientos por vía férrea utilizando el AVE se limita a Madrid y a las ciudades situadas más al norte con las cuales enlaza: los tramos Madrid-Segovia-Valladolid-Palencia-León, así como Madrid-Guadalajara-Zaragoza. El resto de las ciudades (a excepción del tramo Cuenca-Albacete-Alicante) no se verán afectadas por la puesta en marcha de esta infraestructura ferroviaria hasta tanto queden comunicadas con Murcia: así ocurre con Valencia, Castellón y Barcelona, ya que faltan por construirse los trazados Valencia-Alicante y Castellón-Barcelona. La comunicación con Almería<sup>10</sup> -y, por tanto, con el resto de Andalucía- a través de Lorca y Vera-Almanzora, incluida en el Corredor Mediterráneo, está aún pendiente de licitar en los tramos Nonduermas-Sangonera, Sangonera-Lorca, Lorca-Pulpí, Pulpí-Vera, Los Arejos-Níjar y Níjar-Almería, sin que sea posible estimar siquiera una fecha para su puesta en marcha.

---

<sup>10</sup> La línea ferroviaria Almería-Granada ya existe, aunque el Ministerio de Fomento ha anunciado una inversión de 365 millones de € para su electrificación y prevé que tales obras estén ejecutadas en 2023. En el mismo año deberían estar ejecutadas las obras en el tramo Murcia-Almería.

A la vista de lo expuesto parece razonable limitar este estudio, en lo geográfico, a las ciudades señaladas y, en su aspecto temporal, a la previsible inauguración de la línea Madrid-Murcia a comienzos de 2019.

En otros trabajos similares a este se ha utilizado el modelo *Node-Place* y el estudio de lo ocurrido en ciudades como Alicante, Málaga y otras europeas para hacer previsiones sobre la alta velocidad. No obstante, llamamos la atención sobre el hecho evidente de que la ciudad de Murcia presenta, frente a tales ciudades tomadas como base de esos estudios, ciertas características que no permiten extrapolar sin más los datos de unas a otras:

- De una parte, Murcia, a diferencia de lo que ocurre en Málaga o Alicante, no es una ciudad costera y es sabido que gran parte del turismo receptivo que acude a la Región tiene como motivación principal el sol y playa. Esta circunstancia obliga a ser prudentes en las estimaciones, pues los tiempos de viaje entre Murcia y la zona de Cartagena-Mar Menor (y, en menor medida, el litoral sur de la Región) pueden disuadir al potencial turista que se dirige a la costa. De esta manera, si al tiempo estimado de la duración del trayecto AVE Madrid-Murcia (2 horas y 25 minutos) se añade el trayecto Murcia-Cartagena (entre 45 minutos y una hora adicional, más el tiempo empleado para el transbordo de un medio de transporte a otro), los tiempos totales en los viajes turísticos Madrid-Cartagena, Madrid-Mazarrón o Madrid-Águilas pueden oscilar entre 4 horas y 4 horas 30 minutos, tiempos que están muy lejos de las 2 horas y 43 minutos que se precisan para llegar a Málaga María Zambrano vía AVE desde Madrid-Atocha y de las 2 horas y 24 minutos necesarios para realizar el mismo viaje desde Madrid-Atocha a la estación de Alicante.
- Otra circunstancia para tener en cuenta para elaborar estimaciones sobre turismo receptivo es que las dos ciudades tomadas como ejemplo ya poseen una planta hotelera muy superior a la existente en Murcia y además cuentan con equipamientos e infraestructuras turísticas en la propia ciudad o en sus proximidades mucho más desarrolladas que la capital murciana.



Cuadro. Oferta hotelera en las ciudades de Alicante, Málaga y Murcia, 2016

<b>Ciudad</b>	<b>Hoteles</b>	<b>Plazas</b>
Alicante	74	7.889
Málaga	72	8.562
Murcia	30	4.560

Fuente: INE (2016)

La comparación de estas cifras ya es por sí sola significativa, al mostrar que las ciudades de Málaga y Alicante poseen casi el doble de plazas hoteleras que la ciudad de Murcia. Pero debemos ir más allá, pues tanto Málaga como Alicante poseen en sus proximidades núcleos receptores de enorme importancia. Así, Benalmádena, a 35 minutos de Málaga, posee 32 hoteles y casi 14.000 plazas adicionales; Torremolinos, a una distancia de 28 minutos de la capital malacitana dispone de 71 hoteles y 20.000 plazas hoteleras; Mijas-Costa (2.000 plazas sólo en hoteles) se encuentra a 59 minutos y 58 km de distancia de la capital y, por supuesto, Marbella a una distancia similar, con 79 hoteles y 17.000 plazas.

En el caso de Alicante nos encontramos igualmente con una planta hotelera de grandes proporciones en sus proximidades. Sólo Benidorm, a 50 minutos de Alicante por autovía, posee 142 establecimientos hoteleros y 42.550 plazas, a lo que deberíamos añadir, al sur de la ciudad, núcleos tan importantes como Santa Pola, Guardamar y Torrevieja; y al norte (además de Benidorm) Villajoyosa, Altea y Calpe.

El posicionamiento de la ciudad de Murcia dentro del contexto de las 22 ciudades más turísticas del país en cuanto a la oferta alojativa disponible en 2016 y la previsible presión turística en un futuro inmediato se puede apreciar en la siguiente información (cuadro 5), que nos muestra como la oferta actual y la potencial (por cada 1.000 habitantes) de la ciudad de Murcia es de las más bajas del grupo de ciudades referidas, tanto en la oferta hotelera (4.653 plazas frente a la media de 14.995) como la oferta de plazas en viviendas turísticas no regladas, 2.153 plazas frente a 15.875 de media de las 22 ciudades. En lo referido a la presión turística potencial (número de plazas turísticas/por 1.000 habitantes) la ciudad de Murcia tiene en la actualidad 17, 23 plazas frente a la media de las 22 ciudades de 62,50. Los datos referidos nos muestran una de las posibles debilidades de la ciudad de Murcia como receptora de viajeros.

Tabla. Oferta alojativa y presión turística potencial de alojamiento en las 22 principales ciudades turísticas de España, 2016.

Número de plazas por tipología alojativa en las 22 principales ciudades turísticas del país.			Presión turística potencial del alojamiento. Número de plazas turísticas por cada 1.000 habitantes.	
Ciudad	Hoteles	Viviendas P2P	Ciudad	Total
Alicante	8.277	10.725	Alicante	68,13
Barcelona	78.101	104.630	Barcelona	116,34
Bilbao	7.283	3.452	Bilbao	34,63
Burgos	4.207	690	Burgos	33,62
Córdoba	7.319	6.123	Córdoba	44,96
Gijón	4.950	2.557	Gijón	34,82
Granada	15.067	12.196	Granada	124,52
La Coruña	5.374	1.814	La Coruña	30,54
Las Palmas	5.678	12.474	Las Palmas	52,38
León	3.816	933	León	38,18
Madrid	85.862	66.271	Madrid	51,92
Málaga	10.509	24.955	Málaga	66,09
Murcia	4.653	2.153	Murcia	17,23
Palma de M.	8.239	22.450	Palma de M.	76,84
Salamanca	6.287	3.147	Salamanca	66,07
San Sebastián	5.533	10.801	San Sebastián	106,54
Santander	4.431	3.924	Santander	61,78
Santiago de C.	8.389	2.907	Santiago de C.	138,38
Sevilla	22.347	27.531	Sevilla	76,37
Valencia	18.908	26.742	Valencia	65,36
Valladolid	4.179	865	Valladolid	16,89
Zaragoza	10.489	1.913	Zaragoza	19,62
TOTAL 22	330.258	349.342	Media 22	62,50
Media 22	14.995	15.875		

Fuente: Elaborado a partir de Exceltur (2016), p. 18.

A las circunstancias mencionadas cabe añadir que, en el caso de la ciudad de Málaga ya existe una potente oferta cultural muy bien posicionada en torno a sus museos (Picasso, Carmen Thyssen, Museo de Málaga, Arte Contemporáneo, Pompidou, Museo Ruso, etc.). A esta oferta cultural hay que añadir 47 campos de golf en toda su provincia (frente a los 17 de Alicante y un número similar en Murcia). En lo que se refiere a la oferta cultural, es cierto que la ciudad de Murcia posee un número considerable de museos, si bien el volumen de visitantes por museo es notablemente inferior al

registrado en los museos andaluces (29.292 visitantes/museo, frente a 40.656 visitantes/museo en Andalucía).<sup>11</sup>

Tabla. Visitantes a los museos de Murcia, Alicante y Málaga

<b>Ciudad</b>	<b>Visitantes a los 5 museos más importantes</b>
Murcia (*) <sup>12</sup>	315.040
Alicante (**)	331.478
Málaga	1.357.000

(\*): datos de 2013; (\*\*): estimaciones

Este volumen de visitantes a museos de la ciudad de Murcia y Alicante, contrasta con el registrado en Málaga, en donde sólo en el Museo Picasso se registraron 558.000 visitantes; el Museo y Centro de Arte Contemporáneo de Málaga (CAC) recibió 456.000 visitantes; más de 175.000 en el Pompidou y 168.000 en el Museo Carmen Thyssen.<sup>13</sup>

A lo anterior se añade que ambas ciudades (Málaga y Alicante) poseen unas infraestructuras aeroportuarias de enorme relevancia. El Aeropuerto de Málaga-Costa de Sol movió durante 2017 más de 18,5 millones de pasajeros, ocupando el cuarto lugar entre los aeropuertos españoles. El Aeropuerto de Alicante-Elche, quinto de España, movió 13,7 millones de pasajeros.<sup>14</sup>

En conclusión, las realidades de las tres ciudades consideradas no permiten trasladar sin más las previsiones o datos estadísticos de unas a otras. La Región de Murcia no tiene en la actualidad comunicación directa con Madrid vía aérea, sino a través del aeropuerto Alicante-Elche, por lo que es de esperar un mayor incremento de las llegadas de viajeros y turistas por vía férrea.

<sup>11</sup> Estadística de Museos y Colecciones Museográficas 2016. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

<sup>12</sup> Datos referidos a 2013. Los museos más visitados de Murcia capital fueron San Juan de Dios (60.171), MUBAM (56.242), Salzillo (55.019), Arqueológico (51.140) y Santa Clara (32.297).

<sup>13</sup> Fundación CIEDES. *Málaga en cifras*. Datos correspondientes a 2016: [www.ciedes.es](http://www.ciedes.es)

<sup>14</sup> AENA: *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*. 2017

## 4.2 CRECIMIENTO DEL TURISMO RECEPTIVO EN OTRAS CIUDADES

Se han tomado los datos relativos a las comunicaciones por vía férrea de larga distancia y alta velocidad de siete ciudades diferentes, pero únicamente la línea con origen Madrid y destino en cada una de las ciudades consideradas. Aunque puede objetarse que tales datos son parciales, lo cierto es que, salvo Zaragoza y Lleida, ninguna tiene comunicación con Barcelona y, además, es la misma línea que operará en la ciudad de Murcia.

Para hacer comparables los datos, el primero de ellos hace referencia al volumen de pasajeros procedente de Madrid en el año inmediatamente anterior a la llegada del AVE. A continuación, se han insertado los pasajeros llegados desde Madrid en el año de implantación del servicio y en los cuatro posteriores a él. Finalmente, en la columna de la derecha, se aprecia el dato de los pasajeros llegados desde Madrid en 2016, último ejercicio del que se poseen datos.<sup>15</sup>

Tabla. Pasajeros llegados desde Madrid por vía férrea a diferentes ciudades españolas antes y después de la llegada del AVE

<b>Ciudad</b>	<b>Sin AVE</b>	<b>AVE, primer año</b>	<b>AVE, segundo año</b>	<b>AVE, tercer año</b>	<b>AVE, cuarto año</b>	<b>AVE, quinto año</b>	<b>2016</b>
<b>Alicante</b>	663.812	880.356	1.107.735	1.337.910	1.394.362	---	1.394.362
<b>Barcelona</b>	756.900	2.109.943	2.670.407	2.597.435	2.545.907	2.688.502	3.874.833
<b>Córdoba</b>	---	846.641	907.135	947.943	956.281	873.859	880.158
<b>León</b>	247.561	358.527	446.528	---	---	---	446.528
<b>Lleida</b>	66.562	237.831	291.167	295.094	287.883	269.908	279.960
<b>Málaga</b>	606.265	1.460.667	1.498.629	1.431.142	1.433.361	1.375.377	1.743.902
<b>Zaragoza</b>	499.074	717.589	872.937	1.054.394	1.274.355	1.704.483	1.373.258

Fuente: Elaborado a partir de los datos del Observatorio del Ferrocarril.

Como se observa en el cuadro anterior, todas las ciudades experimentaron crecimientos de llegadas en el primer año de la apertura de la alta velocidad, con cifras realmente

<sup>15</sup> En el caso de Alicante, el AVE se inauguró en 2013 y en el de León en 2015. Sobre Córdoba no se dispone de datos anteriores.

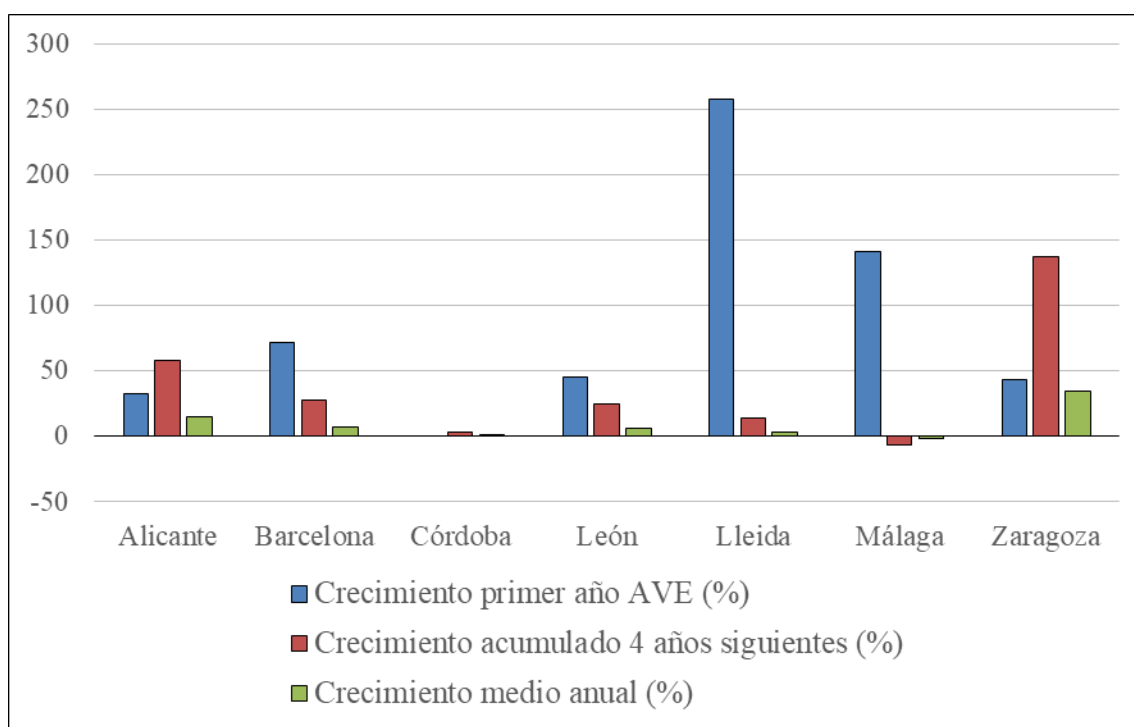
llamativas, que oscilan entre el 32% de Alicante y el 257% de Lleida. En los años sucesivos, tal crecimiento obviamente se ralentizó; pero aun así observamos crecimientos acumulados de llegadas en los cuatro años siguientes a la llegada del AVE que van desde el 3,21% de Córdoba al 137% de Zaragoza. Estos crecimientos pueden observarse en el cuadro que se inserta a continuación. Salvo Córdoba (y el caso especial de Málaga, con descensos entre 2010 y 2012 que ha superado ampliamente en 2016), el crecimiento medio anual de llegadas en cada una de las ciudades consideradas alcanza cifras muy considerables en las ciudades de Zaragoza, Alicante, Barcelona y León y más modestas en Lleida y Córdoba.

Cuadro. Crecimiento de las llegadas de pasajeros por vía férrea procedente de Madrid tras la llegada el AVE

Ciudad	Crecimiento primer año AVE (%)	Crecimiento acumulado 4 años siguientes (%)	Crecimiento medio anual (%)
Alicante	32,61	58,36	14,59
Barcelona	72,09	27,42	6,85
Córdoba	---	3,21	0,80
León	44,83	24,54	6,13
Lleida	257,30	13,48	3,37
Málaga	140,92	-7,07	-1,76
Zaragoza	43,78	137,52	34,38

Fuente: Elaborado a partir de los datos del Observatorio del Ferrocarril.

Gráfico. Crecimiento de las llegadas desde Madrid por vía férrea tras la implantación del AVE.



Para determinar el porcentaje que representan los visitantes -turistas y excursionistas- sobre el total de viajeros, se ha acudido a la revisión de la literatura científica existente sobre el particular. Las conclusiones difieren mucho de unos autores a otros: Saladié et al. (2016) estimaron que para el caso de Tarragona, la llegada del AVE supuso un crecimiento de turistas nuevos de un 23%, y de un 12,9% para el caso de turistas reincidentes;<sup>16</sup> Clavé et al. (2015),<sup>17</sup> también para el mismo destino, señalan que el 74% de los pasajeros entrevistados tenían como principal motivación el turismo y el ocio; La Rocca,<sup>18</sup> utilizando el factor de la distancia, advierte que para trayectos comprendidos entre 300 y 600 km un 19,2% es utilizada por turistas para viajes de ocio y un 36% para viajes de negocio. Sin embargo, los estudios econométricos sobre la misma cuestión

<sup>16</sup> Saladié, O., Clavé, S.A., and Gutiérrez, A.: “Measuring the influence of the Camp de Tarragona high-speed rail station on first-time and repeat tourists visiting a coastal destination”, *Revue Belge de Géographie*, 2016

<sup>17</sup> Clavé, S.A., Gutiérrez, A. y Saladié, O.: *High-speed rail services in a consolidated catalan mediterranean mass coastal destination: a causal approach*. Universidad Rovira i Virgili, 2015.

<sup>18</sup> La Rocca, R.: *High Speed Train and Urban Tourism Attractiveness*. Trimestrale del Laboratorio Teritorio, Mobilità e Ambiente, 2008.

ofrecen resultados mucho menos optimistas, como los de Albalade y Fageda (2016), Campa et al. (2016), etc.

### **4.3. PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL TURISMO RECEPTIVO: UNA APROXIMACIÓN ECONÓMICA.**

#### **4.3.1. IMPACTO DEL AVE EN VARIABLES DE ELECCIÓN EN LA REGIÓN DE MURCIA**

En este apartado del informe presentamos la metodología utilizada para estimar el efecto causal de la llegada del tren de Alta Velocidad (AVE) a la ciudad de Murcia, y comentamos los principales resultados alcanzados, discutiendo sus implicaciones y limitaciones.

Una primera dificultad, evidente, de estimar el efecto de un acontecimiento, i.e. la llegada del AVE a la ciudad de Murcia, que aún no ha tenido lugar, es que no se puede basar la identificación del efecto causal de interés únicamente en información estadística de la Región de Murcia, ya que ésta solo informa de la realidad del transporte regional en ausencia de AVE. Es por ello que la metodología propuesta en el presente informe es una metodología secuencial, en la que en primer lugar aprendemos del efecto causal que la llegada del AVE ha tenido en otras capitales de provincia españolas para, posteriormente, inferir a partir de estas estimaciones cuál es más probable que sea el efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia.

En concreto, para identificar el efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia en variables regionales de interés como, por ejemplo, el número de viajeros, el número de pernoctaciones o, entre otras, el número de plazas hoteleras, hemos optado por un enfoque bietápico. En una primera etapa utilizamos una amplia base de datos construida por el equipo de investigación a partir de la información suministrada por fuentes secundarias diversas para identificar el efecto causal que la llegada del AVE ha tenido en las capitales de provincia españolas a las que ha llegado la Alta Velocidad desde el comienzo del presente siglo. Así, en una primera etapa identificamos el efecto que la llegada del AVE ha tenido en aquellas ciudades españolas a las que ya ha llegado efectivamente.

Posteriormente, en una segunda etapa, inferimos, a partir de los efectos causales identificados en la etapa precedente para otras capitales de provincia para las que se

puede identificar el efecto causal del AVE porque ya han transcurrido unos años desde su llegada, el efecto causal que sería más probable esperar de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Para ello, utilizamos procedimientos econométricos que permiten optimizar la probabilidad de que las estimaciones realizadas identifiquen el verdadero efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. En concreto, estos procedimientos reproducen, a partir de una combinación no lineal de las series de viajeros de otras capitales de provincia españolas a las que ya ha llegado el AVE, una nueva serie ficticia, no observada, de viajeros en tren en la Región de Murcia, que reproduce perfectamente la evolución del número de viajeros en tren realmente observado en la Región de Murcia desde comienzos del siglo XXI hasta el año previo a la llegada efectiva del mismo a las capitales de provincia utilizadas para construir la serie ficticia de la Región de Murcia.

Esta forma de proceder permite identificar la combinación no lineal de ciudades capitales de provincia a las que ya ha llegado el AVE que permiten maximizar la probabilidad de acertar en la identificación del efecto causal del AVE en su llegada a la ciudad de Murcia.

#### 4.3.2. ESTRATEGIA DE IDENTIFICACIÓN

La primera etapa del procedimiento de identificación del efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia consiste en estimar la siguiente ecuación utilizando una amplia base de datos con información para 50 provincias españolas en el periodo 2000-2017:

$$Y_{ipt} = X_{ipt}\beta + \delta Z_{pt} + \mu_p + v_t + \varepsilon_{ipt} \quad (1)$$

donde  $Y_{ipt}$  es la variable en la que queremos identificar el efecto causal de la llegada del AVE en la provincia  $p$ . El subíndice  $i$  indica que consideramos distintas variables que pueden recoger el efecto causal de la llegada del AVE como, por ejemplo, el número de viajeros que utilizan el tren, el número de pernoctaciones, de plazas hoteleras, etc. Por su parte,  $X_{ipt}$  es un conjunto de variables que determinan, independientemente de que haya o no servicio de AVE en esa provincia, el valor de la variable  $Y_{ipt}$  en el año  $t$ .



La variable explicativa que aproxima el efecto causal de interés es  $Z_{pt}$ . Esta variable dicotómica toma el valor uno cuando la provincia  $p$  dispone de servicio de AVE en el año  $t$ , y cero en caso contrario. Así, el coeficiente asociado a esta variable,  $\delta$ , mide el efecto causal de la llegada del AVE. Por su parte, las variables  $\mu_p$  y  $v_t$  son efectos fijos de provincia y año, que permiten identificar adecuadamente diferencias de nivel en la variable  $Y$  entre las distintas provincias, así como el efecto diferencial del ciclo económico. Finalmente, el término de error  $\varepsilon_{ipt}$  sigue los supuestos convencionales.

La ecuación (1) se estima utilizando técnicas econométricas de datos de panel que reconocen que las distintas observaciones disponibles no son independientes entre sí, sino que hay una estructura en los datos de forma que tenemos información de 50 provincias en un periodo temporal de 17 años. Esta forma de proceder es más eficiente, por cuanto reconoce la correlación que la estructura de los datos impone en las observaciones disponibles.

Al estimar el efecto causal de interés por medio de la ecuación (1) estamos utilizando un estimador conocido en la literatura especializada como estimador diferencias en diferencias. A diferencia de otros estimadores que identifican el efecto causal de interés por el mero cambio experimentado por la variable  $Y$  entre el antes y el después de la intervención cuyo efecto se pretende medir, el estimador diferencias en diferencias reconoce que la variable  $Y$  no es estática y que, por tanto, ésta habría experimentado cambios significativos en su valor incluso en ausencia de intervención. Así, este estimador resulta especialmente adecuado para nuestro propósito de identificar el efecto de la llegada del AVE en una serie de variables  $Y$ , como son el número de usuarios del tren, de turistas, de pernoctas, etc., estrechamente relacionados con la fase del ciclo económico.

Esta forma de proceder identifica el efecto de interés a partir del cambio en el valor promedio de la variable  $Y$  entre el antes y el después de la llegada del AVE a las provincias a las que efectivamente ha llegado, una vez hemos corregido esa diferencia por los cambios en los determinantes de la variable  $Y$ , esto es, por los cambios en las variables de control incluidas en  $X$ , por los efectos fijos de provincia y año, y por el cambio en el valor promedio de la variable  $Y$  entre el antes y el después en las provincias a las que no ha llegado el AVE. Este último componente nos informa del valor contrafactual que se habría observado en el cambio en la variable  $Y$  en las

provincias a las que efectivamente ha llegado el AVE, de no haber llegado. Obviamente, esta información solo puede ser aproximada a partir de aquellas provincias a las que no ha llegado el AVE, que por eso son esenciales en el contenido causal de las estimaciones realizadas a partir de la ecuación (1).

La estimación de la ecuación (1) no informa del efecto de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia por el simple hecho de que el AVE aún no ha llegado a la ciudad de Murcia. La ecuación (1) permite identificar el efecto de la llegada del AVE en las ciudades a las que efectivamente llegó el AVE durante el periodo muestral 2000-2017. A partir de estas estimaciones, obtenidas utilizando una base de datos y unas metodologías homogéneas, podemos identificar el efecto causal de interés en la segunda etapa del procedimiento que hemos diseñado.

La segunda etapa de nuestra estrategia de identificación consiste en inferir, a partir de las estimaciones realizadas en la primera etapa, el efecto causal que la llegada del AVE a la ciudad de Murcia tendrá en las variables de interés consideradas en  $Y$ . Para ello, nos quedamos únicamente con aquellas provincias a las que ha llegado el AVE durante el periodo muestral y construimos una combinación no lineal de estas provincias que reproduzca la evolución de cada variable dependiente  $Y$  en la Región de Murcia en ausencia de AVE en cualquiera de las provincias.

Esta metodología permite realizar una aproximación científica al objetivo de este informe, esto es, a la identificación causal del efecto del AVE en el desarrollo de la Región de Murcia. Una vez identificado el efecto causal de interés en aquellas provincias a las que efectivamente ha llegado el AVE en el periodo 2000-2017 buscamos la combinación de éstas que permite replicar la evolución del número de viajeros, pernoctas, etc., en la Región de Murcia en el periodo analizado. Esa combinación construida por optimización es la Murcia contrafactual que nos va a permitir identificar el efecto de interés como una combinación no lineal de los efectos estimados en las ciudades a las que efectivamente ha llegado el AVE en las últimas décadas.

Esta forma de proceder permite, asimismo, evitar supuestos ad hoc que con frecuencia se observan en otros informes como, por ejemplo, suponer que el efecto que el AVE tendrá en su llegada a la ciudad de Murcia se puede asemejar al que ha tenido en su llegada a la ciudad de Alicante, a pesar del hecho de que esta última ciudad tiene playa, o a la ciudad de Málaga, pese a las evidentes diferencias en oferta turística cultural entre

Málaga y Murcia. Al estimar la Murcia contrafactual como la combinación no lineal de las ciudades a las que ha llegado efectivamente el AVE que mejor reproduce la evolución de las diferentes variables  $Y$  consideradas para Murcia en ausencia de AVE.

Esta metodología es una adaptación de la originalmente presentada en Abadie y Gardeazabal (2003) para identificar los efectos económicos del terrorismo de ETA en el crecimiento económico del País Vasco. En concreto, esta forma de proceder consiste en estimar el valor del vector de ponderaciones  $W$  que minimiza las diferencias entre un vector de determinantes de la variable dependiente  $Y$  observadas en el periodo previo a la llegada del AVE en la Región de Murcia ( $X^1$ ) y ese mismo vector en aquellas provincias a las que llegó el AVE en algún momento del periodo muestral ( $X^0$ ). En términos analíticos, se trata de encontrar la solución a este problema de optimización:

$$\min(X^1 - X^0W)'V(X^1 - X^0W) \quad (2)$$

donde  $W = (w_1, w_2, \dots, w_J)$ ,  $J$  es el número de provincias a las que ha llegado el AVE durante el periodo muestral disponible,  $\sum_{p=1}^J w_p = 1$ ,  $0 \leq w_p \leq 1 \forall p$ , donde  $V$  es una matriz diagonal que informa de la importancia relativa como determinante de  $Y$  de las variables de control utilizadas. Los detalles del procedimiento de estimación de esta ecuación se pueden consultar en Abadie y Gardeazabal (2003).

Entre las variables de control que consideramos en este problema de optimización y, en concreto, en el vector  $X$ , se encuentran la distribución del empleo y del valor añadido por las cuatro grandes ramas de actividad, la tasa de variación de volumen del producto interior bruto, la tasa de inflación, la temperatura media, el número de días de sol al año y el peso relativo de la población de nacionalidad distinta a la española. Estas variables son reconocidas en la literatura como determinantes de la evolución del turismo y, por ende, del crecimiento económico. Algunas de estas variables tienen un efecto directo en las variables analizadas, mientras que otras, como el peso relativo de la población de nacionalidad diferente de la española, aproximan la importancia relativa de la construcción residencial y el empleo vinculado al turismo.

Asimismo, consideramos una versión adicional y más exigente de la ecuación (1) en la que permitimos la existencia de tendencias específicas a nivel de provincia en la variable dependiente  $Y$ :

$$Y_{ipt} = X_{ipt}\beta + \delta Z_{pt} + \mu_p + v_t + \theta_{pt} + \varepsilon_{ipt} \quad (3)$$

La estimación de la ecuación (3) proporciona una medida más exhaustiva y robusta del efecto de interés. En concreto, en la estimación de las ecuaciones (1) y (3) consideramos diversas medidas de la variable  $Y$  como son: el número de viajeros en tren, el número de viajeros de nacionalidad española, el número de viajeros de nacionalidad extranjera, el número de pernoctaciones total y por nacionalidad del viajero, el número de hoteles, de plazas hoteleras, el grado de ocupación de las mismas y el total de empleo en hoteles. Teniendo en cuenta que las series disponibles no están vinculadas a las capitales de provincia, sino al conjunto de la misma, consideramos más prudente no incorporar en el conjunto de variables  $Y$  en las que vamos a medir el efecto causal del AVE otros agregados regionales no vinculados específicamente al sector turístico como, por ejemplo, indicadores sectoriales de actividad y de evolución del mercado de trabajo.

#### **4.3.3. RESULTADOS DE LA ESTIMACIÓN**

Los resultados de las estimaciones realizadas en la primera etapa son plenamente coherentes con los obtenidos previamente en la literatura sobre el tema. Al igual que en Albaladejo y otros (2017), encontramos una marcada heterogeneidad en el efecto causal de la llegada del AVE a una provincia. Así, mientras que las estimaciones realizadas sugieren un efecto positivo de la llegada del AVE tanto en el número de viajeros, nacionales y extranjeros, como en el número de pernoctaciones, la estancia media o la tasa de ocupación hotelera en provincias como Alicante, Málaga o Segovia, los efectos estimados para A Coruña, Cuenca o Tarragona son estadísticamente significativos pero de signo opuesto, es decir, negativos. En el caso de otras provincias como Barcelona, Toledo o Valencia, no encontramos evidencia alguna de que la llegada del AVE haya causado variación estadísticamente significativa en el número de viajeros, de pernoctaciones, de hoteles, ni en el empleo asociado a los mismos.

Estos resultados, coherentes con la literatura previa sobre el tema, sugieren que la llegada del AVE no es en sí misma condición necesaria y suficiente para observar una mejora en los indicadores seleccionados. En este mismo sentido, Carteni y otros (2017) y Delaplace y otros (2014) encuentran que el efecto que la llegada del AVE tiene en el desarrollo económico de una ciudad depende, de forma crucial, del atractivo turístico de la misma concretado, entre otros factores, en la oferta cultural, de sol y playa, ocio y entretenimiento, enclaves turísticos de interés, así como de la promoción turística que se

haga de esa ciudad y del nivel de inseguridad de la misma. Estos tres factores, destacados entre otros, median y determinan el efecto que la llegada del AVE efectivamente tiene en el desarrollo de la provincia que recibe dicha inversión.

El hecho de que el efecto del AVE sea marcadamente heterogéneo en estas características otorga mayor valor al procedimiento científico de identificación del efecto del AVE en su llegada a la ciudad de Murcia seguido en este informe. Así, en lugar de suponer la coincidencia de efectos con los estimados en otras ciudades a las que ha llegado previamente como Alicante o Málaga, entre otras, nuestro procedimiento determina, sobre la base de características o atributos provinciales, el efecto que es más probable que el AVE tenga una vez que llegue a la ciudad de Murcia.

Antes de pasar al resultado de la estimación de segunda etapa, merece la pena destacar que la literatura sobre los efectos económicos de la llegada del tren de alta velocidad a un territorio, pese a su heterogeneidad, sí que marca una serie de tendencias o pautas que se van a ver en buena medida cumplidas en el caso de la Región de Murcia. Así, por ejemplo, la revisión de la experiencia internacional contenida en Albaladejo y Bel (2015) es contundente a la hora de señalar que tan solo dos de las múltiples líneas de alta velocidad existentes a nivel mundial han demostrado ser rentables desde un punto de vista financiero. Se trata de las líneas Tokio-Osaka y París-Lyon, que conectan núcleos muy densamente poblados situados a una distancia tal que la alta velocidad es una alternativa real frente a la opción de coger un avión.

Los estudios revisados en Albaladejo y Bel (2015) indican que el turismo recibe un impacto inmediato como consecuencia de la llegada de la alta velocidad a una ciudad, incrementándose normalmente el número de turistas pero reduciéndose el número de pernoctaciones. Esta aparente paradoja se explica por el hecho de que la reducción en los tiempos de transporte que representa la llegada de la alta velocidad permite que se realicen viajes turísticos y de negocios de ida y vuelta en el mismo día que antes requerían necesariamente de una pernocta. Estos efectos sobre el número de turistas y de pernoctas se observan normalmente a corto plazo, siendo cuantitativamente muy reducidos en el largo plazo, una vez que la novedad de la llegada del tren de alta velocidad ha pasado.

Por su parte, Betancor y Llobet (2015) analizan la rentabilidad financiera y social de las inversiones vinculadas al tren de alta velocidad realizadas en España. Este estudio es contundente al concluir que ninguna de las inversiones de línea de alta velocidad

realizadas en España ha permitido, hasta el año 2015, compensar con los beneficios derivados de la reducción de tiempos de desplazamiento, disposiciones a pagar por la demanda generada y costes evitados, compensar los elevados costes de la inversión asociada a la alta velocidad, por lo que estas inversiones no han sido rentables ni para las empresas ni para la sociedad en su conjunto. Una pieza fundamental de estas conclusiones tiene que ver con el elevado coste de oportunidad de estas inversiones, es decir, el hecho de que el dinero dedicado a las mismas deja de destinarse a otras necesidades sociales.

La primera etapa del procedimiento bietápico diseñado para identificar el efecto de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia nos ha permitido ilustrar la disparidad de efectos que la llegada de la alta velocidad ha tenido en las distintas provincias españolas a las que ha llegado esta inversión en el periodo 2000-2017. Tal y como destacamos en el apartado de metodología, esta segunda etapa de estimación es crucial para poder identificar el efecto causal de un acontecimiento que aún no ha tenido lugar, como es la llegada del AVE a la ciudad de Murcia, de forma rigurosa, sin tener que utilizar supuestos ad hoc. Nuestra propuesta consiste en identificar el efecto de interés a partir de los efectos que la llegada del AVE ha tenido en las capitales de provincia a las que ha llegado efectivamente el AVE desde comienzos del presente siglo. En concreto, el efecto causal de la llegada del AVE a Murcia se identifica como una media ponderada de los efectos de la alta velocidad en las capitales de provincia a las que ha llegado esta opción desde el año 2000, dando más peso relativo a aquellas ciudades con un valor más parecido al de la Región de Murcia de los determinantes de la evolución de la economía y el turismo considerados en el vector  $X$ .

La Tabla 1 resume los resultados obtenidos en esta segunda etapa. Dada la naturaleza bietápica del procedimiento de estimación utilizado, el hecho de que hemos considerado distintas especificaciones de la ecuación (1), tales como la ecuación (3), en aquellos casos en los que ha sido posible, así como las distintas ponderaciones que se pueden otorgar a cada una de las variables de control consideradas en la identificación de la Murcia contrafactual en la segunda etapa del procedimiento seguido, hemos optado por no presentar una única estimación puntual del efecto de la llegada del AVE a Murcia. Por el contrario, y en pro de facilitar una discusión de los efectos estimados más coherente con la diversidad de escenarios posibles, presentamos el valor más probable o

valor modal del efecto de la llegada del AVE a Murcia así como el valor máximo esperado o cota superior de la llegada del AVE a Murcia.

**Cuadro. Estimación de los efectos de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia.**

	Viajeros de tren	VIAJEROS TREN Y OTROS MEDIOS HOSPEDADOS			PERNOCTAS		
		Total	Españoles	Extranjeros	Total	Españoles	Extranjeros
Efecto más probable (moda)	182.371	149.350	124.035	25.315	157.076	137.285	19.791
Efecto más favorable (cota superior)	251.370	238.750	189.687	49.063	185.314	151.031	34.283

	HOTELES			
	Número	Plazas	Ocupación	Empleo
Efecto más probable (moda)	7	2.695	0,31	107
Efecto más favorable (cota superior)	12	3.427	0,53	235

Nota: La tabla reporta los valores estimados como cota superior y valor modal o más probable del efecto del AVE en su llegada a la ciudad de Murcia. Las estimaciones para la tasa de ocupación de hoteles se expresan en puntos porcentuales.



#### 4.3.5. TURISMO EMISOR.

La implementación de la Alta Velocidad en la ciudad de Murcia puede tener efectos notables sobre los residentes en la ciudad, su área metropolitana y otras localidades de la Región que utilicen este transporte en sus desplazamientos turísticos, si bien ello dependerá de factores como la frecuencia de servicios y precio de estos. Asimismo, una adecuada frecuencia de servicios entre Murcia y Madrid, permitiría no sólo un aumento considerable de la demanda de turismo emisor sino también, probablemente, una estancia media en destino más reducida, ya que el viajero puede ir y regresar en el mismo día, lo que es especialmente útil cuando la motivación viajera sea los negocios y motivos profesionales, pues el viajero movido por esta motivación prefiere ir y regresar en el mismo día para realizar sus operaciones y actividades en la capital española.

En las ciudades estudiadas, el volumen del tráfico de pasajeros desviado del automóvil varía entre el 12% en la ruta Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga y el 20% en el tramo Madrid-Córdoba. Muy significativamente, debemos destacar que el tráfico generado en estos tres tramos por la puesta en funcionamiento del AVE ha llegado casi a 30% en el caso de Córdoba, ciudad que, al igual que Murcia, no posee aeropuerto en sus cercanías. Aplicando un coeficiente similar a la ciudad de Murcia, podría estimarse que el AVE puede suponer un crecimiento del 30% del turismo emisor por ferrocarril, principalmente derivado de la carretera (automóvil y autobús), dada la mayor dependencia de Murcia de esta infraestructura, lo que nos daría una cifra de turismo emisor por esta vía de unos 31.000 turistas emisores más.

Además, tal y como señala acertadamente de la Campa<sup>19</sup> es de esperar que la puesta en marcha de una línea de estas características aportará nuevas corrientes turísticas, que no hubieran viajado de no existir aquella. En este sentido, la puesta en marcha del AVE originará nuevas corrientes turísticas emisoras; es decir, es previsible un incremento del turismo emisor adicional, difícil de determinar, pero que puede estimarse en otro 30%, lo que permite suponer, razonablemente, que el volumen de turistas emisores que utilicen la estación de El Carmen con destino Madrid crecerá, en el primer año de su puesta en marcha, en torno a un 60% sobre las cifras de 2016. No obstante, lo expuesto, tal cifra debe contemplarse con muchas matizaciones, ya que es previsible la entrada en funcionamiento del Aeropuerto de Corvera a 15 kilómetros del capital murciana y presumiblemente bien conectado con Madrid, por lo que es probable que, en función del

---

<sup>19</sup> de la Campa Cascales, J.L (2017): “¿Puede la alta velocidad incrementar el turismo? La experiencia del caso español”, 360. *Revista de alta velocidad*, 5, pp.17-34

precio y de la frecuencia de servicios ofrecidos por ambos medios de transporte, se produzca cierto trasvase de turistas de uno a otro.

Así pues, una vez puesta en servicio la línea AVE Madrid-Murcia-Madrid, se producirán dos escenarios:

- a) Un primer momento –hasta la apertura del Aeropuerto Internacional de Murcia- en el que el volumen de turismo emisor generado puede alcanzar un incremento de hasta el 60%, llegándose a un volumen de turistas emisores de unos 165.000-170.000 viajeros/año en el sentido Murcia-Madrid durante el primer año de servicio.
- b) Un segundo momento –desde la apertura del aeropuerto- en que dicho incremento se ralentice. Resulta imposible determinar en la actualidad con los escasos datos que poseemos qué impacto tendrá sobre la alta velocidad la puesta en marcha del Aeropuerto de Corvera, aunque es esperable que su uso incida sobre el crecimiento del turismo emisor en los dos sentidos antes expresados; es decir, se originará, por un lado, un trasvase hacia el avión desde otros medios de transporte –incluyendo el AVE, aunque en escasa medida- y, por otra parte, es previsible su incidencia sobre la demanda de turismo emisor, incrementando las cifras totales. En otras ciudades, como hemos visto, el incremento medio anual del uso del AVE refleja cifras a veces espectaculares, pero en un escenario conservador hemos estimado crecimientos anuales del 4%, por lo que nuestra estimación es que, en los primeros cinco años de la puesta en marcha del AVE se alcancen los 200.000 turistas emisores, lo que implica que en el horizonte de 2023 prácticamente se habrá duplicado su número con respecto a las cifras de 2017.

Cuadro. Previsiones de turismo emisor en AVE de los residentes en la ciudad de Murcia y su área metropolitana

Escenario	Número de turistas
Sin AVE 2017	104.883
AVE 2019	165.000
AVE 2020	171.600
AVE 2021	178.464
AVE 2022	185.602
AVE 2023	193.026

Fuente: elaboración propia

Hay que tener en cuenta, además, que el origen de ese turismo emisor no será sólo Murcia capital, sino también Cartagena y su comarca y otras poblaciones. Dado que la llegada del AVE a la ciudad de Murcia puede suponer la retirada del servicio del resto de trenes (de todos o parte de ellos), Cartagena y las poblaciones de su entorno podrían verse penalizadas si, al mismo tiempo, no se tiene en cuenta la necesidad de incrementar los trenes de cercanías entre las dos poblaciones más importantes de la región, de tal forma que existan enlaces entre ellas con horarios y frecuencias acordes con los establecidos para el tren de alta velocidad.

## **5. ANALISIS DE ESCENARIOS DE LA LLEGADA DEL AVE A MURCIA**

### **5.1. VIAJEROS.**

A partir del análisis de situación previamente realizado, así como de la estimación para capturar el efecto que la llegada del AVE puede conllevar para la ciudad de Murcia, se ha realizado un análisis de escenarios. En particular, dicho análisis consiste en proyectar la dinámica observada hasta el último dato disponible hacia el futuro, y en el año 2020, registrar el efecto derivado de la llegada del AVE a la ciudad. Este análisis se lleva a cabo tanto para lo que atañe al número de viajeros, como en lo concerniente al número de pernoctas. En ambos casos se puede distinguir en función de la residencia española o extranjera del viajero.

El resumen de los escenarios contemplados aparece recogido en la siguiente tabla. Como se puede observar se han considerado tres posibilidades en lo relativo al comportamiento de la dinámica de viajeros y pernoctaciones. Por una lado, se ha incluido el crecimiento medio anualizado registrado a lo largo de la presente década (2010-2017); de otro se contemplado el registrado en los dos últimos años (2015-2017) en términos anualizados; finalmente, se ha considerado un crecimiento medio del 2% en términos anuales. Las tres dinámicas constituyen un supuesto plausible. Un crecimiento anualizado del 2% a todas luces corresponde con una visión muy conservadora del desempeño en los próximos años. Casi lo podríamos identificar como una cota inferior. La dinámica a lo largo de los últimos 2 años, por el contrario, recoge plenamente el cambio de ciclo económico, y supone adoptar una visión mucho más inercial en el corto plazo. Por su lado, la incorporación para la proyección del comportamiento a lo largo de la década, también resulta una visión bastante conservadora, si se tiene presente que

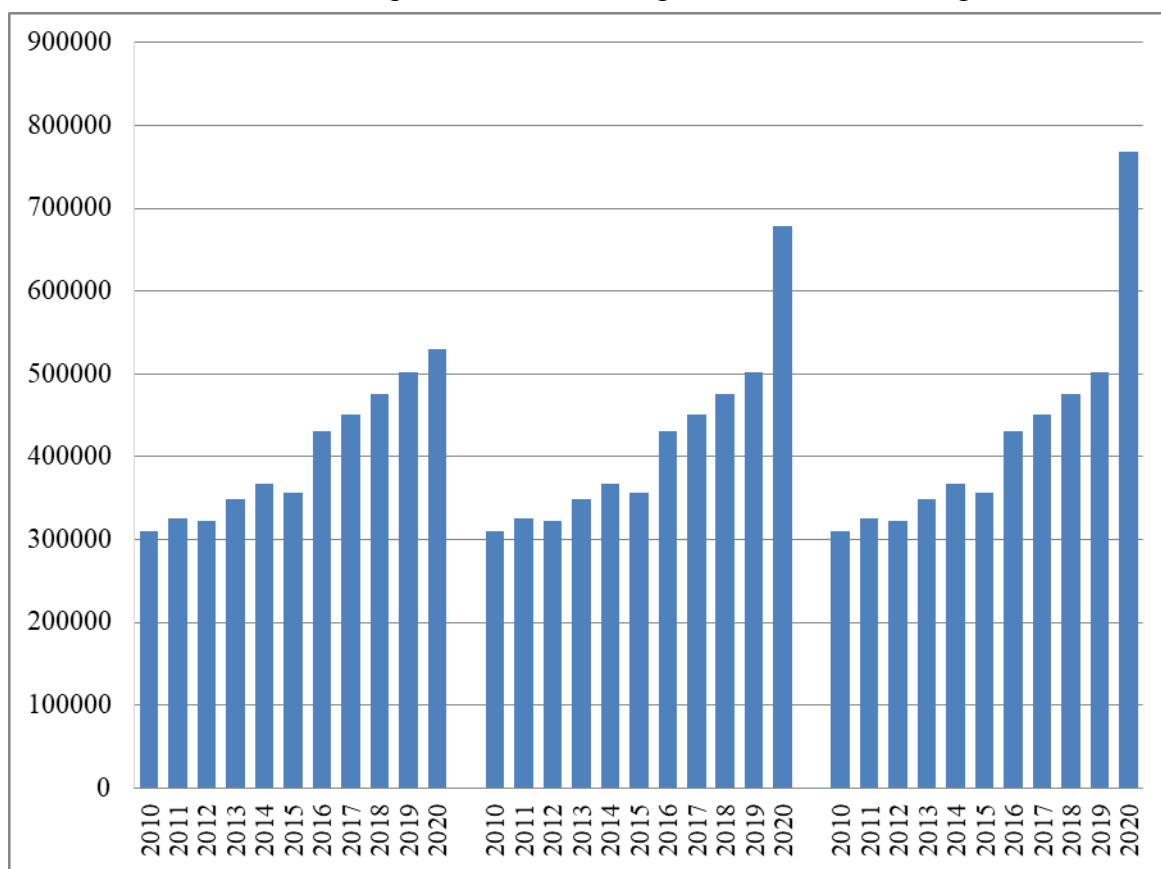
incluye gran parte de años de la Gran Recesión que ha sufrido la economía española. En lo que concierne al efecto aislado de la llegada del AVE, se ha adoptado de nuevo, una estrategia conservadora, y se incluyen 3 posibles efectos. De una parte, la estimación modal del efecto, esto es, la más frecuente de entre las encontradas. De otra parte, se incorpora la cota superior del efecto que se ha obtenido. Finalmente, también se incluye el escenario sin AVE, o dicho en otros términos, el escenario donde la llegada del AVE no tiene efecto alguno.

Tabla. Escenarios teóricos contemplados para establecer intervalos para la llegada de viajeros y pernoctaciones a la ciudad de Murcia.

	Efecto por llegada del AVE en 2020	Crecimiento proyectado hasta 2020
Escenario 1	Sin AVE	Crecimiento medio del periodo 2010-2017
Escenario 2	Efecto Modal del AVE	Crecimiento medio del periodo 2010-2017
Escenario 3	Cota superior del efecto AVE	Crecimiento medio del periodo 2010-2017
Escenario 4	Sin AVE	Crecimiento medio del periodo 2015-2017
Escenario 5	Efecto Modal del AVE	Crecimiento medio del periodo 2015-2017
Escenario 6	Cota superior del efecto AVE	Crecimiento medio del periodo 2015-2017
Escenario 7	Sin AVE	Crecimiento constante del 2%
Escenario 8	Efecto Modal del AVE	Crecimiento constante del 2%
Escenario 9	Cota superior del efecto AVE	Crecimiento constante del 2%

En el siguiente gráfico quedan recogidos los viajeros resultantes de aplicar los tres primeros escenarios. Esto es, se ha considerado el crecimiento medio de los viajeros para la presente década, y se han incluido en 2020 o bien ningún efecto del AVE, o bien el efecto modal o bien la cota superior. Como se puede observar la horquilla de viajeros que recibiría la ciudad de Murcia en 2020 toma valores dentro del rango 600.000-770.000, aproximadamente. El escenario central, el de la estimación modal del efecto arroja una llegada de 680.000 viajeros a la ciudad de Murcia en 2020. En dicho escenario, aproximadamente 550.000 serían viajeros nacionales y 130.000 de residentes extranjeros.

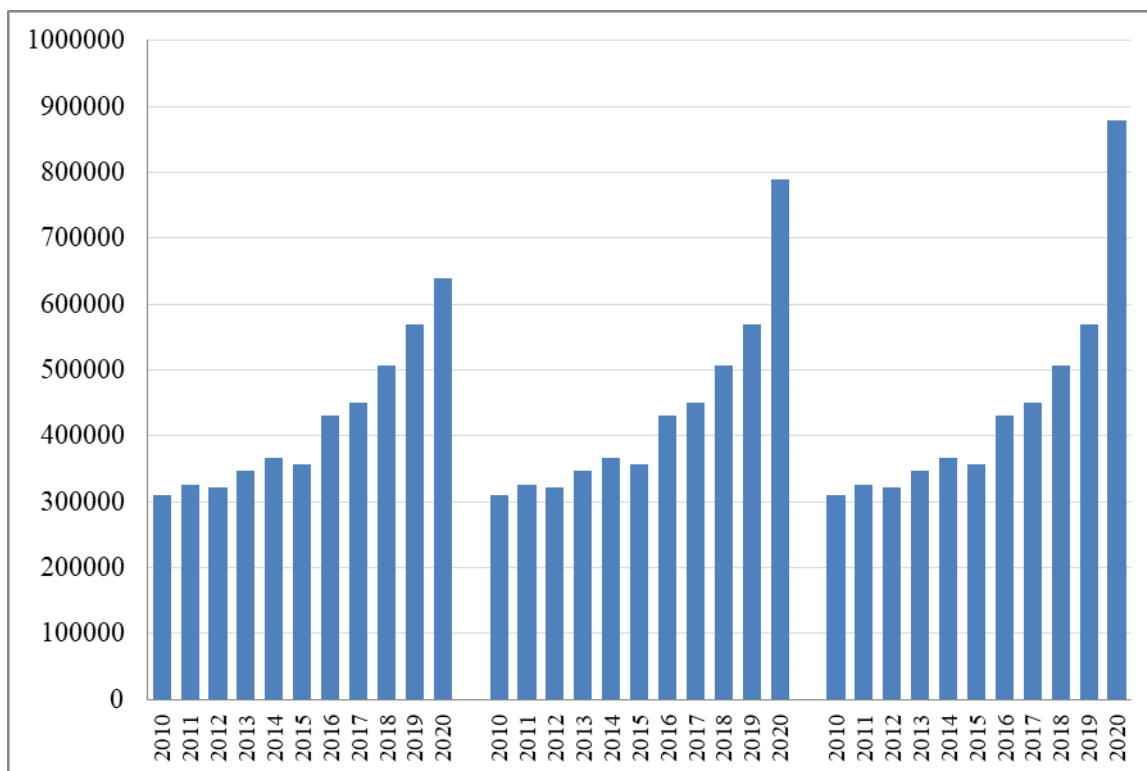
Gráfico. Llegada de viajeros observada y predicha a la ciudad de Murcia empleando el crecimiento medio del periodo 2010-207 según los efectos de la llegada del AVE.



Fuente: Elaboración propia.

En el siguiente gráfico se recogen los resultados de los escenarios 4 a 6. Esto es, se proyecta la dinámica observada para el periodo inmediatamente precedente, 2015-2017, y se incorporan los tres efectos posibles de la llegada del AVE considerados. Así, se obtendría un intervalo de viajeros 640.000 y 880.000, aproximadamente. El escenario con el efecto modal arroja una cifra de viajeros para la ciudad de Murcia en el año 2020 de poco menos de 790.000 viajeros. De estos viajeros, poco más de 620.000 serían residentes españoles y algo más de 170.000 de origen extranjero.

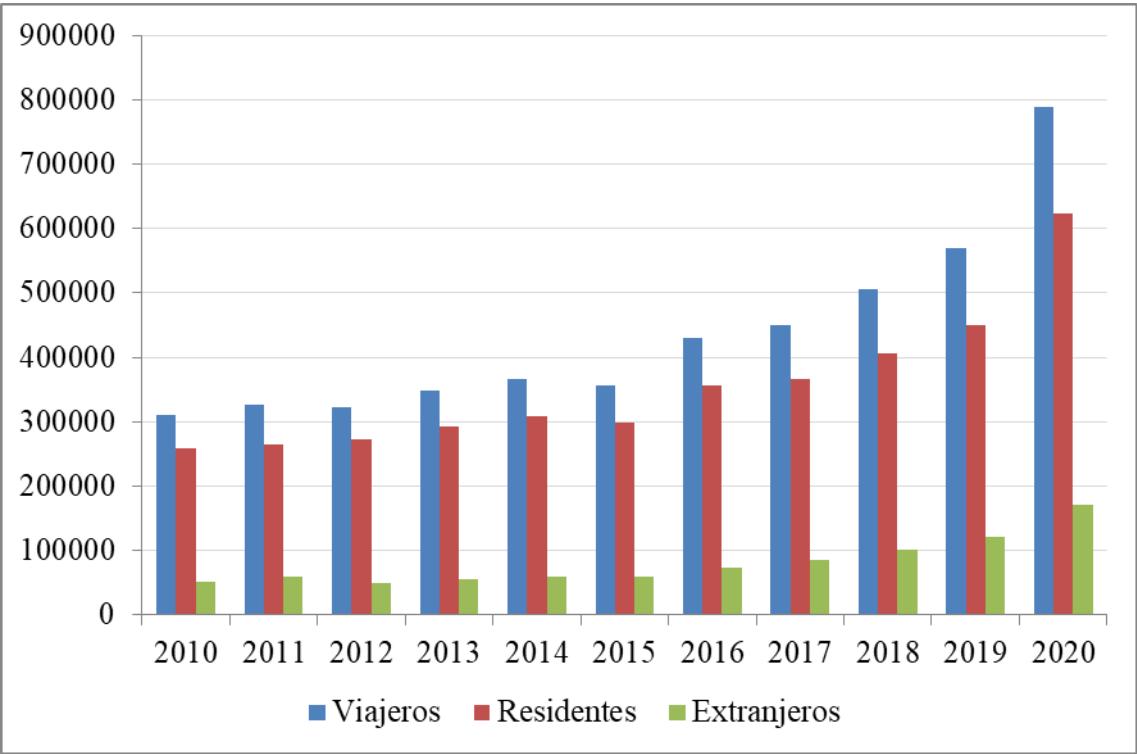
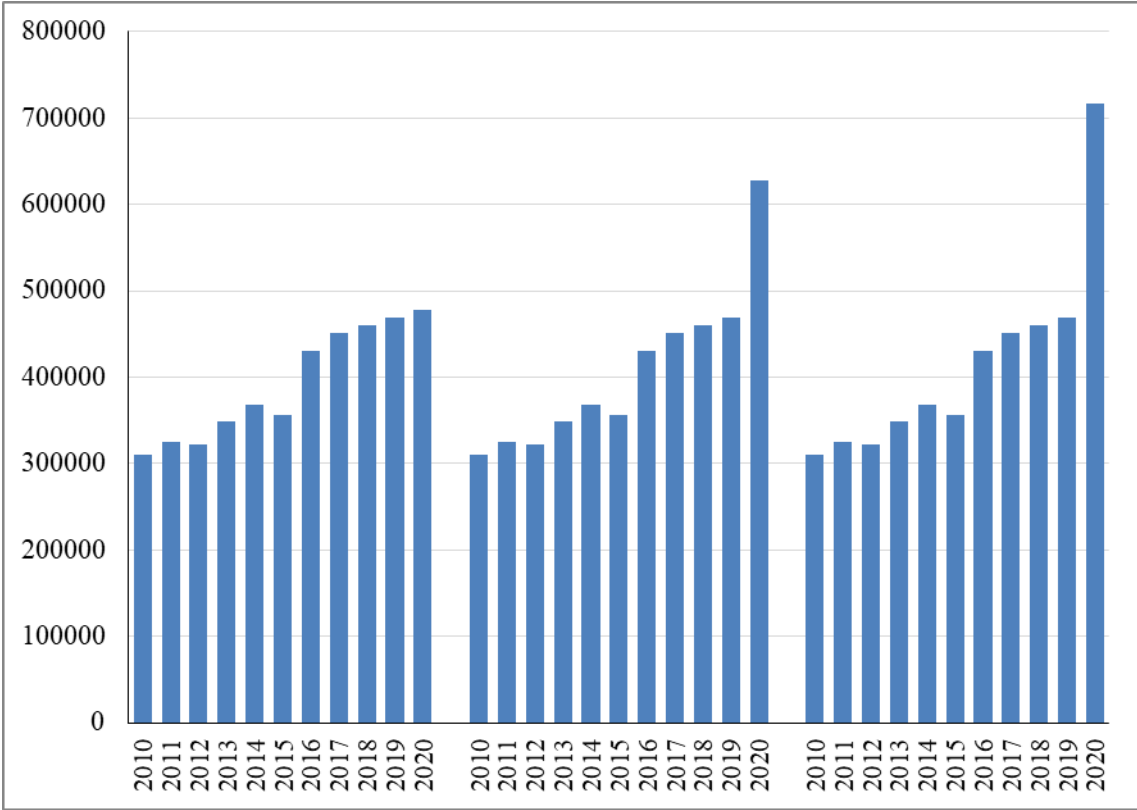
Gráfico. Llegada de viajeros observada y predicha a la ciudad de Murcia empleando el crecimiento medio del periodo 2015-207 según los efectos de la llegada del AVE.



Fuente: Elaboración propia.

Desde nuestro punto de vista, el escenario central a considerar sería el derivado de la dinámica en los dos últimos años, 2015-2017, y el efecto modal fruto de la estimación realizada. Los datos desagregados según la residencia del viajero quedan recogidos en la siguiente tabla. Como se puede observar, la predicción, alrededor de 790.000 viajeros en 2020 iría acompañada de un incremento en el peso de los viajeros no residentes que pasarían de suponer poco menos del 19% del total en 2017 a algo menos del 22% en el año 2020. Por otro lado, si se computa el crecimiento medio anual que arrojaría para los viajeros entre 2017 y 2020 en este escenario, obtendríamos un valor superior al 20.5%, para el conjunto de viajeros, y por residencia de éste, de poco más del 19% para los nacionales y de algo más del 26% para los extranjeros.

Gráfico. Llegada de viajeros observada y predicha a la ciudad de Murcia, según residencia, empleando el crecimiento medio 2015-2017 y el efecto modal para la llegada del AVE



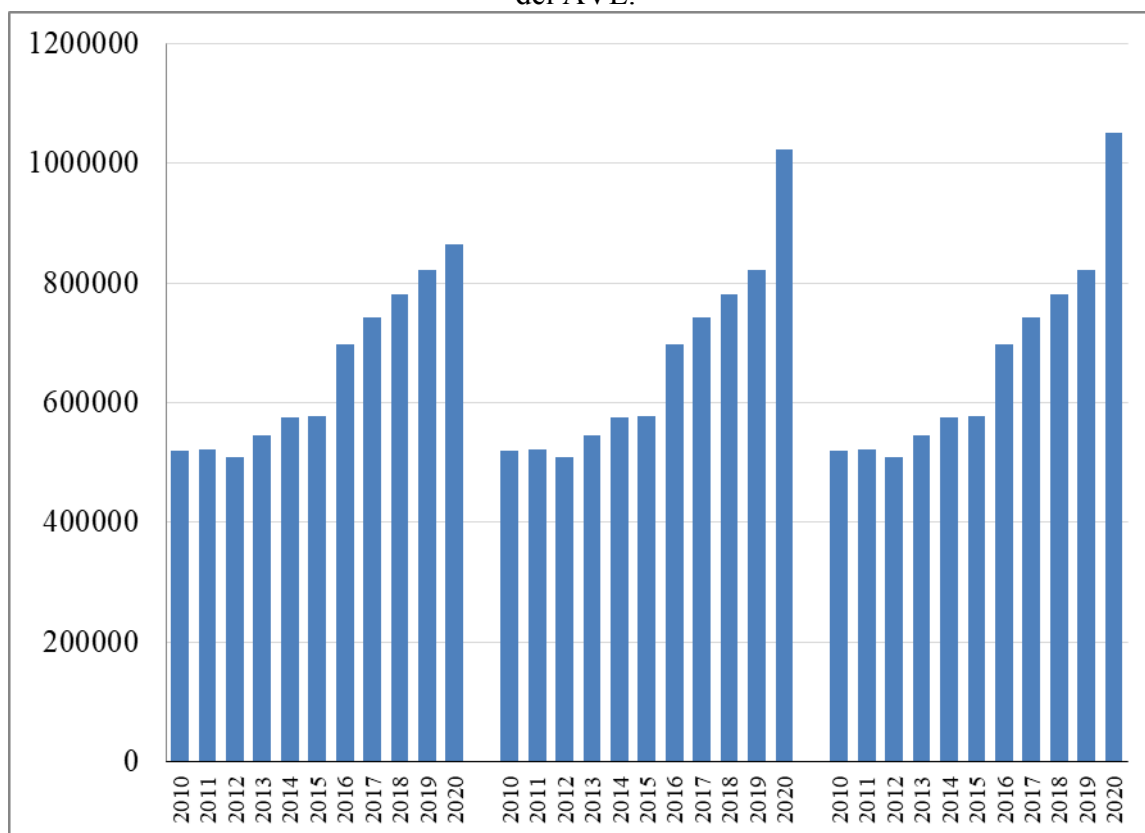
Fuente: Elaboración propia.

## 5.2. PERNOCTACIONES.

En lo concerniente a las pernoctaciones se han empleado la misma tipología de escenarios que para los viajeros. Esto es, se han considerado tres posibles dinámicas para las proyecciones hasta 2020, la propia de la década, la de los dos últimos años y una cifra constante (2%), y se han empleado tres posibilidades en cuanto al efecto de la llegada del AVE: sin AVE, efecto modal y cota superior del efecto.

En el siguiente gráfico se incluyen los resultados de incluir la dinámica de la década y los tres efectos estimados. Como se puede observar el número de pernoctaciones en 2020 toma valores dentro de un rango entre 860.000 y 1.050.000, aproximadamente. Las estimaciones derivadas del efecto modal, por su parte, darían lugar a un total de pernoctaciones que se puede cifra en poco más de 1.020.000. De ellas algo más de 810.000 correrían a cargo de ciudades residente en territorio nacional.

Gráfico. Pernoctaciones de viajeros observada y predicha a la ciudad de Murcia empleando el crecimiento medio del periodo 2010-2017 según los efectos de la llegada del AVE.

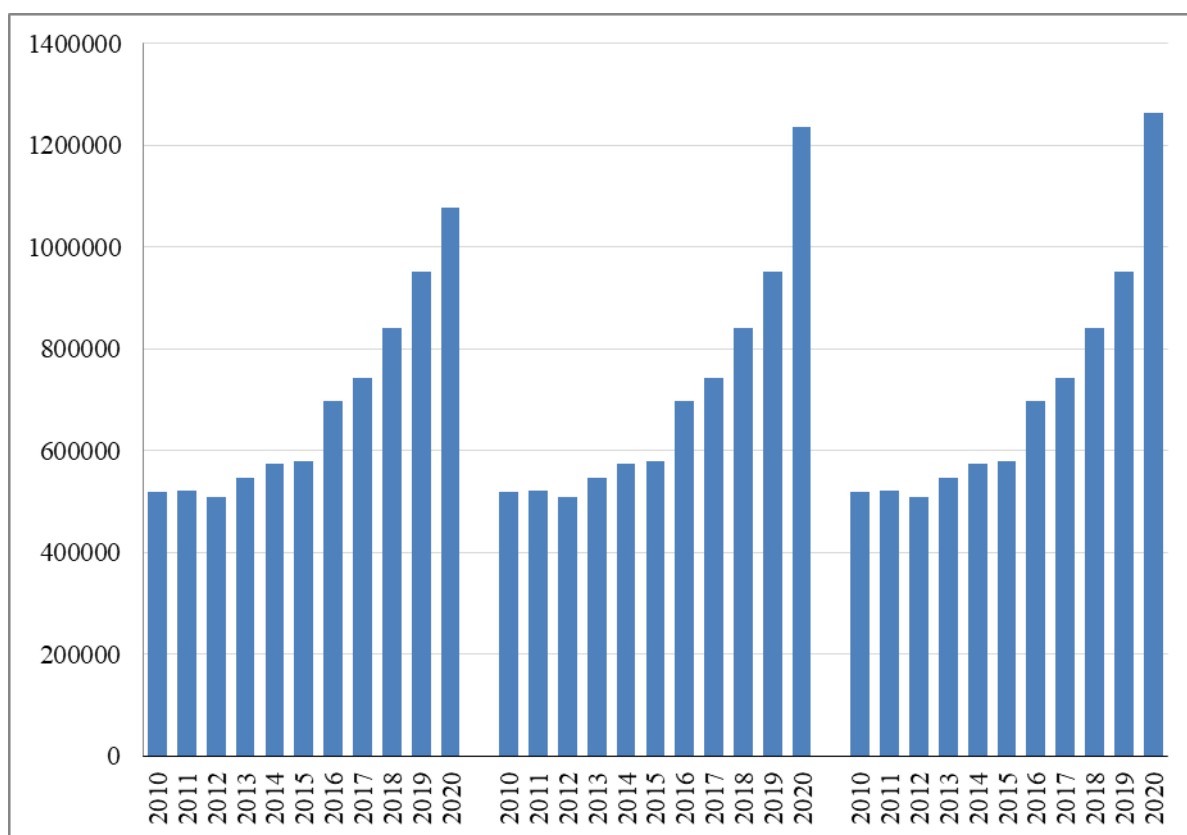


Fuente: Elaboración propia.



Si se consideran lo que denominábamos escenarios 4 a 6, esto es, se incorporan todos los efectos de la llegada del AVE para una proyección que incluye el comportamiento de las pernoctaciones en los dos últimos años se obtienen unos resultados como los que se muestran en el siguiente gráfico. Como queda de manifiesto, la horquilla de pernoctaciones obtenidas se situaría entre 1.080.000 y 1.260.000 para la ciudad de Murcia en el año 2020. Los valores derivados del escenario con la estimación modal del efecto de la llegada del AVE supondrían algo más de 1.230.000 pernoctaciones, de las cuales, casi 970.000 serían llevadas a cabo por residentes en el territorio español, y, el resto, por ciudadanos extranjeros.

Gráfico. Pernoctaciones de viajeros observada y predicha a la ciudad de Murcia empleando el crecimiento medio del periodo 2015-2017 según los efectos de la llegada del AVE.

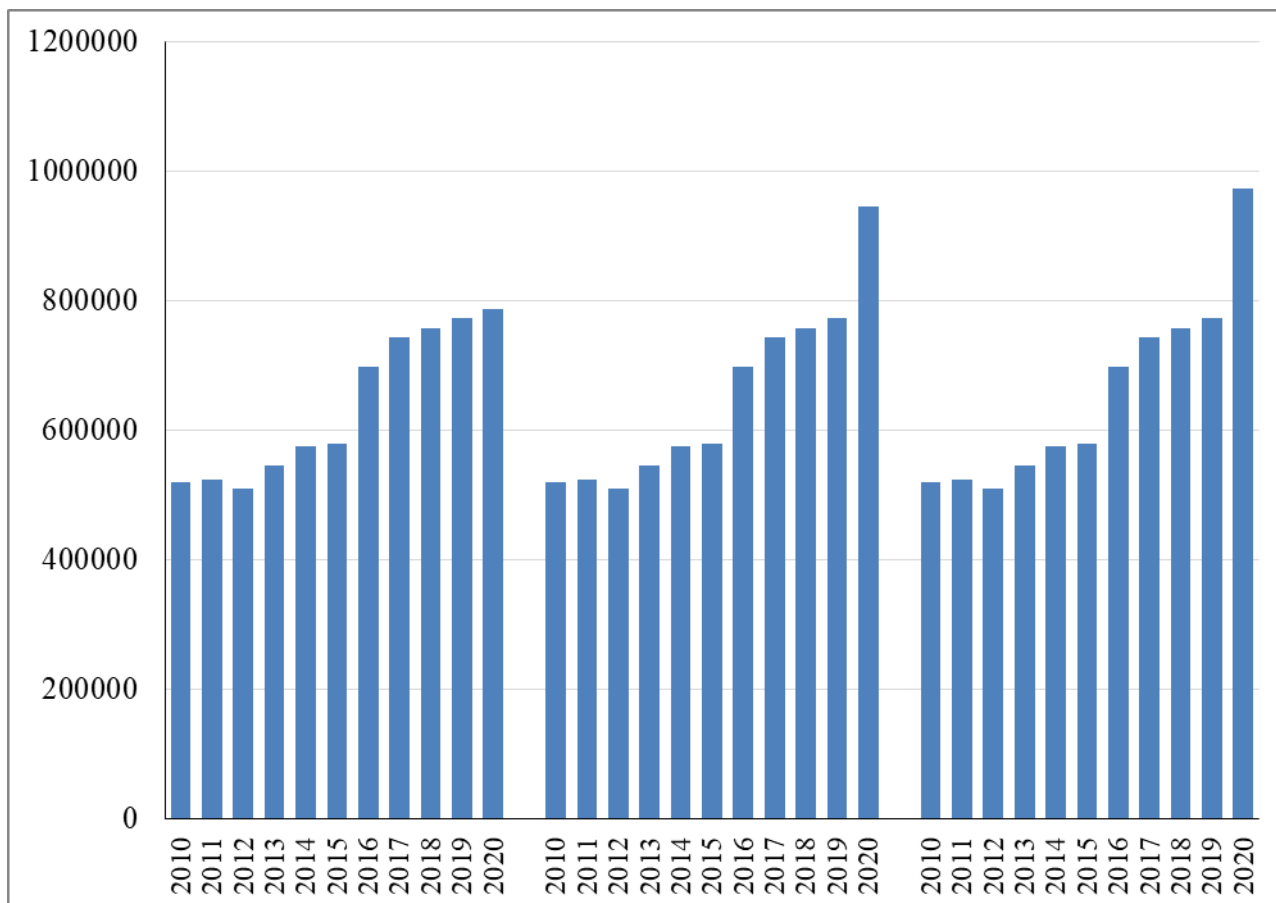


Fuente: Elaboración propia.

Realizando el análisis de escenarios para la visión más conservadora, esto es, la que incorpora una dinámica estable del 2%, podemos realizar la misma aproximación. El resultado queda recogido en el siguiente gráfico. Como se puede observar, en este caso el rango de pernoctaciones quedaría entre 790.000 y 970.000. Para el caso del efecto

modal el valor de las pernoctaciones para la ciudad de Murcia en 2020 estaría por encima de las 940.000. De éstas, algo más de 750.000 corresponderían a ciudadanos con residencia en España.

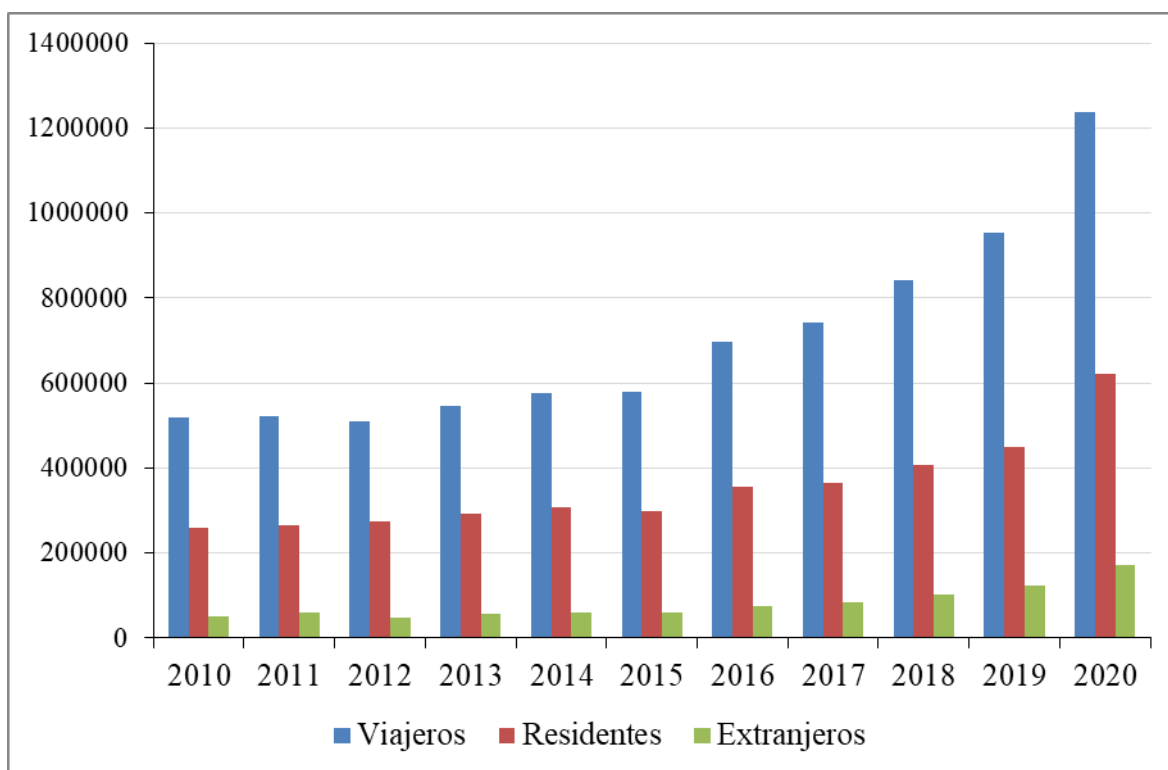
Gráfico. Pernoctaciones de viajeros observada y predicha a la ciudad de Murcia empleando el crecimiento medio de un 2% según los efectos de la llegada del AVE.



Fuente: Elaboración propia.

Desde nuestro punto de vista el escenario central, de nuevo, es el que se corresponde con aplicar la dinámica observada en los últimos dos años y el efecto modal estimado. Los resultados, atendiendo por residencia del ciudadano que realiza la pernocta, quedan recogidos en el siguiente gráfico. Como se puede observar de 1.230.000 pernoctas en 2020, poco menos del 22% las realizarían ciudadanos con residencia en España (casi 970.000). En términos de crecimiento anualizado para el periodo 2017-2020 las pernoctaciones crecerían un 18.5% para el conjunto de viajeros. Por lugar de residencia la dinámica de los extranjeros, 19.1% sería ligeramente superior a la de los residentes españoles 18.4%.

Gráfico. Pernoctaciones observada y predicha a la ciudad de Murcia, según residencia, empleando el crecimiento medio 2015-2017 y el efecto modal para la llegada del AVE.



Fuente: Elaboración propia.

### 5.3. USUARIOS DEL TREN

A partir de los datos del Observatorio del Ferrocarril, es posible llevar a cabo un análisis de escenarios sobre el comportamiento que va a registrar el número de viajeros de tren en la línea que une Murcia con Madrid con motivo de la llegada del AVE. Para ello, además del impacto estimado previamente en este trabajo sobre el número de usuarios de tren, es necesario extraer la tendencia observada en los últimos años sobre el particular. A través de la combinación de estas dos fuentes de información obtendremos nuestros escenarios. En particular, en lo que tiene que ver con el efecto sobre el número de usuarios de la línea de tren, emplearemos tanto el efecto modal como la cota superior estimada previamente. En relación con la tendencia observada se tomará tanto una tendencia de largo plazo, representada por el crecimiento medio anual observado tanto en el periodo 2004-2017, como una tendencia más de corto plazo, la que se obtiene al considerar el crecimiento medio anual registrado en los dos últimos años (2015-2017).<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Sobre el valor observado en 2017 hay que hacer alguna precisión. Los datos de los informes del Observatorio del Ferrocarril no permiten conocer el número de viajeros en 2017 que se suben o bajan

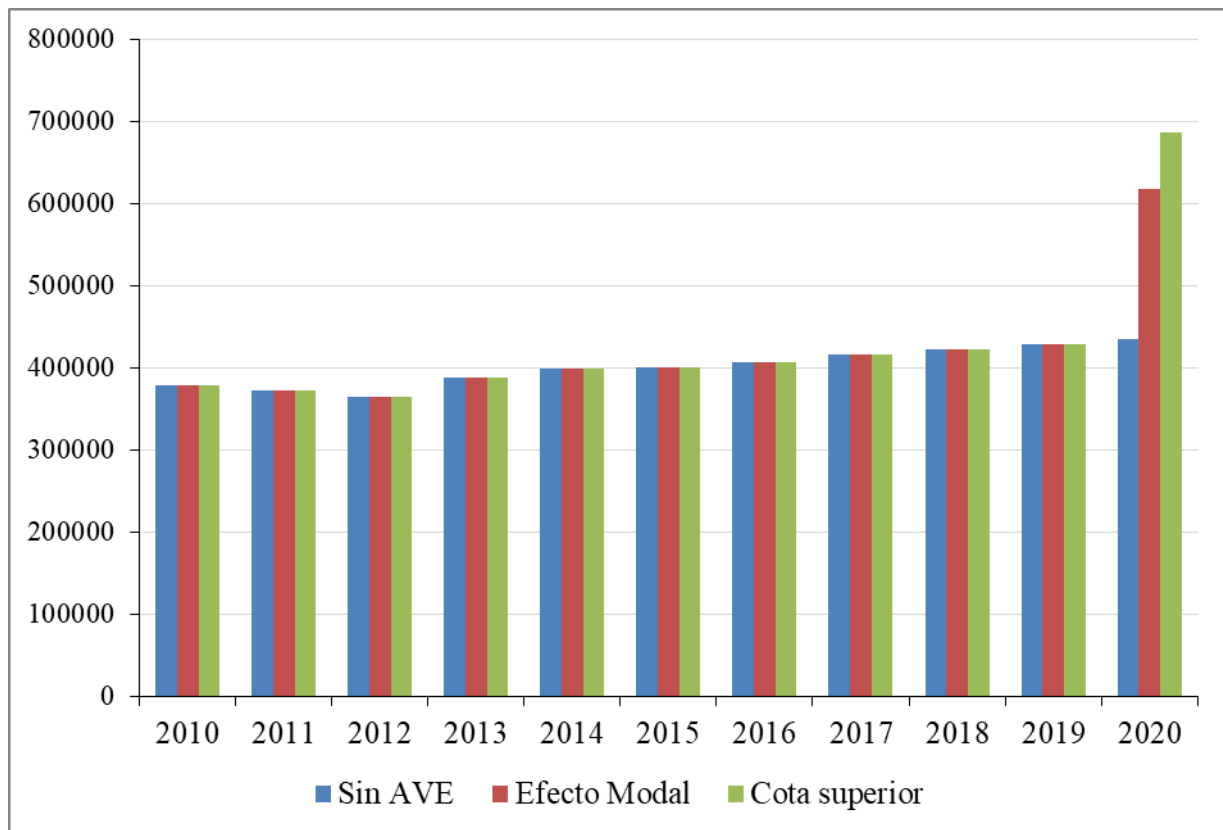
De esta forma, se consideran 6 escenarios. Para cada uno de los dos crecimientos tendenciales contemplados se ilustra el efecto modal de la llegada del AVE y la cota superior del efecto.

Si consideramos el crecimiento tendencial de largo plazo, y los tres escenarios contemplados, esto es, sin llegada del AVE, el efecto modal y la cota superior del efecto, podemos resumir la información en el siguiente gráfico. Como se puede observar, el número de usuarios ha permanecido relativamente estable a lo largo de la actual década. El crecimiento medio anual se puede situar ligeramente por debajo del 1,5%. La llegada del AVE dará lugar a un sustancial crecimiento del número de usuarios, de tal suerte que, en la estimación más conservadora, la del efecto modal, supondrá un incremento de poco más del 44%. Así, en 2020, habría algo más de 616.000 usuarios de la línea en la ciudad de Murcia. Si en lugar del efecto modal se considera la cota superior, debería señalar que el incremento superaría el 60%, dando lugar a un número total de usuarios ligeramente por debajo de 686.000.

---

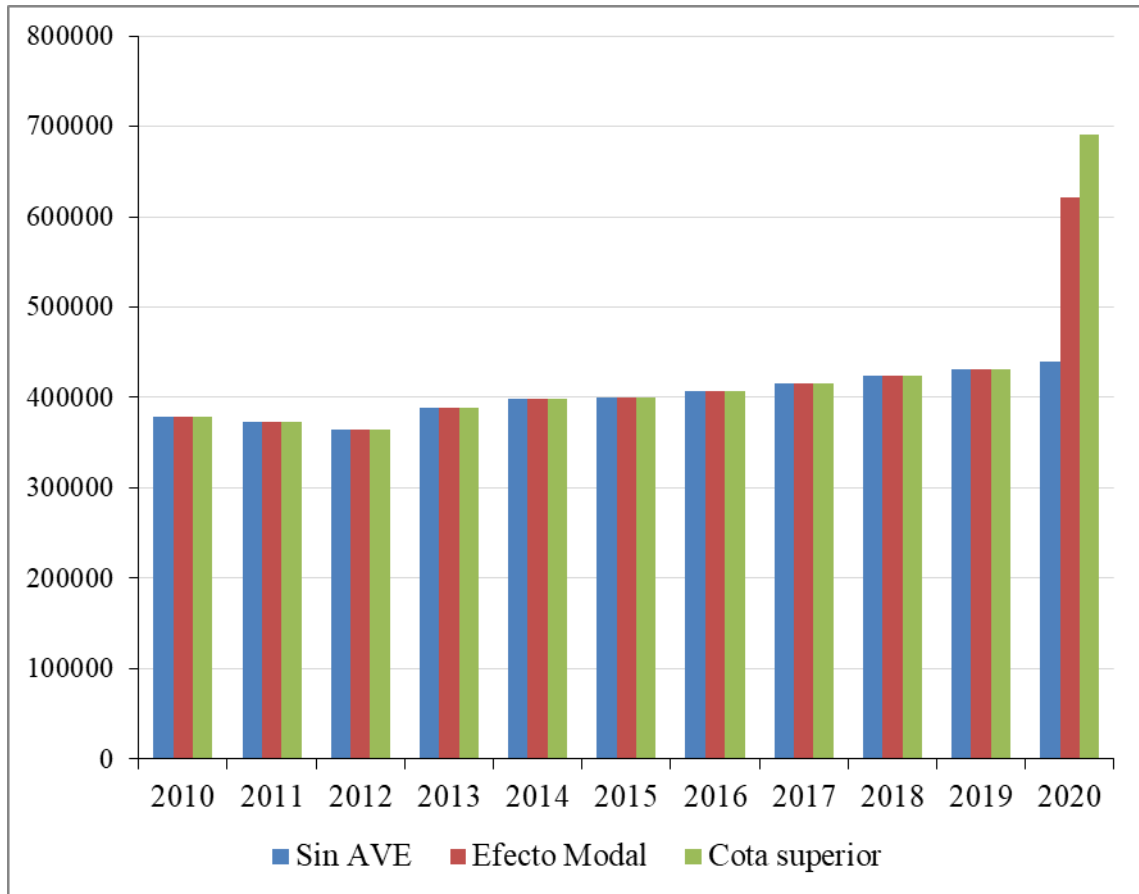
en la estación de Murcia desde Madrid. Sin embargo, si que se disponen de los datos para la línea Madrid-Cartagena en dicho año por cortesía de RENFE. Lo que se ha hecho es imputar a la estación de Murcia el mismo porcentaje de viajeros que en 2016 sobre el total de la línea. Este supuesto no es descabellado si se tiene presente que en los tres últimos años para los que se tienen datos ha permanecido prácticamente inalterado. Por otra parte, si no se realizara este supuesto, y se utilizará el crecimiento entre los años 2015 y 2016 los resultados serían prácticamente idénticos a los que arroja la dinámica de largo plazo.

Gráfico. Número de usuarios de tren de la línea Madrid-Murcia, subidos y bajados, en la estación de Murcia, contemplando el crecimiento tendencial de largo plazo y los efectos de la llegada del AVE (2010-2020)



Si en lugar de considerar el incremento tendencial a largo plazo, se considera el experimentado en los dos últimos años, los resultados son muy similares a los anteriores, como se puede observar en el siguiente gráfico. En efecto, puesto que el número de usuarios del tren se ha mostrado poco dinámico, podemos cifrar el crecimiento medio anual de los dos últimos años en poco más del 1,8%, y muy similar al observado desde el principio de la década, los resultados obtenidos serían muy parecidos. Así, con el efecto AVE más modesto, el modal, obtendríamos un total de casi 622.000 usuarios, lo que supone un incremento de poco más del 44%. En el caso más favorable, el de la cota superior, el número total de usuarios superaría ligeramente los 690.000, dando lugar de nuevo, a un crecimiento de poco más del 60% respecto del año inmediatamente anterior.

Gráfico. Número de usuarios de tren de la línea Madrid-Murcia, subidos y bajados, en la estación de Murcia, contemplando el crecimiento registrado en los dos últimos años y los efectos de la llegada del AVE (2010-2020)



### 5.3.1. PERFIL DEL VIAJERO AVE.

Lamentablemente no se dispone de información primaria de RENFE acerca del perfil de viajero AVE de forma actualizada ni por destinos. Sin embargo, a través de fuentes secundarias, ya sean notas de prensa, bien del propio Ministerio de Fomento, entrevistas a responsables de ADIF publicadas en prensa, etc... Hemos logrado recoger perfiles, más o menos detallados, del viajero AVE a distintos destinos en diferentes momentos del tiempo.

Así por ejemplo, para el caso de la línea Madrid-Sevilla, se disponen de datos en dos momentos diferentes del tiempo: 2016 y 2004. En el perfil de 2004, hecho público por el propio ministerio de Fomento se señala que mayoritariamente los viajeros son hombres (55%), la gran mayoría se encuentra son adultos jóvenes (63% entre 25 y 44

años), mayoritariamente cuentan con estudios superiores o universitarios (72%), más de la mitad de los desplazamientos obedecen a motivos profesionales (51%). Además, el 38% realiza más de un viaje a la quincena y el 68% ocupa puestos de dirección en sus respectivas empresas. Este perfil, ha variado poco, ya que para los datos de 2016 disponibles se sabe que el perfil prototípico es: varón de 34 a 44 años (31%), que viaja por motivos laborales (54%), al menos una vez al trimestre (22%) o una vez al mes (22%).

En la línea Madrid-Barcelona, también se dispone de información reciente. En concreto referida al año 2016. Según esta información, la mayoría de los viajeros son hombres, 52%, siendo el grupo de edad más numeroso el comprendido entre 45 y 60 años, el motivo fundamental del viaje es de índole laboral (62%), y realiza viajes con una periodicidad de una vez al mes.

Para esa misma línea, pero en esta ocasión para Madrid-Zaragoza, los resultados obtenidos son similares en el año 2007. La mayoría de los viajeros son hombres, 58%, con una edad media de 42 años, con estudios superiores (69%), y que ocupa cargos directivos o de responsabilidad en su empresa (44%), siendo los motivos laborales (55%) el principal causante de los viajes. Además, se sabe que casi la mitad de los viajeros realizan el trayecto sin compañía (48.2%). Los datos más actuales para Madrid-Zaragoza se refieren al año 2017. Según una encuesta realizada por Renfe, el 52% de los viajeros era varón, el perfil de edad más frecuente se encontraba entre 45 y 60 años, y casi dos terceras partes de los viajes obedecían a causas laborales (62,3%). Además, el viaje se realizaba con una frecuencia inferior al mes.

Para otras líneas, aunque la información no es tan detallada, en ocasiones, sí que se conocen determinados aspectos. Por ejemplo, en la línea Madrid-Málaga y para 2017 es conocido que más del 50% de los viajes son por motivos laborales. Del mismo modo y para el mismo año 2017, para Madrid-Segovia-Valladolid es conocido que más de la mitad son hombres (52%), que son viajeros muy frecuentes y que la edad media es superior a los 37 años. En el caso de la línea Madrid-Córdoba, pero para un año antes, 2016, se conoce que el grupo mayoritario es el de varones, que el grupo de edad más frecuente es el de 31 a 44 años, y que más de la mitad (54%) se desplaza por motivos laborales.

La línea más cercana a nuestra región para la que se tiene información es Madrid-Alicante. En el año 2017, según parece, la mayor demanda se observe entre lunes y

viernes, lo que pondría de manifiesto que los laborales y ocio de fin de semana son los principales motivos de los viajes.

En términos generales, podríamos armar una especie de usuario prototípico, con el siguiente perfil:

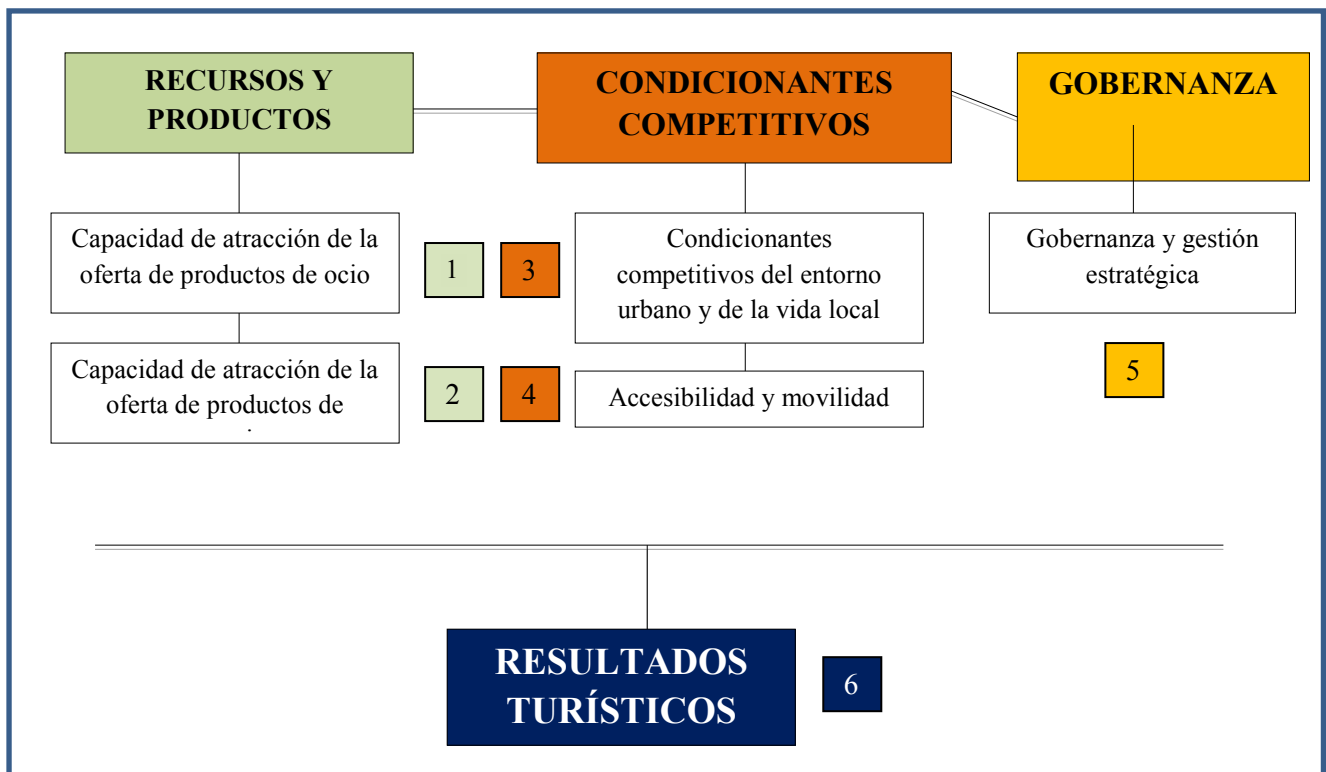
- Se trata mayoritariamente de hombres de edad comprendida entre los 25 a los 55 años y con estudios universitarios
- El motivo que le impulsa al viaje es trabajo negocios en más de la mitad de las ocasiones
- Es un viajero repetitivo, que a menudo viaja más de una vez al mes

## **6. COMPETIVIDAD TURISTICA DE LA CIUDAD DE MURCIA.**

Para la planificación y adecuación de la ciudad de Murcia ante la llegada del AVE en el sentido de aprovechar al máximo las posibilidades que este medio de transporte brinda al crecimiento turístico de la región resulta preciso tener en mente los ámbitos fundamentales del proceso planificador: recursos y productos; condicionantes competitivos; y gobernanza.



## PLANIFICACIÓN: EL PUNTO DE PARTIDA DE LA CIUDAD DE MURCIA



Los estudios existentes en el ámbito de la planificación y gestión de las estructuras urbanas destinadas a potenciar el turismo muestran como los esfuerzos en la transformación de las ventajas comparativas de partida en ventajas competitivas, a través de la mayor prioridad política y sistemas de gobernanza profesionalizados basados en la cooperación público-privada favorece la mejora de los resultados económicos y sociales de la actividad turística y mejorar la posición que se tendría de no ponerse en valor los factores mencionados.

Cuadro Ranking de competitividad turística ordenado por tamaño de ciudades, 2016.

Ciudad	Población	Ranking 2016	Índice/media =100	Tipo de ciudades
Barcelona	1.604.555	1	145,8	<b>GRANDES CIUDADES</b> (Población > 500 mil hab.)
Madrid	3.141.991	2	138,0	
Valencia	786.189	3	108,2	
Málaga	569.130	4	103,0	
Sevilla	693.878	5	102,2	
Zaragoza	664.953	6	95,5	
Palma de Mallorca	400.578	7	101,5	<b>CIUDADES MEDIAS</b> (Población <500 mil hab. Y > 200 mil hab.)
Bilbao	345.141	8	99,2	
Gijón	274.290	9	96,3	
Las Palmas de G.C.	379.766	10	96,2	
Valladolid	303.905	11	95,2	
Córdoba	327.362	12	95,3	
Granada	235.800	13	91,6	
Alicante	328.648	14	91,3	
<b>Murcia</b>	<b>439.889</b>	<b>15</b>	<b>89,5</b>	
La Coruña	243.870	16	88,8	
San Sebastián	186.095	17	104,5	<b>PEQUEÑAS CIUDADES</b> (Población < 200 mil hab.)
Santiago de C.	95.612	18	96,4	
Santander	173.957	19	95,2	
Salamanca	146.438	20	91,5	
Burgos	177.100	21	87,7	
León	127.817	22	85,8	

Fuente: Elaborado a partir de Exceltur (2017), p. 37.

Con los datos disponibles la situación de la ciudad de Murcia en el ranking general de competitividad de las 22 ciudades más turísticas del país elaborado por Exceltur para 2016, es manifiestamente mejorable, pues en su segmento (ciudades medias) ocupa la posición 9 de 1010 ciudades y en el general está en la posición 15 de las 22 ciudades. En cuanto a índice su posicionamiento en 89,5 le aleja 10,5 puntos de la media de las 22 ciudades.

Cuadro. Ranking por elementos de planificación y ordenado por el tamaño de las ciudades, 2016

Ciudad	Población	General	1 Capacidad de atracción de la oferta de productos de ocio	2 Capacidad de atracción de la oferta de productos de negocios	3 Condiciones competitivos el entorno urbano y de la vida local	4 Accesibilidad y movilidad	5 Gobernanza y gestión estratégica	6 Desempeño, resultados económicos y sociales	Tipo de ciudades
Barcelona	1.604.555	1	1	2	1	2	1	1	<b>GRANDES CIUDADES</b> (Población > 500 mil hab.)
Madrid	3.141.991	2	2	1	2	1	6	2	
Valencia	786.189	3	3	3	11	6	2	8	
Málaga	569.130	5	8	7	12	4	5	11	
Sevilla	693.878	6	4	4	7	8	10	7	
Zaragoza	664.953	13	16	6	13	9	19	20	
Palma de Mallorca	400.578	7	10	8	15	3	17	3	<b>CIUDADES MEDIAS</b> (Población <500 mil hab. y > 200 mil hab.)
Bilbao	345.141	8	11	5	3	11	15	6	
Gijón	274.290	10	18	17	14	21	4	14	
Las Palmas de G.C.	379.766	11	13	12	22	5	13	5	
Valladolid	303.905	12	20	10	18	12	7	15	
Córdoba	327.362	14	7	15	8	7	16	13	
Granada	235.800	16	5	11	17	18	20	12	
Alicante	328.648	18	12	19	21	10	18	9	
<b>Murcia</b>	<b>439.889</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>22</b>	
La Coruña	243.870	20	14	14	10	17	22	17	
San Sebastián	186.095	4	9	13	5	16	3	4	<b>PEQUEÑAS CIUDADES</b> (Población <200 mil hab.)
Santiago de C.	95.612	9	6	20	4	15	11	16	
Santander	173.957	15	21	18	6	13	12	10	
Salamanca	146.438	17	15	16	9	22	14	19	
Burgos	177.100	21	17	21	16	14	19	21	
León	127.817	22	22	22	19	19	21	18	

Fuente: *Ibidem* cuadro anterior

Atendiendo a cada uno de los indicadores que conforman el ranking de las 22 ciudades más turísticas, la ciudad de Murcia está muy bien posicionada en el indicador 2 (capacidad de atracción de la oferta de negocios) donde ocupa el puesto 9 de las 22 ciudades y el indicador 5 (gobernanza y gestión estratégica) donde ocupa el puesto 8 de las 22 ciudades. Estos dos aspectos son sus mayores fortalezas. Por el contrario, tiene que mejorar su posicionamiento en los indicadores<sup>21</sup>:

- 6) Desempeño y resultados económicos y sociales, posición 22.
- 4) Accesibilidad y movilidad, posición 20.
- 3) Condicionantes competitivos del entorno urbano y de la vida local, posición 20.
- 1) Capacidad de atracción de la oferta de productos de ocio, posición 19.

La ciudad de Murcia se posiciona respecto a los indicadores turísticos de la siguiente manera:

Cuadro. Posicionamiento de la ciudad de Murcia en el ranking de las 22 ciudades según indicadores 2016.

INDICADORES	Índice 100 media de las 22	Puesto en el ranking 22
1. Capacidad de atracción de la oferta de productos de ocio	85,9	19
2. Capacidad de atracción de la oferta de productos de negocio	92,3	9
3. Condicionantes competitivos del entorno urbano y de la vida local.	84,9	20
4. Accesibilidad y movilidad.	84,8	20
5. Gobernanza y gestión estratégica.	100,5	8
6. Desempeño, resultados económicos y sociales	77,4	22

Las propuestas de cambio para el mayor aprovechamiento de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia deben abordar los aspectos relacionados con los que se han destacado anteriormente, fundamentalmente los indicadores 6, 3, 4 y 1. En el siguiente apartado se abordan estas propuestas.

Llamamos la atención sobre algunos puntos débiles que se deben subsanar para un mejor aprovechamiento de la oportunidad que ofrece la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Entre otros aspectos señalaremos en primer lugar la actividad de ferias, reuniones y congresos. Este indicador permite evaluar la capacidad de la ciudad como sede para la celebración de eventos de negocios o científicos, dado que estos son una

<sup>21</sup> El desglose de cada indicador en el Anexo I.

actividad también turística que genera un importante impacto económico sobre el tejido productivo localizado en su territorio.

Cuadro. Resultados de la afluencia a las ferias profesionales..

22 ciudades	VALOR INDICADOR	ÍNDICE/MEDIA= 100	RANKING
Madrid	2.757.512	628,0	1,0
Barcelona	2.000.000	455,5	2,0
Bilbao	847.985	193,1	3,0
Sevilla	566.000	128,9	4,0
Valencia	396.948	90,4	5,0
Zaragoza	396.268	90,2	6,0
Valladolid	388.609	88,5	7,0
Gijón	280.041	63,8	8,0
Málaga	245.247	55,9	9,0
San Sebastián	169.473	38,6	10,0
La Coruña	146.800	33,4	11,0
Salamanca	115.000	26,2	12,0
Santiago de Compostela	99.240	22,6	13,0
Granada	98.000	22,3	14,0
Córdoba	99.000	22,5	15,0
Santander	88.285	20,1	16,0
Burgos	40.000	9,1	17,0
Palma de Mallorca	21.062	4,8	18,0
<b>Murcia</b>	18.000	4,1	19,0
Las Palmas de Gran Canaria	8.766	2,0	20,0
Media	439.112	100,0	
León	s.d.		
Alicante	s.d.		

Fuente: Memorias de Recintos Feriales, datos compilados por la Asociación de Ferias Españolas (AFE) y datos de organismos municipales.

En este terreno hay un amplio margen de mejora para establecer planes de atracción de este tipo de eventos, que la llegada del AVE puede relanzar. Hay que tener en cuenta que en 2016 los asistentes a eventos celebrados en IFPA-Torre Pacheco fueron 44.383<sup>22</sup>, cifra que supera mucho los datos de la ciudad de Murcia reuniendo todos los eventos. Esto no es óbice para reseñar el aumento de visitantes que experimentó la ciudad de Murcia durante el 2017, llegando a superar la cifra de 450.000. En un ámbito próximo al anterior, como es la asistencia a congresos y reuniones, la ciudad logra unos buenos resultados con una asistencia 160.265 participantes que la coloca en el puesto 5 del ranking de 22 ciudades.

<sup>22</sup> Asociación de Ferias Españolas (2016)  
[http://www.afe.es/recursos/estadisticas/informe/30125\\_1561562017122959.pdf](http://www.afe.es/recursos/estadisticas/informe/30125_1561562017122959.pdf)

Los condicionantes competitivos del entorno urbano son otros factores que deben tenerse en cuenta para el atractivo turístico de la ciudad. Recoge la orientación turística de los espacios públicos aproximada, por un lado, por la dotación de espacios públicos directamente relacionados con la calidad de la experiencia turística, así como, por otro, por los servicios más relevantes a los que se puede acceder el turista para el disfrute de la ciudad. De los distintos componentes recogidos se trata de aquél sobre el que existe un menor nivel de información y juega un papel determinante en la competitividad de la ciudad. En el ámbito de la dotación de espacios urbanos para el esparcimiento y el disfrute por parte del visitante se ha incorporado la superficie de zonas verdes urbanas de la que puede disfrutar el residente y el turista. En el ámbito de servicios relacionados con los espacios públicos se evalúan como indicador clave el acceso a zonas wifi gratuitas por la capacidad para proveer la conectividad que cada vez de forma más intensa demandan los turistas, por formar parte de su necesidad continúa de comunicación.

Cuadro. Dotaciones de zonas verdes

22 ciudades	VALOR INDICADOR	ÍNDICE/MEDIA= 100	RANKING
Madrid	17,7	196,7	1
Valladolid	15,3	170,0	2
León	14,7	163,3	3
Santander	14,6	162,2	4
Burgos	13,3	147,8	5
Gijón	11,1	123,3	6
Sevilla	10,2	113,3	7
La Coruña	10	111,1	8
Córdoba	9,6	106,7	9
Zaragoza	9	100,0	10
San Sebastián	8,9	98,9	11
Murcia	8,8	97,8	12
Alicante	7,7	85,6	13
Palma de Mallorca	6,9	76,7	14
Las Palmas de Gran C.	5,6	62,2	15
Bilbao	5,5	61,1	16
Valencia	5,2	57,8	17
Salamanca	5,1	56,7	18
Barcelona	3,2	35,6	19
Málaga	3,2	35,6	20
Granada	0,5	5,6	21
Media	9	100,0	
Santiago de Compostela	n.d.	n.d.	n.d.

Valor del Indicador: metros cuadrados de zonas verdes por población residente y no residente (turística).  
Fuente: Encuestas de Ocupación de alojamientos reglados, Padrón de habitantes y Censo del INE y los visados de obra del Ministerio de Fomento

Hay que tener en cuenta y valorar la calidad de los espacios públicos de manera integral, entendida como el conjunto de elementos (atractivo arquitectónico de los edificios, belleza y cuidado de fachadas, trazados de viales, estado de pavimento, vanguardismo del mobiliario y resto de equipamientos urbanos, nivel de limpieza...) del entorno urbano que condicionan la percepción del turista y afectan de manera notable sus niveles de satisfacción.

Cuadro. Atractivo de los espacios públicos

22 ciudades	VALOR INDICADOR	ÍNDICE/MEDIA= 100	RANKING
Bilbao	4,1	141	1
Salamanca	4,1	139,6	2
San Sebastián	4,0	134,5	3
Santiago de Compostela	3,9	126,4	4
Sevilla	3,8	120,3	5
Córdoba	3,7	115,8	6
Burgos	3,7	115,5	7
Granada	3,6	111,2	8
Gijón	3,6	111,1	9
Málaga	3,6	107,8	10
Barcelona	3,5	106,5	11
La Coruña	3,4	98,5	12
León	3,4	96,4	13
Valencia	3,3	90,4	14
Palma de Mallorca	3,2	82,9	15
Santander	3,2	81,8	16
Las Palmas de Gran Canaria	3,1	78,2	17
Madrid	3,1	77,6	18
Valladolid	3,0	74,5	19
Zaragoza	3,0	73,8	20
Murcia	2,9	68,1	21
Alicante	2,6	48,3	22
Media	3,4	100,0	

Valor del indicador: la valoración de 1 (muy desfavorable) a 5 (muy favorable).

Fuente: Encuesta de Confianza Turística empresarial de EXCELTUR.

Este es un elemento de competencia municipal básicamente, y nos pone ante la necesidad de trazar un planeamiento de la imagen de los principales espacios públicos de la ciudad, sean o no sean de carácter turístico.

Es importante valorar a través del Plan de Movilidad Turística, o en su defecto el Plan de Movilidad de la ciudad, la existencia y consistencia de un planteamiento estratégico para dar respuesta a las necesidades específicas del turista y excursionista en sus desplazamientos en la ciudad que conviva y se integre en la estrategia de gestión inteligente y sostenible de la movilidad urbana y conviva armónicamente con los desplazamientos de la población residente. La situación en las principales ciudades es

Cuadro 18. Adecuación del Plan de Movilidad

22 ciudades	VALOR INDICADOR	ÍNDICE/MEDIA= 100	RANKING
Barcelona	5	195,6	1
Valencia	2	129,2	2
Alicante	1	107	3
Córdoba	1	107	3
Gijón	1	107	3
Las Palmas de Gran Canaria	1	107	3
Palma de Mallorca	1	107	3
Salamanca	1	107	3
San Sebastián	1	107	3
Santander	1	107	3
Bilbao	0	84,9	11
Burgos	0	84,9	11
Granada	0	84,9	11
La Coruña	0	84,9	11
León	0	84,9	11
Madrid	0	84,9	11
Málaga	0	84,9	11
Murcia	0	84,9	11
Santiago de Compostela	0	84,9	11
Sevilla	0	84,9	11
Valladolid	0	84,9	11
Zaragoza	0	84,9	11

El indicador se construye a partir del análisis del Plan de Movilidad Turística y en su defecto, Plan de Movilidad Urbana vigente. El valor alcanzado por el indicador evidencia el número de criterios que cumple cada uno de los planes de entre la siguiente batería de criterios mínimos para garantizar el rigor de los objetivos marcados y los instrumentos de gestión de los que se dota para facilitar su cumplimiento y seguimiento:

- Incorpora en su elaboración a los diferentes actores y entes de la ciudad implicados en el diseño y gestión tanto de su estrategia de movilidad como de la turística, así como la de los operadores de los diferentes medios de transporte públicos y privados ofertados a los visitantes de la ciudad:
- Incorpora un diagnóstico de movilidad turística.
- Define los objetivos para los diferentes modos de desplazamiento.
- Zonifica las actuaciones dentro de la ciudad.
- Contempla un plan detallado de actuaciones.
- Detalla un calendario de implementación de medidas.
- Dispone de un sistema de indicadores de seguimiento de estadio de consecución de los objetivos de movilidad turística fijados.

Valor del Indicador: Número de criterios cumplidos.



## 6.1. PROPUESTAS

A fin de conseguir cierta homogeneidad y coherencia con el planeamiento turístico en vigor, las propuestas que estimamos conveniente poner en marcha, siguen las realizadas a nivel regional por el **Plan Estratégico Turístico 2015-2019** (PET en adelante) y a nivel municipal por el **Plan Operativo de Desarrollo Turístico del municipio de Murcia 2017-2020** (PODT en lo sucesivo).

### A) PROPUESTAS RELATIVAS A INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

**1. ESTACIÓN DE EL CARMEN/ENTORNO URBANO.** La futura Estación de ferrocarril Murcia El Carmen debe ofrecer una buena imagen al visitante ya que es lo primero y lo último que se ve de la ciudad. Unas buenas instalaciones y servicios para el pasajero, dotadas con las últimas tecnologías en materia de destinos inteligentes obliga a tener en cuenta el informe SEGITTUR sobre Destinos Turísticos Inteligentes en el que se advierte que la aplicación y uso de nuevas tecnologías relacionadas con la actividad turística deben cubrir la inspiración del propio viajero **antes del viaje** (acceso a gran cantidad de datos sobre el destino, audios, vídeos), lo cual enriquece la capacidad de elección del turista; **durante el viaje y la estancia** en el destino, es decir la movilidad inteligente en la que el viajero puede interactuar en cualquier momento con empresas turísticas de todo tipo y con otros viajeros, tomando decisiones más acertadas; e incluso **después del viaje**, compartiendo su experiencia, por lo que es básico que los gestores y proveedores de servicios puedan conocer el grado de satisfacción del visitante (Línea 1.3 POD).

De otra parte, un destino inteligente no sólo es aquel que está dotado de las mejores TIC's sin también aquel que procura una mejor calidad de vida a los residentes y visitantes. Es por ello que debe ser también accesible para todos, incluyendo todas aquellas personas que tengan alguna discapacidad física o cognitiva (Línea 2.4 POD).

El entorno del barrio de El Carmen debe ser objeto de atención, aprovechando además las nuevas oportunidades que la liberación de suelo va a proporcionar. La imagen de la barriada debe adecuarse a un destino de calidad, dotándola de servicios y actuando en materia de imagen.

En materia urbanística, la liberación de suelo urbano tras el soterramiento de la estación, permite destinar una parte de este a suelo para servicios comerciales, oficinas, restauración, espectáculos y ocio y muy especialmente hotelería adaptada a MICE, tal y como ha sucedido en otras ciudades. Pero también a espacios libres y zonas verdes, de modo que la estación y su entorno tengan una mejor imagen que la ofrecida en la actualidad.

1.1 Adecuación de la Estación de El Carmen a personas con discapacidad física y cognitiva

1.2 Mejora de la imagen general del barrio de El Carmen, dotándolo igualmente de servicios

1.3 Aprovechar la liberación de suelo para servicios comerciales, restauración, espectáculos y ocio

1.4 Reserva de suelo para hotelería, especialmente adaptada para el segmento MICE

1.5 Reserva de suelo para espacios libres y zonas verdes, incluyendo carril-bici

**2. INTERMODALIDAD.** El acceso a la ciudad de Murcia a través de la alta velocidad ferroviaria debe procurar que la futura estación sea un nudo de comunicaciones intermodal. En primer lugar, con la propia ciudad, de tal forma que el centro de Murcia esté a pocos minutos de la estación mediante autocares lanzadera que coincidan con los horarios de llegada y partida de los convoyes AVE. De este modo, los principales recursos (el centro urbano, los hoteles, el Auditorio y centro de congresos Víctor Villegas, etc.) estarán accesibles para el visitante de forma rápida. Pero es obvio que el AVE será también puerta de entrada/salida a otras zonas de la Región. Ello exigirá que existan servicios ferroviarios de cercanías con la ciudad portuaria y con Lorca más modernos, rápidos y cómodos que los actuales y servicios de autocar que permitan llegar a los principales destinos (Mar Menor, Caravaca de la Cruz y litoral sur) en tiempos razonables. El futuro aeropuerto de Corvera debe estar igualmente bien comunicado con la Estación.

2.1 Implantación de servicios de autocar, tipo lanzadera, que comuniquen la estación con el centro urbano y sus principales recursos.

2.2 Servicios ferroviarios de cercanías con Cartagena y Lorca, más modernos cómodos y rápidos que los empleados en la actualidad

2.3 Servicios de autocar enlazados con los horarios de llegada/salida del AVE, que la comuniquen en tiempos razonables con el Aeropuerto de Corvera y el Mar Menor, el litoral sur de la región y la comarca del Noroeste.

**3. INFORMACIÓN.** La información turística en destino es esencial para asegurar una movilidad inteligente. Ello debe conseguirse no sólo con la implantación de las TIC's a que antes hemos hecho mención, especialmente en lo relativo a *apps* para smartphones y móviles, red wifi de calidad, etc., sino también con la creación de una Oficina de Información Turística en la propia estación (Línea 2.5 POD) que sea capaz de ofrecer información precisa y detallada acerca de recursos turísticos, museos, enlaces de transportes, direcciones de alojamientos y restaurantes, planos interactivos, distribución de la *Murcia Card* y material promocional.

3.1 Acceso a apps para móviles, smartphones y tablets

3.2 Red wifi de calidad

3.3 Oficina de Información Turística en la estación.

## **B) PROPUESTAS POR PRODUCTOS**

**1. TURISMO CULTURAL.** La mayor afluencia de viajeros vía AVE tendrá sin duda como una de sus principales motivaciones las actividades culturales. Para conseguir incrementar y satisfacer a una demanda cada vez más exigente en estas cuestiones, estimamos preciso, de una parte, dotar de mayor valor a los recursos ya existentes (museos, monumentos, espectáculos) y, de otra, intentar conseguir la creación *ex novo* de recursos turísticos culturales que permitan atraer y retener una demanda de este tipo. Las actuaciones que recomendamos en este ámbito son:

**1.1** Ampliación y mejora de los museos existentes en la Región, tanto en sus infraestructuras e instalaciones como en los fondos que exhiben. A este respecto, una actuación interesante que convendría analizar y poner en marcha, en su caso, es la de intentar atraer a la Región a franquicias de Museos nacionales e internacionales de reconocido prestigio, lo que ha dado magníficos resultados en ciudades como Málaga y Bilbao.

- 1.2 Atención muy especial a la organización de festivales de música, potenciando los existentes como el festival WAM y colaborando en la celebración de otros nuevos que podrían tener lugar en la ciudad de Murcia
- 1.3 Diseño de una campaña de promoción que dé a conocer y valorar las Fiestas de Interés Turístico de la Región y más concretamente de la ciudad de Murcia. Es preciso que el visitante que acuda a estos eventos no solo sea un espectador, sino que pueda participar activamente en ellos, generando experiencias inolvidables.
- 1.4 Diseño e implementación de rutas turísticas culturales, que pueden y deben ofrecerse bien como servicios sueltos, bien a través de viajes combinados. En este sentido sería imprescindible una adecuada coordinación entre los diferentes agentes turísticos y la administración regional y local, a fin de que tales paquetes sean atractivos, ofrezcan experiencias gratificantes y sirvan además para difundir la cultura regional.

## **2. TURISMO DE NEGOCIOS, CONVENCIONES Y CONGRESOS (MICE)**

A este respecto, consideramos muy conveniente la estrategia del ITREM de diferenciar entre los productos Cultural y MICE, hasta ahora unidos en las campañas de marketing y promoción. El nuevo slogan “*Region of Murcia - your perfect MICE destination*”, debe ir acompañado de campañas a nivel nacional en las que se ponga de manifiesto la oferta regional y local, no sólo para los asistentes a tales eventos, sino también para acompañantes. Este esfuerzo promocional debe ir orientado hacia la captación de un mayor volumen de Convenciones y Congresos, que deberá ser liderado por el *Murcia Convention Bureau*, al que se debería dotar de más medios económicos y humanos. La llegada del AVE supone una gran oportunidad, pues hace accesible la Región a mercados hasta ahora demasiado alejados o mal comunicados. En este ámbito, nuestras propuestas son:

- 2.1 Mayor protagonismo del Murcia Convention Bureau u oficina de Congresos de la Ciudad de Murcia en el diseño de campañas
- 2.2 Campañas de marketing en los principales mercados nacionales.
- 2.3 Elaboración de paquetes AVE-Hotel-Inscripción en Congreso- Actividades paralelas y postcongresuales, actuando la administración y la oficina de

congresos como impulsoras de los mismos, mediante acuerdos con transportistas, alojamientos, agencias de viaje y OTA's

### **3. TURISMO DEPORTIVO**

En relación con el turismo deportivo, la Región de Murcia cuenta con un excelente clima que permite la práctica de deportes al aire libre prácticamente durante todo el año. Además de los *stages* de los equipos y clubs deportivos que eligen la región para sus entrenamientos, la llegada del AVE es una buena oportunidad para aprovechar los segmentos de cicloturismo y golf. La mayor dificultad de estos desplazamientos radica en el traslado eficiente de la equipación deportiva (bicicletas, palos de golf) en el ferrocarril, en donde suelen ser tratados como “equipaje especial” y sometidos a una estricta regulación que complican en exceso el traslado. Es aconsejable pues, como ya han hecho otras entidades, llegar a un acuerdo con RENFE a fin de que para determinadas fechas (fines de semana, campeonatos, eventos deportivos), se destine un vagón del AVE al transporte de este tipo de equipamiento. De igual modo, los servicios de transfer en autocar deberían proporcionar este servicio. A través de las federaciones deportivas y de los clubs debería impulsarse la celebración de eventos deportivos de relevancia que atraigan a participantes y espectadores. Asimismo, es necesario que en las campañas promocionales se hagan notar las ventajas de la práctica de actividades deportivas en la región, haciendo hincapié en el clima, las instalaciones y las actividades y experiencias turísticas que pueden disfrutarse durante su estancia. Por tanto, nuestras propuestas en este campo son:

- 3.1** Acuerdos con RENFE y otros transportistas a fin de que, para determinadas fechas y eventos, el AVE disponga de un vagón espacial para el traslado de material deportivo (tales como bicicletas, palos de golf y otros).
- 3.2** Impulso a través de acuerdos con las federaciones deportivas y los clubs para la realización de campeonatos o eventos deportivos en la Región que atraigan a participantes y espectadores.
- 3.3** Promoción a través del marketing institucional y el co-marketing de la región como destino para la práctica deportiva, en especial en temporada baja, apoyando tal campaña en aspectos como el clima, la existencia de

instalaciones deportivas, el transporte eficiente y la existencia de recursos turísticos de interés.

**4. TURISMO DE COMPRAS.** La Ciudad de Murcia tiene una excelente oferta tanto de comercio minorista como de grandes superficies. La llegada del AVE exige posicionar el destino como uno de los líderes nacionales en turismo de compras, especialmente en comercio minorista. Sería aconsejable un plan de acción a fin de dinamizar el sector, animando y fomentando el comercio que representen la imagen del destino (productos de alimentación, recuerdos)

#### **5. TURISMO GASTRONÓMICO/ENOLÓGICO**

De acuerdo con el PET, la innovación gastronómica es uno de los elementos principales del posicionamiento de la marca Región de Murcia y de la transmisión de valores. Por tanto, es preciso apoyar al producto gastronómico como complementario del resto de productos turísticos, si bien hay que hacer notar la importancia que en sí mismo posee el recurso gastronomía/enología como factor de atracción de viajeros.

Una adecuada estrategia en este ámbito debe pasar por conseguir un mayor número de establecimientos de alta cocina que puedan alcanzar reconocimientos de prestigio (tales como estrellas Michelin o soles Repsol) pues, aunque su número siempre será un pequeño porcentaje sobre el total, su poder mediático es muy grande y tienen un impacto muy considerable en la imagen del destino. Con relación a la gastronomía/enología, su oferta debería estar siempre presente en el resto de productos a que hemos hecho mención. La realización de eventos gastronómicos en la región podría también servir para paquetizar este recurso.

### **C) PROPUESTAS EN MATERIA DE PROMOCIÓN, MÁRKETING Y GESTIÓN**

La actividad promocional de Murcia como destino turístico y de sus productos debe incluir la mejor accesibilidad que proporciona el AVE en tiempos de desplazamiento y en costes. En cuanto al destino, las campañas institucionales de marketing, siguiendo las líneas generales ya trazadas por el PET y el PODT, deben contar con un mayor esfuerzo presupuestario y ser dirigidas a determinados mercados, en especial la Comunidad de Madrid, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Castilla León y Aragón, zonas

que estarán conectadas con Murcia a través de la nueva línea AVE en tiempos razonables. En las principales estaciones de origen, la Comunidad Autónoma debería impulsar un plan de promoción mediante acuerdos con ADIF, de modo que a través de las pantallas de la estación (“Videowall” en Atocha), se puedan proyectar imágenes de la región. Otros acuerdos con RENFE, permitirían que los diferentes vagones AVE cuenten con el logo de Murcia Costa Cálida u otros que se consideren apropiados (en los reposacabezas de los asientos, por ejemplo), incidiendo en aquellos productos más aptos para desarrollarse con la llegada del AVE.

En cuanto al turismo receptivo internacional, y sin perjuicio de la participación en ferias internacionales de turismo, sería igualmente necesario destacar la mejor accesibilidad de la región con este medio de transporte (al que habría que añadir el avión tras la apertura de Corvera), en los principales mercados internacionales.

Por productos, serían deseables campañas de co-marketing diseñadas e implementadas en consenso con el sector privado, pero incidiendo en los productos más proclives a desarrollarse con esta nueva infraestructura (cultural, MICE, compras, turismo deportivo, gastronómico y enológico).

La sensibilidad a precios es diferente según el producto. Mientras que para el turismo de negocios y quizá el golf la incidencia del precio es menor, en otros casos es un factor determinante en la elección de un destino u otro. En este aspecto debería impulsarse, mediante acuerdos con RENFE, la existencia de convoyes de alta velocidad del tipo EVA, en los que, como en el caso de Madrid-Barcelona, el precio del billete es un 25% más económico, al suprimir la clase preferente, dotar de más asientos a los vagones y eliminar algunos de los servicios a bordo.

1. Campañas promocionales en las estaciones origen de RENFE, en especial Madrid-Atocha
2. Anuncios y logos en los convoyes AVE con destino Murcia
3. Promoción turística que incida en las regiones enlazadas con Murcia a través del AVE
4. Promoción internacional, destacando la mejor accesibilidad de la Región a través del AVE y, en su caso, del Aeropuerto de Corvera
5. Orientar la promoción a los productos más aptos para desarrollarse con la llegada de la alta velocidad: cultural, MICE, compras, turismo deportivo, gastronómico y enológico.

6. Impulso de convoyes low cost, tipo EVA, para determinados segmentos del mercado sensibles a precios



**A) INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS**

<b>Ámbito</b>	<b>Propuestas</b>	<b>PET</b>	<b>PODT</b>
<b>Estación de El Carmen/entorno urbano</b>	<p>1.1 Adecuación de la estación a personas con discapacidad física y cognitiva</p> <p>1.2 Mejora de la imagen general del barrio de El Carmen, dotándolo de servicios</p> <p>1.3 Aprovechar la liberación de suelo para servicios comerciales, restauración, espectáculos y ocio</p> <p>1.4 Reserva de suelo para hotelería, especialmente adaptada para el segmento MICE</p> <p>1.5 Reserva de suelo para espacios libres y zonas verdes, incluyendo carril-bici</p>	<p><b>Eje estratégico:</b> Marketing Estratégico y posicionamiento del destino. Apoyo promocional y comercial</p>	<p>2.4 Plan de Accesibilidad Turística Universal</p> <p>2.5 Adecuación turística de la Estación del AVE</p>
<b>Intermodalidad</b>	<p>2.1 Implantación de servicios de autocar, tipo lanzadera, que comuniquen la estación con el centro urbano y sus principales recursos.</p> <p>2.2 Servicios ferroviarios de cercanías con Cartagena y Lorca, más modernos cómodos y rápidos que los empleados en la actualidad</p> <p>2.3 Servicios de autocar enlazados con los horarios de llegada/salida del AVE, que la comuniquen con el Aeropuerto de Corvera y el Mar Menor, el litoral sur de la región y la comarca del Noroeste.</p> <p>2.4 Servicios de transfer con los principales hoteles</p>	<p><b>Eje estratégico:</b> Renovación de la oferta y de las infraestructuras turísticas. Accesibilidad y conectividad por medios de transporte.</p>	<p>2.4 Plan de Accesibilidad Turística Universal</p> <p>2.5 Adecuación turística de la Estación del AVE</p>
<b>Información</b>	<p>3.1 Diseño de apps para móviles, smartphones y tablets</p> <p>3.2 Red wifi de calidad</p> <p>3.3 Oficina de Información Turística en la estación.</p>	<p><b>Eje estratégico:</b> Inteligencia Turística e innovación</p>	<p>1.3. Murcia. Destino Turístico Singular “Inteligente y Humano”</p> <p>1.15 Fomento y mejora de Murcia Card</p>

<b>B) PRODUCTOS</b>			
<b>Ámbito</b>	<b>Propuestas</b>	<b>PET</b>	<b>PODT</b>
<b>Turismo cultural</b>	<p>4.1 Ampliación y mejora de los museos existentes en la Región. Analizar y poner en marcha, en su caso, la posibilidad de atraer a la Región franquicias de Museos nacionales e internacionales de reconocido prestigio.</p> <p>4.2 Atención muy especial a la organización de festivales de música, potenciando los existentes como el festival WAM y colaborando en la celebración de otros nuevos que podrían tener lugar en la ciudad de Murcia</p> <p>4.3 Diseño de una campaña de promoción que dé a conocer y valorar las Fiestas de Interés Turístico de la Región y más concretamente de la ciudad de Murcia.</p> <p>4.4 Diseño e implementación de rutas turísticas culturales, que pueden y deben ofrecerse bien como servicios sueltos, bien a través de viajes combinados.</p>	<p>Desarrollo del plan por productos turísticos</p> <p>3. Turismo cultural / MICE / ciudades ave</p>	<p>3.14 Diseño de experiencias asociadas a los productos turísticos de la ciudad y recursos y productos del entorno.</p>
<b>Turismo de negocios, convenciones y congresos (MICE)</b>	<p>5.1 Protagonismo del Murcia Convention Bureau u oficina de Congresos de la Ciudad de Murcia en el diseño</p> <p>5.2 Campañas de marketing en los principales mercados nacionales.</p> <p>5.3 Elaboración de paquetes AVE-Hotel-Inscripción en Congreso- Actividades paralelas y postcongresuales, actuando la administración y la oficina de congresos como impulsoras de los mismos, mediante acuerdos con transportistas, alojamientos, agencias de viaje y OTA's</p>	<p>Desarrollo del plan por productos turísticos</p> <p>3. Turismo cultural / MICE / ciudades ave</p>	<p>3.10 Consolidación del turismo MICE</p>
<b>Turismo deportivo</b>	<p>6.1 Acuerdos con RENFE y otros transportistas a fin de que, para determinadas fechas y eventos, el AVE disponga de un vagón espacial para el traslado de material deportivo (tales como bicicletas, palos de golf y otros).</p> <p>6.2 Impulso a través de acuerdos con las federaciones deportivas y los clubs para la realización de campeonatos o eventos deportivos en la Región que atraigan a participantes y espectadores.</p> <p>6.3 Promoción a través del marketing institucional y el co-marketing de la región como destino para la práctica deportiva, en especial en temporada baja, apoyando tal campaña en aspectos como el clima, la existencia de instalaciones deportivas, el transporte eficiente y la existencia de recursos turísticos de interés.</p>	<p>Desarrollo del plan por productos turísticos:</p> <p>6. Turismo deportivo Fútbol</p> <p>7. Turismo de golf</p>	<p>3.9 Impulso al Turismo Deportivo</p>
<b>Turismo de Compras</b>	<p>7.1 Dinamización del tejido comercial</p> <p>7.2 Apoyo a la comercialización de productos locales que ofrezcan imagen del destino</p>		
<b>Otros productos</b>	<p>8.1 Acuerdos con TTOO, OTAS y AAVV, para la elaboración, promoción y venta de paquetes con destino a la costa.</p> <p>8.2 Diseño de eventos y rutas gastronómicas y enológicas paquetizadas</p> <p>8.3 Impulso a la obtención de sellos de calidad por las empresas de restauración</p> <p>8.3 Dinamización e impulso del sector de ventas minorista</p> <p>8.5 Impulso del Turismo senior y familiar</p>	<p>Desarrollo del plan por productos turísticos</p> <p>4. Turismo senior</p>	<p>3.12 Dinamización del Turismo de Compras en el municipio de Murcia</p>

**C) PROMOCIÓN, MÁRKETING Y GESTIÓN**

Ámbito	Propuestas	PET	PODT
<p align="center"><b>Promoción, márketing y gestión</b></p>	<p>8.1. Campañas promocionales en las estaciones origen de RENFE, en especial Madrid-Atocha.</p> <p>8.2. Anuncios y logos en los convoyes AVE con destino Murcia.</p> <p>8.3. Promoción turística que incida en las regiones enlazadas con Murcia a través del AVE</p> <p>8.4. Promoción internacional, destacando la mejor accesibilidad de la Región a través del AVE y, en su caso, del Aeropuerto de Corvera</p> <p>8.5. Orientar la promoción a los productos más aptos para desarrollarse con la llegada de la alta velocidad: cultural, MICE, compras, turismo deportivo, gastronómico y enológico.</p> <p><b>8.6.</b> Impulso de convoyes low cost, tipo EVA, para determinados segmentos del mercado sensibles a precios</p>	<p>Eje estratégico: Marketing Estratégico y posicionamiento del destino. Apoyo promocional y comercial</p>	<p>4.1. Desarrollo de la imagen y el branding* de la Marca del destino Ciudad de Murcia</p> <p>4.2. Actualización de la Web de turismo de Murcia (turismodemurcia.es)</p> <p>4.3. Mejora de la presencia del destino ciudad de Murcia en redes sociales</p> <p>4.4. Gestión del Posicionamiento y la reputación online</p> <p>4.5 Promoción en el destino.</p> <p>4.6 Actualización del material promocional.</p>

**Anexo 1. Indicadores UrbanTUR 2016: calidad del turismo en las principales ciudades por número de turistas recibidos.**

<p><b>1.</b> <b>CAPACIDAD DE ATRACCIÓN DE LA OFERTA DE PRODUCTOS DE OCIO</b></p>	<p>1.1. Atractivo de los grandes iconos de turismo cultural. 1.2. Posicionamiento en líneas de producto de turismo lúdico.</p>	<p>1.2.a. Turismo de shopping. 1.2.b. Turismo familiar. 1.2.c. Turismo de grandes eventos y fiestas de interés turístico. 1.2.d. Turismo gastronómico. 1.2.e. Turismo de cruceros. 1.2.f. Turismo de playa. 1.2.g. Turismo idiomático.</p>	<p>1.2.a.1. Posicionamiento comercial en turistas de alto gasto. 1.2.a.2. Libertad de apertura comercial. 1.2.c.1. Celebración de eventos artísticos, culturales y deportivos. 1.2.c.2. Atractivo de la ciudad como puerto de base de origen. 1.2.g.1. Desarrollo de centros para el aprendizaje del español. 1.2.g.2. Atractivo de la formación universitaria para extranjeros.</p>
<p><b>2.</b> <b>CAPACIDAD DE ATRACCIÓN DE LA OFERTA DE PRODUCTOS DE NEGOCIOS</b></p>	<p>2.1. Dinamismo empresarial. 2.2. Resultado de la actividad de ferias, reuniones y congresos. 2.3. Cualificación de la oferta de alojamiento y restauración.</p>	<p>2.2.a. Afluencia asociada a las ferias profesionales. 2.2.b. Afluencia asociada a la celebración de reuniones y congresos. 2.3.a. Dotación de hoteles de alta categoría. 2.3.b. Dotación de restauración de alta categoría.</p>	
<p><b>3</b> <b>CONDICIONANTES COMPETITIVOS DEL ENTORNO URBANO Y DE LA VIDA LOCAL</b></p>	<p>3.1. Condicionantes competitivos del entorno urbano. 3.2. Condicionantes competitivos del estilo de vida local.</p>	<p>3.1.a. Cualificación de espacios públicos para el turismo. 3.1.b. Atractivo de los espacios públicos. 3.1.c. Calidad del medio ambiente urbano. 3.2.a. Reputación interna de la ciudad. 3.2.b. Atractivo del estilo de vida percibido por los turistas. 3.2.c. Fomento de la excelencia educativa. 3.2.d. Seguridad ciudadana</p>	<p>3.1.a.1 Dotación de zonas verdes. 3.1.a.2. Dotación de zonas wifi de acceso gratuito. 3.1.c.1. Calidad del aire. 3.1.c.2. Eficacia del tratamiento de residuos.</p>

<p style="text-align: center;"><b>4</b> <b>ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD</b></p>	<p>4.1. Accesibilidad aérea. 4.2. Accesibilidad ferroviaria en alta gama. 4.3. Apuesta por la movilidad turística.</p>	<p>4.1.a. Frecuencia de vuelos. 4.1.b. Conectividad aérea. 4.2.a. Frecuencia de trenes de alta gama. 4.2.b. Conectividad ferroviaria de alta velocidad. 4.3.a. Adecuación del plan de movilidad turística. 4.3.b. Apuesta por la movilidad peatonal y vocación turística de la red de transporte público. 4.3.c. Apoyo a la bicicleta como atractivo y sistema sostenible de movilidad turística. 4.3.d. Eficiencia de la conexión ciudad-aeropuerto en transporte público. 4.3.e. Eficiencia del servicio de taxis de la ciudad. 4.3.f. Fomento de la movilidad sostenible turística en medios de transporte motorizados.</p>	<p>4.3. c.1. Dotación de red de carril bici. 4.3. c.2. Disponibilidad de un servicio público de alquiler de bicicletas para turistas. 4.3. d.1. Coste del trayecto en transporte público a la ciudad. 4.3. d.2. Rapidez del trayecto en transporte público a la ciudad. 4.3. e.1. Dotación de taxis. 4.3. e.2. Coste del servicio de taxi.</p>
<p style="text-align: center;"><b>5</b> <b>GOBERNANZA Y GESTIÓN ESTATÉGICA</b></p>	<p>5.1. Prioridad política concedida al Turismo. 5.2. Existencia y consistencia de una visión estratégica del Turismo. 5.3. Desarrollo y gestión integral de la oferta por clubes de productos. 5.4. Política de marketing y promoción turística a través de nuevos canales on-line. 5.5. Eficiencia y eficacia del sistema de gestión turística. 5.6. Eficiencia en la gestión de la capacidad de carga y sostenibilidad del destino.</p>	<p>5.1.a. Posición de turismo en la escala organizativa municipal. 5.1.b. Esfuerzo presupuestario municipal a favor del Turismo. 5.1.c. Apuesta institucional por la coordinación interconcejalías. 5.4.a. Apuesta por un portal turístico transaccional ante el consumidor. 5.4.b. Desarrollo de aplicaciones móviles de información y disfrute turístico de la ciudad. 5.4.c. Impulso al marketing en redes sociales y medios multimedia. 5.5.a. Apuesta por un sistema de inteligencia turística para la gestión del destino. 5.5.b. Agilidad y eficiencia del órgano de gestión de marketing. 5.5.c. Agilidad en la gestión administrativa. 5.6.a. Acción pública ante los problemas de las viviendas turísticas. 5.6.b. Valorización del Turismo respecto a la ciudadanía.</p>	<p>5.4. c.1. Proactividad en las redes. 5.4. c.2. Desarrollo de acciones de marketing en plataformas multimedia. 5.5. b.1. Flexibilidad de la fórmula jurídica de la entidad de gestión pública. 5.6. b.2. Grado de autonomía financiera de la entidad gestora.</p>
<p style="text-align: center;"><b>5</b> <b>GOBERNANZA Y GESTIÓN ESTATÉGICA</b></p>	<p>6.1. Impacto económico. 6.2. Rentabilidad del modelo turístico. 6.3. Estancia media. 6.4. Contribución social. 6.5. Posicionamiento de mercado.</p>		

## 7. CONCLUSIONES

En las últimas décadas la alta velocidad ferroviaria ha sido estudiada por investigadores de diferentes países y disciplinas, existiendo una estrecha relación entre la inauguración de las líneas de alta velocidad y la producción científica sobre esta temática. En el ámbito nacional y regional la llegada del AVE a las diferentes ciudades españolas ha sido, generalmente, ha sido el impulso necesario para que se realizasen estudios como el que presentamos. La mayor parte de los estudios se han centrado en las transformaciones económicas, urbanas y en la evolución histórica de este medio de transporte, poniendo de relieve la sobrevaloración de los efectos positivos de la infraestructura y como produce un efecto polarizador en el territorio.

La mayor dificultad que se afronta a realizar este tipo de investigaciones es el referido al de las fuentes de información disponibles, las estadísticas, que este caso son muy parciales, dispersas y, en muchos caso, inaccesibles. Esto obliga a realizar ejercicios de sustitución y a recurrir a metodologías alternativas de reconstrucción. En relación a la alta velocidad los diferentes trabajos existentes sobre otras ciudades se han mantenido en la tendencia de asociar número de visitantes (viajeros) con el éxito de la infraestructura. Sin embargo, para la óptima apreciación del impacto de la alta velocidad ferroviaria en el turismo han de tenerse en cuenta ciertos elementos nada desdeñables y, en particular, qué parte de los turistas que acceden en la alta velocidad (LAV) no lo hubieran hecho de no existir este medio de transporte, para a continuación valorar si el desembolso económico realizado tiene o no correspondencia con los retornos de la inversión. Como paso previo debe conocerse qué tipo de turistas acceden a las zonas turísticas objeto de estudio y cuál es el medio de transporte utilizado en su desplazamiento. En nuestro caso se han tendido en cuenta estos escenarios.

### *EL PUNTO DE PARTIDA*

En la primera parte del trabajo se ha analizado pormenorizadamente las características de los visitantes de la Región de Murcia. Entre los resultados obtenidos destacaremos como el destino ciudades dentro de la Región de Murcia se ha convertido en los últimos años en un gran polo de atracción turística. La ciudad de Murcia, en particular, supone algo más de dos terceras partes del total de turismo de ciudad en la Región de Murcia. La ciudad de Murcia juega a día de hoy un papel central en la Región de Murcia en lo que se refiere al número de viajeros recibidos. Buena prueba de ello radica en que este

destino es capaz de explicar por sí solo aproximadamente el 53% de todo el incremento de viajeros recibido por la CARM a lo largo del periodo 2010-2017.

En este sentido cabe afirmar que mayoritariamente los viajeros que acuden a la ciudad de Murcia son residentes españoles. Para el conjunto del periodo 2010-2017 entre el 80 y 85%, dependiendo del año, tiene residencia en otra CC.AA española, siendo, por tanto, el resto residentes extranjeros. Los principales focos emisores de viajeros en ambos años son las 6 CC.AA esperadas, a saber, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, Andalucía, Cataluña, y ambas Castillas. En cuanto a los extranjeros, el conjunto de países de la UE-28 explicaría algo más del 61% del total de viajeros recibidos por la ciudad de Murcia para el periodo 2010-2017.

Otro factor muy importante es el de las pernoctas, en este caso durante el periodo 2010-2017 las realizadas en la ciudad de Murcia se han comportado de modo muy dinámico, puesto que han crecido a un ritmo medio anual del 5,3%. Este incremento, sin embargo es superior al registrado en el conjunto de la CARM ya que en esta el crecimiento ha sido del 2,2%.

Sobre el número de pernoctas medias por viajero y su comportamiento en el tiempo es preciso señalar que el valor medio del indicador es sustancialmente menor para la ciudad de Murcia que para el conjunto regional. En efecto, mientras que en el año 2017 el número de pernoctas promedio se situaba en la región en algo más de 2.4 noches, para la ciudad de Murcia ese valor se encuentra en 1.6 noches. Además, estas diferencias se encuentran de forma sostenida en el tiempo.

La oferta de plazas hoteleras presenta variaciones sustanciales por meses, siendo los meses de verano los que concentran los mayores descensos en el número de plazas. La ocupación mensual presenta de forma regular un carácter estacional. En términos agregados para el conjunto de los 7 años, podemos distinguir tres grandes grupos. Primero, los meses que de forma más o menos sistemática, o al menos en promedio, se comportan mejor que la media anual. En este colectivo nos referiríamos a los meses de primavera (marzo, abril y mayo) y los de otoño (septiembre, octubre y noviembre). En un segundo grupo estarían los meses cuyo comportamiento para los 7 años considerados es muy similar a la media. Dicho grupo lo integrarían los meses de febrero, junio y diciembre. Finalmente, se encuentran los meses donde tradicionalmente el comportamiento es sustancialmente peor que la media anual. Este grupo estaría formado

por los meses de verano, julio y agosto, así como el mes de enero, que sistemáticamente registra una menor tasa de ocupación

Entre los datos que queremos destacar está el del número de viajes de residentes españoles con destino a la Región de Murcia, que se ha incrementado de forma notable a lo largo de los últimos 2 años. En efecto, entre 2015 y 2017, el crecimiento del número de viajes supera el 28%. De forma similar, las pernoctaciones también muestran dinamismo, aunque algo menor, y éste se puede cifrar en un 19% de incremento. Es un hecho conocido que una parte sustancial de los viajeros que llegan a la Región de Murcia no utilizan establecimientos de mercado para su alojamiento. Durante los últimos 3 años, sin embargo se aprecia cierta tendencia a que una mayor proporción de los viajeros utilicen alojamientos de mercado. Así, el porcentaje de pernoctaciones realizadas en estas condiciones ha pasado de representar poco más del 26% en el año 2015 a casi el 32% de las pernoctaciones realizadas en el año 2017. Atendiendo a la duración media del viaje se observa cierta tendencia a una importante reducción de la misma para los alojamientos de mercado, ya que se ha pasado de 4.8 días a 4.2 días entre los años extremos

Un aspecto crucial es analizar que ha sucedido con el gasto total de estos viajeros. Como se ha señalado éste ha crecido en algo más de un 24% en términos agregado entre 2015 y 2017. Si bien, la dinámica seguida por el gasto total atendiendo al tipo de alojamiento es muy diferente. En efecto, para el caso de los viajeros que utilizan alojamiento de mercado se registra un gran dinamismo del gasto total, que crece casi un 48%. Sin embargo, para el resto de viajeros el incremento observado para el gasto total es sustancialmente menor, alrededor del 5%. Si centramos nuestra atención en el gasto medio por persona, podremos observar una ligera disminución, que en términos totales se puede cuantificar en el -3%, siendo más intensa para el caso de los viajeros que emplean alojamientos de no mercado (-10%), que la observada para los que se alojan en establecimientos, casi un -8%. Para el conjunto de los viajeros dicho incremento es del 4%. El mismo fenómeno ocurre para los que se alojan en condiciones de mercado el incremento es del 5%. Sin embargo, en el caso de los que no emplean alojamientos de mercado, se observa el fenómeno contrario, esto es una reducción del gasto medio diario por persona de casi un 6%.



Un aspecto crucial a la hora de analizar los viajes que tienen como destino la Región de Murcia radica en los motivos que se encuentran detrás de los mismos. El principal motivo de viaje expresado por los residentes nacionales estriba en *Motivos Personales*. De hecho, si calculamos un promedio para los tres años considerados, 2015-2017, podremos observar como el 92% de los viajes tiene esta motivación como desencadenante. La importancia relativa de *Negocios y otros motivos profesionales* a la hora de explicar los viajes a la Región tiene un peso muy reducido, que podemos situar entre un 5 y 11%, pero, sin embargo, parece existir una tendencia a que esta motivación se incremente como origen de dichos viajes de forma muy sustancial, aunque aún es pronto para poder afirmar que dicha tendencia se consolidará en los años venideros

Si en lugar de en el número de viajes, centramos la atención en las pernoctaciones, los resultados son igual de llamativos. En efecto, para el promedio de los tres años considerados, las pernoctaciones por Motivos Personales suponen casi el 95% de las efectuadas. Debemos señalar que durante los años 2015-2016 sólo un 3% de las pernoctaciones venían explicadas por motivos profesionales, pero en 2017 esta modalidad alcanzó casi un 10% de las pernoctaciones. Evidentemente detrás de este cambio tan relevante se encuentra una dinámica muy diferente de las pernoctaciones para cada uno de estos dos motivos. Así, mientras que las pernoctaciones por Motivos Personales han crecido a un ritmo medio anual del 5%, las pernoctaciones por Negocios y otros motivos profesionales se han incrementado al ritmo anualizado del 107%. Esto es, las pernoctaciones por motivos profesionales se han multiplicado 4,3 desde el 2015

Resulta relevante poner el foco en la repercusión económica que tiene el comportamiento descrito hasta el momento. Esto se suele realizar analizando el comportamiento del Gasto Total generado por los viajes. En nuestro caso el Gasto Total realizado por los residentes nacionales con destino Región de Murcia ha crecido a un ritmo medio anual del 11,4% a lo largo del periodo 2015-2017. Si calculamos un promedio para los tres años considerados, podremos observar como algo más del 91% del gasto total tiene como origen viajes por Motivos Personales y únicamente algo menos de un 9% está motivados por viajes con características profesionales. Las motivaciones de Ocio representan el 60% del total de gasto, las Visitas algo más del 26% y poco menos del 5% Otros motivos.

El gasto medio por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia se ha mostrado relativamente estable a lo largo del periodo 2015-2017. Si realizamos un promedio para los tres años analizados, podríamos decir que este se encuentra ligeramente por debajo de los 155 euros. Evidentemente existen diferencias según el motivo que ocasionó dicho viaje, así mientras que para los derivados de Negocios y otros motivos profesionales se obtendría un promedio de poco más de 178 euros, para el caso de los realizados por Motivos personales el importe promedio ascendería a 153 euros. Dentro de los motivos de carácter personal, los que arrojan un gasto medio superior para los tres años considerados son los realizados por Ocio que ascienden a 194 euros, mientras que los que proporcionan un gasto menor por persona son los acaecidos en relación con Visitas que suponen 105 euros por persona. En un lugar intermedio se encuentran los gastos diarios realizados por viajes acometidos por Otros motivos que superan, ligeramente, los 138 euros. O dicho en otros términos, sobre el gasto medio por persona en promedio de los tres últimos años, se puede señalar que los derivados de Negocios suponen un 15% más de gasto por persona que el promedio del viajero, los de Ocio un 25%, mientras que el resto de motivos ocasionan unos gastos por persona inferiores al viajero medio. En particular, los de Visitas alcanzan un 68% del promedio y los derivados de otros motivos poco más de un 89%

Resulta conveniente analizar el comportamiento del gasto medio diario por persona realizado por viajeros residentes nacionales con destino a la Región de Murcia atendiendo a los diferentes motivos. Si realizamos un promedio para los tres años considerados, 2015-2017, podremos observar que el gasto medio diario por persona se sitúa ligeramente por encima de los 35 euros. Sin embargo, existen importantes diferencias según el motivo que ocasionó el viaje. En particular, si éste fue causado por Negocios y otros motivos profesionales el gasto medio diario se sitúa por encima de los 68 euros para el promedio de los tres años. Sin embargo, si la motivación fue de carácter personal el promedio toma el valor de 34 euros por persona y día. Dentro de los motivos personales, las diferencias son relativamente pequeñas para este indicador. Así, el motivo que ocasiona un mayor gasto diario por persona y día es Otros motivos, 35,7 euros. Un guarismo parecido se observa para Ocio, recreo y vacaciones, poco más de 35,2 euros. El valor más bajo para el indicador se encuentra en los viajeros por Visitas a familiares y amigos con 31,7 euros

## *LOS MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PARA LLEGAR A MURCIA*

La llegada a la Región de Murcia de los visitantes se ha realizado hasta el presente por distintos medios de transporte, el principal medio empleado por los residentes españoles para viajar a la Región de Murcia es el vehículo propio. En función de la anualidad explica entre el 84 y 92% del total de viajes. El segundo medio de transporte en importancia es el autobús, que explicaría entre 2,8% y 8,5% de los viajes, según el año elegido. El tercer medio de transporte, en promedio, sería el ferrocarril que es capaz de explicar entre el 2 y 3%, según el año, de los viajes. Por tanto, cabe afirmar que la importancia del transporte por ferrocarril como forma de acceder a la Región de Murcia por los viajeros residentes en España es claramente residual.

Si en lugar de centrar la atención en el número de viajes, lo hacemos sobre las pernoctaciones, los resultados son ligeramente diferentes. En efecto, entre el 79 y 89% de las pernoctaciones se explican por viajes que emplean el Vehículo Propio. En transporte por autobús sería responsable de entre el 3 y 13% de las pernoctaciones efectuadas por viajeros residentes en España en sus desplazamientos a la Región de Murcia. Y, por su parte, únicamente se podrían atribuir entre el 3,5 y 4,7% de las pernoctaciones totales realizadas a los viajes que emplean como medio de transporte principal el ferrocarril.

En lo que se refiere a la duración media de los viajes por parte de los residentes en territorio nacional con destino a la Región de Murcia según el medio de transporte principal, hemos de señalar que la reducción total a la que antes hacíamos referencia, se observa tanto en aquellos que utilizan su vehículo propio como en los que emplean el Transporte por Ferrocarril. En el caso del vehículo propio se pasa de 4,7 a 4 jornadas entre 2015 y 2017. Siendo por ello este medio de transporte el principal causante de lo observado en términos agregados. Para el caso del Transporte por ferrocarril la reducción en términos relativos es todavía más intensa, desde 6,4 a 5,1 días. Por el contrario, en el otro medio de transporte minoritario, se observa la tendencia opuesta. Así, en los viajes realizados mediante Transporte por autobús la duración media se duplica a lo largo del periodo, pasando de 3,2 a 6,6 días.

Si dirigimos nuestro foco de atención sobre el comportamiento del Gasto Total debido a los viajes por residentes españoles a la Región de Murcia según el medio de transporte principal, hemos de señalar que, como era de esperar, la relevancia de cada uno de ellos

es muy diferente. En efecto, los viajes realizados con vehículo propio suponen entre el 80 y 87% del gasto total, según la anualidad. El peso correspondiente al Transporte por autobús toma valores dentro de un rango entre 3,2 y 8,4%, tomando su valor máximo en 2017. Por su parte, el Transporte por ferrocarril sería el responsable de entre el 3,5 y 5,8% del gasto total por residentes nacionales que tiene como destino la Región de Murcia.

Al centrar la atención en el comportamiento del gasto medio por persona según el medio de transporte utilizado aparecen importantes diferencias. En efecto, el medio de transporte mayoritario, el Vehículo propio, proporciona gastos medios por persona muy similares a los que se registran para el total, pero ligeramente por debajo de éste (entre un 92 y 98% del valor medio). El rango de gasto medio en euros se sitúa entre 135.8 y 158.9 euros. La variabilidad con respecto al valor total es todavía mayor en el segundo medio de transporte en importancia, el autobús, dado que en los años extremos se sitúa por debajo de la media (98% en 2017 y 78% en 2015), pero en el año intermedio se posiciona, claramente, por encima de dicho valor (115% del valor medio). El rango de valores medios en términos absolutos para el transporte por autobús se encuentra entre 126,6 y 168,7 euros. Por su parte, el gasto medio por viaje en Transporte de ferrocarril es el único que supera a la media en los tres años considerados, entre un 15% y un 105% en función del año elegido. El rango de valores absolutos para este medio de transporte estaría situado entre 214 y 301.5 euros por persona.

#### *LA LLEGADA DEL AVE A MURCIA Y SUS POSIBLES EFECTOS: UNA ESTIMACIÓN*

En el estudio se ha abordado con carácter central el análisis econométrico de los efectos previsibles que la llegada del AVE a Murcia. Una primera dificultad, evidente, de estimar el efecto de un acontecimiento, i.e. la llegada del AVE a la ciudad de Murcia, que aún no ha tenido lugar, es que no se puede basar la identificación del efecto causal de interés únicamente en información estadística de la Región de Murcia, ya que ésta solo informa de la realidad del transporte regional en ausencia de AVE. Es por ello que la metodología propuesta en el presente informe es una metodología secuencial, en la que en primer lugar aprendemos del efecto causal que la llegada del AVE ha tenido en otras capitales de provincia españolas para, posteriormente, inferir a partir de estas

estimaciones cuál es más probable que sea el efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia.

En concreto, para identificar el efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia en variables regionales de interés como, por ejemplo, el número de viajeros, el número de pernoctaciones o, entre otras, el número de plazas hoteleras, hemos optado por un enfoque bietápico. En una primera etapa hemos utilizado una amplia base de datos construida por el equipo de investigación a partir de la información suministrada por fuentes secundarias diversas para identificar el efecto causal que la llegada del AVE ha tenido en las capitales de provincia españolas a las que ha llegado la Alta Velocidad desde el comienzo del presente siglo. Así, en una primera etapa identificamos el efecto que la llegada del AVE ha tenido en aquellas ciudades españolas a las que ya ha llegado efectivamente.

Posteriormente, en una segunda etapa, hemos inferido, a partir de los efectos causales identificados en la etapa precedente para otras capitales de provincia para las que se puede identificar el efecto causal del AVE porque ya han transcurrido unos años desde su llegada, el efecto causal que sería más probable esperar de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Para ello, utilizamos procedimientos econométricos que permiten optimizar la probabilidad de que las estimaciones realizadas identifiquen el verdadero efecto causal de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. En concreto, estos procedimientos reproducen, a partir de una combinación no lineal de las series de viajeros de otras capitales de provincia españolas a las que ya ha llegado el AVE, una nueva serie ficticia, no observada, de viajeros en tren en la Región de Murcia, que reproduce perfectamente la evolución del número de viajeros en tren realmente observado en la Región de Murcia desde comienzos del siglo XXI hasta el año previo a la llegada efectiva del mismo a las capitales de provincia utilizadas para construir la serie ficticia de la Región de Murcia.

Esta forma de proceder permite identificar la combinación no lineal de ciudades capitales de provincia a las que ya ha llegado el AVE que permiten maximizar la probabilidad de acertar en la identificación del efecto causal del AVE en su llegada a la ciudad de Murcia.

Esta forma de proceder permite, asimismo, evitar supuestos ad hoc que con frecuencia se observan en otros informes como, por ejemplo, suponer que el efecto que el AVE

tendrá en su llegada a la ciudad de Murcia se puede asemejar al que ha tenido en su llegada a la ciudad de Alicante, a pesar del hecho de que esta última ciudad tiene playa, o a la ciudad de Málaga, pese a las evidentes diferencias en oferta turística cultural entre Málaga y Murcia. Al estimar la Murcia contrafactual como la combinación no lineal de las ciudades a las que ha llegado efectivamente el AVE que mejor reproduce la evolución de las diferentes variables *Y* consideras para Murcia en ausencia de AVE

Comenzando por el efecto de la llegada del AVE a Murcia en el número de usuarios de tren, las estimaciones realizadas sugieren que el efecto más probable es ligeramente superior a los 180.000 viajeros al año. La mayoría de esos nuevos usuarios de tren son personas de nacionalidad española, correspondiendo tan solo el 19% de los nuevos usuarios de tren a personas de nacionalidad extranjera. Asimismo, nuestras estimaciones sugieren que, en el mejor de los casos, la llegada del AVE a la ciudad de Murcia supondrá un incremento de, aproximadamente, un cuarto de millón de nuevos usuarios de tren que tendrán como estación de llegada o salida la de Murcia del Carmen. Cabe, no obstante, reseñar, que la diferencia entre el efecto modal y la cota superior radica, precisamente, en la verosimilitud asociada, esto es, en el hecho de que el efecto modal se corresponde con el escenario más probable, mientras que el efecto causal asociado a la cota superior es el que se observaría si todos los imponderables que median en el efecto final del AVE en el desarrollo territorial se realizasen en un sentido favorable, algo poco probable.

Asimismo, los resultados obtenidos sugieren que la llegada del AVE a Murcia incrementará el número de viajeros que utilizan servicios de hospedaje. La estimación más probable sugiere que el número de viajeros que utilizan el tren se incrementará, como consecuencia de la llegada del AVE a Murcia, en aproximadamente 150.000 viajeros por año. En el mejor de los escenarios el efecto de la llegada del AVE en el número de turistas que utilizan servicios de hospedaje se situará en los 238.000 nuevos turistas al año.

En concreto, las estimaciones realizan informan de un incremento de aproximadamente un 7% en el número de pernoctaciones realizadas cada año en alojamientos de la Región de Murcia como consecuencia de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia.

Por su parte, las estimaciones más detalladas sugieren que, al igual que ilustra la evidencia internacional revisada en Albaladejo y Bel (2015), los efectos positivos de la

llegada del AVE a Murcia en el número de pernoctaciones no serán lineales en el tiempo, sino que se concentrarán en los primeros años para ir reduciéndose posteriormente hasta no ser significativamente distintos de cero en un sentido estadístico.

Asimismo, encontramos que los efectos positivos de la llegada del AVE a Murcia sobre el sector hotelero se concentrarán en los primeros años, desvaneciéndose posteriormente. En concreto, el escenario más probable informa de la apertura de siete nuevos establecimientos hoteleros en Murcia como consecuencia directa de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Este escenario implica la oferta de cerca de 2.700 nuevas plazas hoteleras, un incremento de 0,31 puntos porcentuales en la tasa de ocupación hotelera y la generación directa de aproximadamente cien puestos de trabajo en el sector hotelero.

Asimismo, dada la incertidumbre inherente tanto a la identificación del efecto causal de un evento no realizado aún, como al procedimiento de estimación, optamos por ofrecer estimaciones acordes con distintos escenarios: el más plausible y el más favorable. Cabe destacar que hay otras fuentes de incertidumbre no contempladas en las estimaciones, por imposibilidad, como, por ejemplo, la apertura del aeropuerto internacional de Corvera. La evidencia científica disponible sugiere que la oferta de transporte ferroviario de alta velocidad tiene un efecto inducido negativo sobre la utilización del transporte aéreo preexistente. Poco sabemos, no obstante, sobre el efecto que la puesta en marcha casi coincidente en el tiempo de ambos servicios puede tener. Lo más razonable es esperar un efecto inducido negativo tanto por el efecto sustitución entre ambas modalidades de transporte, como por la posibilidad de viajar por avión a Corvera y llegar en tren de alta velocidad el mismo día a Madrid, reduciendo la necesidad de pernoctas en la ciudad de Murcia.

Las estimaciones más fiables informan de un efecto inicial positivo de la llegada del AVE tanto en el número de viajeros que utilizan el tren, como en el número de usuarios de servicios de hospedaje, pernoctas, empleo y actividad económica. Estos efectos, que son meramente transitorios y vinculados a los primeros años tras la llegada del AVE a Murcia, son substancialmente inferiores a los estimados para la llegada del AVE a Alicante o Málaga. La razón de esta disparidad se encuentra en que la ciudad de Murcia no tiene línea de costa, como Alicante, ni una oferta cultural equiparable a la ciudad de

Málaga. Estos resultados son coherentes con la evidencia destacada en la literatura: la llegada del AVE a una ciudad no es condición suficiente de desarrollo turístico y económico de dicha ciudad. Más bien al contrario, serán la adecuada promoción de la ciudad y los atractivos turísticos de la misma vinculados al turismo cultural, entre otros, los que determinen el verdadero efecto de la llegada del AVE.

#### *PREPARANDO LA CIUDAD: ALTERNATIVAS PARA APROVECHAR LAS POTENCIALIDADES TURISTICAS DEL AVE*

Finalmente, se han analizado algunas de las dificultades que afronta la ciudad de Murcia para poder sacar el máximo provecho turístico de la llegada del AVE y recomendaciones para afrontarlas. Es evidente que la LAV de Murcia es una oportunidad para mejorar los resultados del turismo tanto de la ciudad como del resto de la región, pero como todo efecto potencial requiere del diseño de planes de actuación que permitan mejorar el destino de acuerdo con las preferencias variadas de los visitantes, diseñando paquetes turísticos atractivos, sugerentes, de calidad y sostenibles que las satisfagan. También requiere un esfuerzo local por adecuar la ciudad a los estándares de las principales ciudades turísticas de nuestro país, como hemos presentado en el presente trabajo.

La competitividad turística de la ciudad de Murcia en la actualidad dentro del ranking de 22 ciudades más turísticas del país la sitúa en el puesto 17 (Exceltur-Urbantur). Este dato general se puede matizar atendiendo a diferentes variables, así en cuanto a la capacidad de atracción de productos de ocio se sitúa en la posición 19 de 22. Por capacidad de atracción de la oferta de productos de negocio la situación es algo mejor, 9 de 22. En cuanto a los condicionantes competitivos del entorno urbano y la vida local el puesto ocupado es 20 de 22. Si nos referimos a la accesibilidad y movilidad ocupa el puesto 20 de 22. En cuanto a los sistemas de gobernanza y gestión estratégica el puesto es 8 de 22. Y finalmente, por desempeño de resultados económicos y sociales la posición es 22 de 22. Por todo ello, es indudable que la ciudad de Murcia dispone de un amplio margen de mejora para caracterizar adecuadamente su imagen en el contexto de las 22 ciudades más turísticas del país. De estas mejoras dependerá, probablemente, que se sitúe en condiciones de aprovechar al máximo las posibilidades turísticas que ofrece el AVE.



Entre las propuestas de mejora que se sugieren en el documento resaltaremos la necesidad de adecuación del entorno urbano de la Estación de El Carmen en consonancia con lo previsto en las líneas 1.3. y 2.4 del PODT. Lo que incluye la adecuación en términos de accesibilidad del espacio de la nueva estación a los diferentes tipos de discapacidad. La mejora urbanística del Barrio de El Carmen en cuanto al aprovechamiento del suelo disponible para la dotación de nuevos espacios comerciales, de restauración, de espectáculos, etc. La reserva de suelo para la hotelería en las inmediaciones de la estación, especialmente adaptada al segmento MICE, así como su uso para la generación de nuevos espacios libres y zonas verdes, sin olvidar el desarrollo de facilidades para el uso de la bicicleta.

También señalamos la importancia del convertir la Estación de El Carmen en un centro intermodal que propicie la interconexión con los principales centros turísticos de la región y con el aeropuerto internacional de Corvera. Es necesario mejorar los sistemas de información turística para asegurar una movilidad inteligente. Además de los aplicativos de las TICs, Apps, etc. que se han señalado en el texto es necesario establecer una oficina de información turística en la propia estación (línea 2.5 del PODT).

La oferta de productos turísticos se debe encajar adecuadamente con el nuevo transporte, diseñando paquetes culturales, de negocios y congresos, de compras, gastronómicos/enológicos, deportivos (Golf, deportes náuticos) ligados a oferta de precios del viaje en AVE, tal y como se detalla en el presente estudio.

En el ámbito de marketing, la promoción y gestión, también se debe realizar un trabajo sistemático y orientado siguiendo las líneas trazadas por el PET y el PODT reforzando los presupuestos destinados a la promoción, especialmente en las CC.AA que constituyen nuestros principales mercados.

El esfuerzo planificador compete especialmente al ayuntamiento de Murcia que debe emprender actuaciones que mejoren la imagen de la ciudad en el contexto de las 22 ciudades turísticas del país, especialmente en los ámbitos con mayores problemas, tal como se señala en el informe de Urbantur. De este tipo de actuaciones de adecuación general y específica del destino dependerá, en buena medida, que se puedan aprovechar las oportunidades que para el sector turístico puede ofrecer el AVE en su llegada a Murcia.



## BIBLIOGRAFÍA

ALBALATE DEL SOL, D., Y BEL I QUERALT, G. (2011). Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España. *Revista de Economía Aplicada*, 19(55), pp. 171- 190.

ALONSO, P., Y BELLET, C. (2009). El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XIII, 281, pp. 1-32.

ÁLVAREZ-SAN JAIME, O. Y HERCE, J. A. (1993). Nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad en España y sus efectos económicos. *Revista de Economía Aplicada*, 1(1), pp. 5- 32. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.006>

ÁLVAREZ-SAN JAIME, Ó., CANTOS-SÁNCHEZ, P., MONER-COLONQUES, R., Y SEMPERE-MONERRIS, J. J. (2016). Rail access charges and internal competition in high speed trains. *Transport Policy*, 49, pp. 184-195. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.006>

BEL, G. (2011). “Infrastructure and nation building: The regulation and financing of network transportation infrastructures in Spain (1720–2010)”. *Business History*, 53(5), pp. 688-705. <https://doi.org/10.1080/00076791.2011.599591>.

BELLET, C. (2013). “Transporte y desarrollo territorial. El estudio de los efectos asociados a la implantación de la alta velocidad ferroviaria a través del caso español”. *Transporte y Territorio*, 8, pp. 117-137.

BELLET, C, ALONSO, P. Y GUTIÉRREZ, A. (2012). The High-Speed Rail in Spanish Cities: Urban Integration and Local Strategies for Socioeconomic Development. *Territorial Implications of High-Speed Rail: A Spanish Perspective*, Farnham, Ashgate Publishing, pp. 163-196.

BELLET, C, CASELLAS, A. Y ALONSO, P. (2010). “Infraestructuras de transporte y territorio: los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52, 143-163.

BELLET, C. Y GUTIÉRREZ, A. (2011). Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de alta velocidad ferroviaria en el medio urbano”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, pp. 251-279.

BELLET, C. Y LLOP, J. M. (2005). “El proceso del proyecto urbanístico y territorial del TAV/AVE en Lleida”. *Ingeniería y territorio*, 70, pp. 82-87.

BURCKHART, K., MARTÍ-HENNEBERG, J. Y TAPIADOR, F. (2008). “Cambio de hábitos y transformaciones territoriales en los corredores de alta velocidad ferroviaria: Resultados de una encuesta de viajeros en la línea Madrid-Barcelona”. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XII, 270 (46), pp. 1-13.

CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE MURCIA y COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DE MURCIA (2018): *Impacto Económico del Ave en Murcia. Estrategias de Aprovechamiento*.

CLAVÉ, S.A., GUTIERREZ, A. y SALADIE, O. (2015): *High-speed rail services in a consolidated catalan mediterranean mass coastal destination: a causal approach*. Universidad Rovira i Virgili.

CASELLAS, A, BELLET, C. Y ALONSO, P. (2011): “Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad”. *Eria Revista cuatrimestral de geografía*, 84, pp. 159-172.

CHARLTON, C. Y GIBB, R. (2000): “International surface passenger transport”. en B. HOYLE Y R. KNOWLES (Eds.): *Modern Transport Geography*. pp. 291-310. London: John Wiley and Sons.

CINOTTI, É., Y TREBOUL, J. B. (2000): *Les TGV européens: Eurostar, Thalys*. París: Presses universitaires de France, Paris.

CORONADO, J. M., GARMENDIA, M., MOYANO, A., Y UREÑA, J. M. (2013). Assessing Spanish HSR network utility for same-day tourism. *Recherche Transports Sécurité*, 3, 161-175. <https://doi.org/10.4074/S0761898013003026>.

CORONADO, J. M. Y RIVAS, A. (2005): “La movilidad de alta velocidad en estaciones situadas en ciudades de tamaño pequeño: el corredor Madrid-Ciudad Real-Puertollano”, *Ingeniería y territorio*, 70, pp. 52-57.

COTO, P., INGLADA, V. Y REY, B. (2007): “Effects of network economies in high-speed rail: the Spanish case”. *The Annals of Regional Science*, 41(4), pp. 911-925. <https://doi.org/10.1007/s00168-007-0134-6>

DE LA CAMPA CASCALES, J.L. (2017): “¿Puede la alta velocidad incrementar el turismo? La experiencia del caso español”. En 360. *Revista de alta velocidad*. Nº 5, 2017. pp.17-34.

DELAPLACE, M. (2012): “Pourquoi les «effets» TGV sont-ils différents selon les territoires? L’hétérogénéité au cœur du triptyque”, *Innovations, Territoires, Stratégies*. *Recherche Transports Sécurité*, 28(3), pp. 290-302. <https://doi.org/10.1007/s13547-012-0041-9>.

DELAPLACE, M., PAGLIARA, F., PERRIN, J., Y MERMET, S. (2014): “Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose?”, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 111, pp. 166-175. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.049>.

DÍEZ, R. (2012a): “High-speed rail (HSR) vs. air transportation: trendy competition in the transport geography of Spain”. *Information Technology Research Journal*, 2(1), pp. 8-19.

DÍEZ, R. (2012b). “La incidencia del turismo en la evolución de la conectividad aérea española (1970-2008)”. *Cuadernos de Turismo*, (29), pp. 137-159.

DÍEZ, R., Y SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M. (2012): “Infraestructuras de transporte y metropolización desde una perspectiva geográfica”. *Revista de Estudios Andaluces*, 29, pp. 1-16. <https://doi.org/10.12795/rea.2012.i29.01>

DOBRUSZKES, F. (2011): “High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented perspective”. *Transport policy*, 18(6), pp. 870-879. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.06.002>

DOBRUSZKES, F., DEHON, C., Y GIVONI, M. (2014): “Does European high-speed rail affect the current level of air services? An EU-wide analysis”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 69, pp. 461-475. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.09.004>.

ESTEBAN, V. (1998): “La alta velocidad ferroviaria en la Unión Europea. Su impacto urbano en Francia y España”. *Geographicalia*, 36, pp. 19-32.

EXCELTUR (2017): *Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos españoles, URBANTUR 2016*, Madrid.

FELIU, J. (2012): “High-speed rail in European medium-sized cities: stakeholders and urban development”. *Journal of urban planning and development*, 138(4), pp. 293-302. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000123](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000123)

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (2016): *Informe 2016. Observatorio del Ferrocarril en España*.

GARMENDIA, M., RIBALAYGUA, C., Y UREÑA, J. M. (2012): “High-speed rail: implication for cities”. *Cities*, 29, pp. 26-31. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.06.005>

GIL, E. (2010): “Caracterización del turismo e incidencia potencial y real de la implantación de la alta velocidad en Segovia”. *Lurralde: Investigación y espacio*, 33, pp. 119-145

GIVONI, M. (2006): Development and impact of the modern high-speed train: a review. *Transport Reviews*, 26 (5), pp. 593-611. <https://doi.org/10.1080/01441640600589319>.

GIVONI, M. (2007): “Environmental benefits from mode substitution – comparison of the environmental impact from aircraft and high-speed train operation. *International Journal of Sustainable Transport*, 1 (4), pp. 209-230. <https://doi.org/10.1080/15568310601060044>

GONZÁLEZ, M. P., AGUILERA, M. J., BORDERÍAS, M. P. Y SANTOS, J. M. (2005): “Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación”. *Cuadernos Geográficos*, 36(1), pp. 527-547.

GONZÁLEZ-SAVIGNAT, M. (2004a): “Competition in air transport: the case of the high speed train”. *Journal of Transport Economics and Policy*, 38, pp. 77-107. <https://doi.org/10.1080/0144164032000083103>

GONZÁLEZ-SAVIGNAT, M. (2004b): “Will the high-speed train compete against the private vehicle?”. *Transport Reviews*, 24(3), pp. 293-316.

GUTIÉRREZ, J. (2001): “Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid–Barcelona–French border”. *Journal of Transport Geography*, 9(4), pp. 229-242.

[https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00017-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00017-5)

GUTIÉRREZ, J. (2004): “El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales/The high-speed train and its spatial effects”. *Investigaciones Regionales*, 5, pp. 199-221.

GUTIÉRREZ, J. (2013): “Transport Geography in Spain”. *Journal of Transport Geography*, (28), pp. 216-218. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.12.010>

GUTIÉRREZ J.A., NARANJO J. M., JARAÍZ F. J., Y RUIZ, E. E. (2015): “Estimación de la cohesión social en los municipios españoles tras la implantación de la Alta Velocidad ferroviaria”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 69, pp. 113-138.

INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2007): *Informe Hábitos Turísticos de los residentes en España (HABITUR)*, Madrid.

ITREM (2011): *El gasto turístico en la Región de Murcia, 2005. Estudios sobre el gasto turístico en la Región de Murcia*.

ITREM: *Estudios de Productos. Turismo Cultural-Primavera*.

ITREM (2006): *Hábitos de Consumo de los turistas en la Región de Murcia*, Murcia.

ITREM (2016): *Principales mercados emisores a la Región de Murcia* Murcia.

LA ROCCA, R. (2008): *High Speed Train and Urban Tourism Attractiveness*. Trimestrale del Laboratorio Territorio, Mobilità e Ambiente, Roma.

MARTÍN, J. C. Y NOMBELA, G. (2008): “Impacto de los nuevos trenes AVE sobre la movilidad”. *Revista de Economía Aplicada*, 16(47), pp. 5-25.

ORTUÑO PADILLA (Dir.), et al (2013): *El Impacto económico del AVE en Alicante. Estrategias de Aprovechamiento*. Alicante.

ROMÁN, C., ESPINO, R. Y MARTÍN, J. C. (2010): “Analyzing competition between the high-speed train and alternative modes. The case of the Madrid-Zaragoza-Barcelona Corridor”. *Journal of Choice Modelling*, 3(1), pp. 84-108.

[https://doi.org/10.1016/S1755-5345\(13\)70030-7](https://doi.org/10.1016/S1755-5345(13)70030-7)

SALADIÉ, O., CLAVÉ, S.A., and GUTIERREZ, A. (2016): *Measuring the influence of the Camp de Tarragona high-speed rail station on first-time and repeat tourists visiting a coastal destination*. *Revue Belge de Géographie*, Bruxelles.

SERRANO, J. M., GARCÍA, R., Y GIL, S. (2010): “La política de transporte ferroviario en España. Los corredores de alta velocidad: sus potenciales y limitaciones”. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XIV, 331 (20).

UREÑA, J. M. (2005): “Alta Velocidad Ferroviaria (AVF) y nuevas actividades en tres situaciones territoriales”. *Ingeniería y territorio*, 70, pp. 42-49.

UREÑA, J. M., MENERAULT, P., Y GARMENDIA, M. (2009): “The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective”. *Cities*, 26(5), pp. 266- 279. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2009.07.001>

## **PARTE II**



## 1. Introducción

La primera línea de alta velocidad (AV de aquí en adelante) en el mundo se inauguró el 1 de octubre de 1964 en Japón para conectar las ciudades de Tokio y Osaka. Durante los años siguientes, varios países europeos llevaron a cabo progresos técnicos en el desarrollo del transporte de pasajeros por ferrocarril. Así, el 27 de septiembre de 1981 se puso en marcha la primera línea de AV en Europa, concretamente en Francia, entre París y Lyon. Cada país europeo trató de encontrar su propia forma de proporcionar servicios de media distancia para el transporte de pasajeros en AV. En 1988 comienzan a operar el Pendolino en Italia y el ICE en Alemania. La primera línea de AV en España se puso en marcha en 1992 entre Madrid y Sevilla. Con posterioridad, Bélgica (1997), el Reino Unido (2003) y Holanda (2009) inauguran sus primeros servicios. En lo referente a otros países, Corea del Sur (2004), Taiwán (2007), China (2008), Turquía (2009) y Arabia Saudí (2017) también ponen en marcha sus primeros servicios de este medio de transporte. Nuevos proyectos en todo el mundo están en marcha o en proyecto para los próximos años como en Marruecos, Suecia, Australia o Estados Unidos.

El impulso proporcionado a la AV desde su puesta en marcha en China ha sido enorme. A fecha de 20 de abril de 2018, el país asiático cuenta con 26.869 km en operación, 10.738 km en construcción, 1.268 km aprobados y 257 km planificados, sumando un total de 39.152 km, de lejos el primer país del mundo. Japón, España y Francia son los siguientes países en número de kilómetros ya construidos, aunque a largo plazo son países como India y Turquía los que contemplan una red de AV de mayor longitud, como puede verse e en la Tabla 1 (UIC, International Union of Railways, 2018). En términos de pasajeros – kilómetro, España ha pasado de ocupar la quinta posición en 2010 a la séptima posición en 2016 (Tabla 2 y Gráfico 1).

En España, la primera conexión de AV conectaba las provincias de Madrid, Ciudad Real, Córdoba y Sevilla, que concentraban entonces a 7.838.000 de personas, algo más del 20% de la población española en aquel año. A fecha de hoy (mayo de 2018), un total de 27 provincias disponen de conexión a los servicios de alta velocidad gracias a las 47 estaciones de la red de altas prestaciones, por lo que aproximadamente el 68% de la población española puede beneficiarse de sus servicios.

Tabla 1  
Líneas de alta velocidad en el mundo (resumen)

Actualizado el 20 de abril de 2018

Definiciones:

Operativo: funcionando a alta velocidad. En construcción: construyendo líneas de alta velocidad. Planificado: está aprobado pero no se ha empezado a construir. Planificación a largo plazo: no está aprobado. Sólo planeado

Líneas o secciones de línea operando a $V \geq 250$ km/h		Distancia (km)				
Área	País	Operativo	En construcción	Planificado	Planificación a largo plazo	Total
ASIA	BAHREIN y QATAR	-	-	-	180	180
ASIA	CHINA	26.869	10.738	1.268	257	39.132
ASIA	INDIA	-	-	508	4.126	4.634
ASIA	INDONESIA	-	-	712	-	712
ASIA	IRÁN	-	-	1.351	1.499	2.850
ASIA	JAPÓN (SISTEMA SHINKANSEN)	3.041	402	194	-	3.637
ASIA	KAZAJISTÁN	-	-	-	1.011	1.011
ASIA	MALASIA y SINGAPUR	-	-	350	-	350
ASIA	ARABIA SAUDITA	-	453	-	-	453
ASIA	COREA DEL SUR	887	-	49	-	936
ASIA	TAIWAN-CHINA	354	-	-	-	354
ASIA	TAILANDIA	-	-	615	2.262	2.877
ASIA	TURQUÍA	724	1.395	1.127	3.447	6.693
ASIA	VIETNAM	-	-	-	1.600	1.600
EUROPA	AUSTRIA	268	281	71	-	620
EUROPA	BÉLGICA	209	-	-	-	209
EUROPA	REPUBLICA CHECA	-	-	-	810	810
EUROPA	DINAMARCA	-	56	-	-	56
EUROPA	ESTONIA, LETONIA, LITUANIA	-	-	-	740	740
EUROPA	FRANCIA	2.814	-	-	1.713	4.527
EUROPA	ALEMANIA	1.658	185	-	210	2.053
EUROPA	ITALIA	896	53	-	152	1.101
EUROPA	NORUEGA	-	-	-	333	333
EUROPA	POLONIA	224	-	484	598	1.306
EUROPA	PORTUGAL	-	-	-	596	596
EUROPA	RUSIA	-	-	770	2.208	2.978
EUROPA	ESPAÑA	2.852	904	1.061	-	4.817
EUROPA	SUECIA	-	11	-	739	750
EUROPA	SUIZA	144	15	-	-	159
EUROPA	PAÍSES BAJOS	120	-	-	-	120
EUROPA	REINO UNIDO	113	230	320	-	663
OTRA	AUSTRALIA	-	-	-	1.749	1.749
OTRA	BRASIL	-	-	-	511	511
OTRA	CANADÁ	-	-	-	290	290
OTRA	EGIPTO	-	-	-	1.210	1.210
OTRA	MÉJICO	-	-	-	210	210
OTRA	MARRUECOS	-	200	-	1.114	1.314
OTRA	SUDÁFRICA	-	-	-	2.390	2.390
OTRA	ESTADOS UNIDOS	735	192	1.710	449	3.086
	ASIA(16)	31.875	12.988	6.174	14.382	65.419
	EUROPE(19)	9.298	1.735	2.706	8.099	21.838
	OTHER(8)	735	392	1.710	7.923	10.760
	TOTAL(43)	41.908	15.115	10.590	30.404	98.017

Fuente: UIC

La red de Alta Velocidad supera ligeramente los 3.150 kilómetros, de los que 2.514 km. son de Alta Velocidad de Ancho Estándar (1.435 mm.); 567 km., corresponden a Red

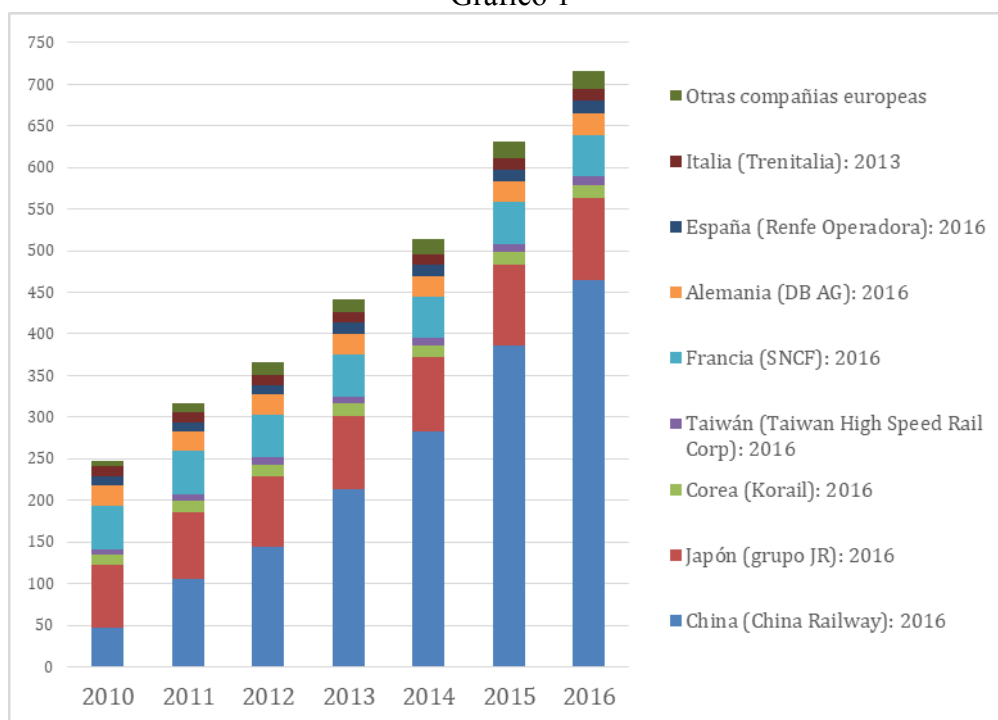
Convencional de Ancho Ibérico Puro (1.668 mm.) y 71, km a Red Mixta (combinación de Ancho Estándar y Ancho Ibérico) (ADIF, 2018) (Tabla 3 y Mapa 1; los datos recogidos en las Tablas 1 y 2 de la UIC pueden diferir ligeramente de los proporcionados por ADIF en este mismo párrafo).

Tabla 2

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
China (China Railway): 2016	46,3	105,8	144,6	214,1	282,5	386,3	464,1
Japón (grupo JR): 2016	76,9	79,6	84,2	87,4	89,2	97,4	98,6
Corea (Korail): 2016	11,0	13,6	14,1	14,5	14,4	15,1	16,3
Taiwán (Taiwan High Speed Rail Corp): 2016	7,5	8,1	8,6	8,6	8,6	9,7	10,5
Francia (SNCF): 2016	51,9	52,0	51,1	50,8	50,7	50,0	49,1
Alemania (DB AG): 2016	23,9	23,3	24,8	25,2	24,3	25,3	27,2
España (Renfe Operadora): 2016	11,7	11,2	11,2	12,7	12,8	14,1	15,1
Italia (Trenitalia): 2013	11,6	12,3	12,3	12,8	12,8	12,8	12,8
Otras compañías europeas	7,3	10,5	14,8	15,2	18,2	20,0	22,0
Total	248,2	316,6	365,7	441,3	513,5	630,6	715,7

Fuente: UIC

Gráfico 1



Fuente: UIC

En la actualidad, la Región de Murcia cuenta con siete trenes diarios con destino Madrid (Tabla 4), reduciéndose este número a seis los domingos y a cuatro los sábados. La duración media del trayecto es de 4 horas y 39 minutos.

Tabla 3

Área	País	Estado	Sección		Max. Velocidad (km/h)	Fecha	Distancia (km)	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Madrid	Sevilla	270	1.992	471	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Madrid	Lleida	300	2.003	448	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Zaragoza	Huesca	200	2.003	79	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	(Madrid -) La Sagra	Toledo	220	2.005	21	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Córdoba	Antequera	300	2.006	111	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Lleida	Camp de Tarragona	300	2.006	82	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Madrid	Segovia	300	2.007	178	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Antequera	Málaga	300	2.007	58	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Camp de Tarragona	Barcelona	300	2.008	100	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	La Coruña	Santiago	200	2.009	61	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	By pass Madrid : Line Madrid - Barcelona	Gavilanes	200	2.009	5	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Madrid	Valencia / Albacete	300	2.010	398	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Figueres	Frontera (- Perpignan)	300	2.010	20	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Ourense	Santiago	300	2.011	85	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	By pass de Yeles : Line Madrid / Valencia		200	2.012	6	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Barcelona	Figueres	290	2.013	131	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Albacete	Alicante	300	2.013	165	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Santiago	Vigo	200	2.015	95	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Utrera	Jerez	200	2.015	73	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Valladolid	León	200	2.015	166	
EUROPA	ESPAÑA	1. Operativo	Olmedo	Zamora	200	2.015	99	
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	Monforte del Cid	Murcia	300	2.018	62	
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	Venta de Baños	Burgos	300	2.018	91	
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	Bobadilla	Granada	250	2.018	109	
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	Plasencia	Cáceres / Badajoz	300	2.019	193	
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	Zamora	Orense	300	2.019	224	
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	León	Asturias	Variante de	250	2.019	50
EUROPA	ESPAÑA	2. En construcción	Vitoria	Bilbao-San Sebastián	"Bas que Y"	250	2.022	175
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Burgos	Vitoria	300		110	
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Madrid	Navalmoral / Plasencia	300		276	
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Almería	Murcia	300		190	
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Palencia	Santander	300		201	
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Castejón	Pamplona	300		75	
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Zaragoza	Castejón	250		149	
EUROPA	ESPAÑA	3. Planificado	Orense	Vigo (via Cerdedo)	250		60	

Fuente: UIC

Según una nota informativa de ADIF de junio de 2017, la llegada de la AV a la ciudad de Murcia está prevista para 2020, mientras que futuros desarrollos como la conexión con Almería están previstos en 2024 (ADIF, 2017). Por lo tanto, nuestro trabajo contempla 2020 como año en que la conexión de la Región con Madrid funcionará a pleno rendimiento.

La conexión de la Región con la línea Madrid - Castilla la Mancha - Comunidad Valenciana se realizará a través del tramo Monforte del Cid-Murcia, con una longitud de 61,7 km, de los que 46,2 km están situados en la provincia de Alicante y los restantes 15,5 km en Murcia (Mapa 2). Las obras de la primera fase del proyecto de integración del ferrocarril en la capital de la región se encuentran actualmente en ejecución. Estas



Posteriormente, la línea Almería - Murcia, integrada en el Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, conectará la ciudad de Almería con dicho Corredor, así como con la Línea de Alta Velocidad Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia. El proyecto inicial contempla la llegada de la Alta Velocidad a Murcia, Lorca, Vera y Almería (Mapa 3). En los siguientes años, se espera también la incorporación plena al Corredor Mediterráneo y la conexión con Valencia y Barcelona, lo que podría atraer un mayor número de visitantes.

Mapa 2



Fuente: ADIF

Mapa 3

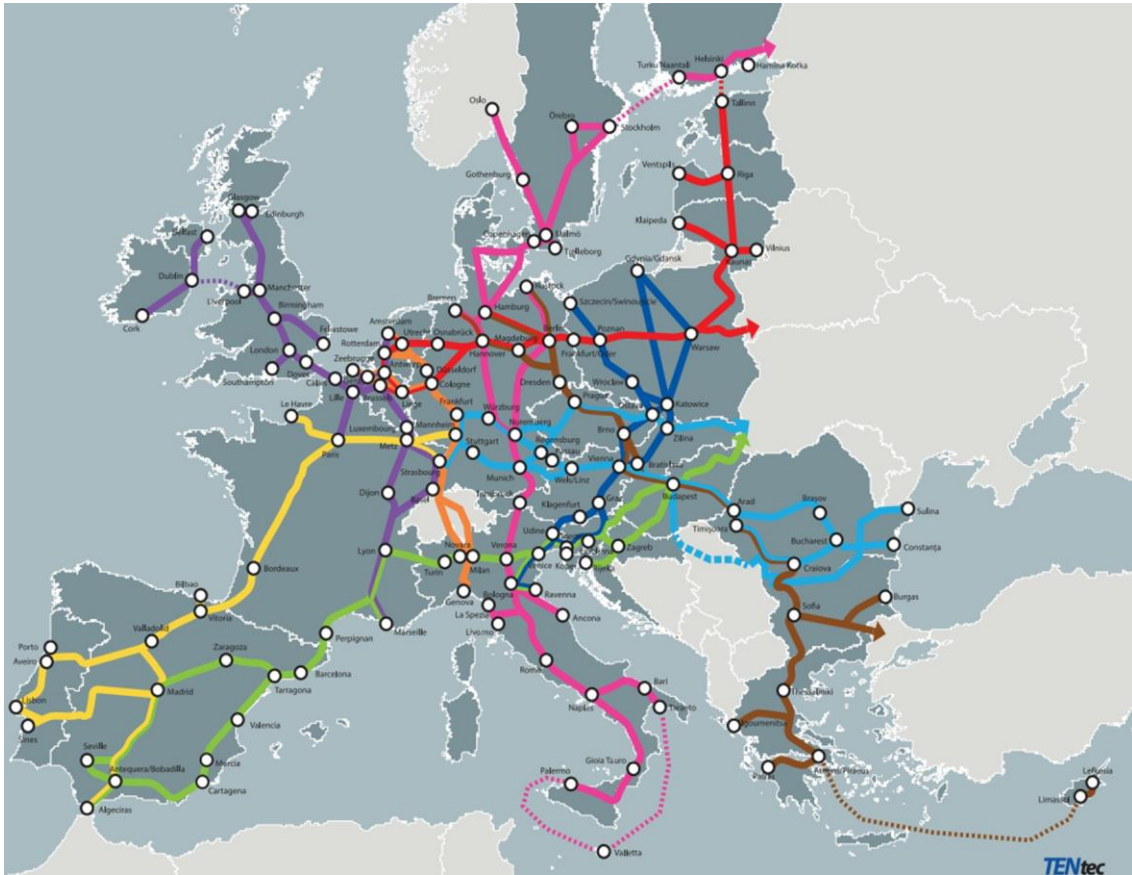


Fuente: ADIF

La llegada del tren de alta velocidad (AVE) a la Región de Murcia se enmarca dentro del desarrollo de las políticas europeas de transporte ligadas a la TEN-T (Red Transeuropea de Transporte). La TEN-T es un grupo planificado de redes prioritarias de transporte cuyo fin es facilitar la comunicación de personas y mercancías a través de la Unión Europea. En España hay dos ejes prioritarios que transcurren por Irún y Portbou y conectan el territorio español con el resto de Europa. La RTE-T se divide en dos subredes:

- Red básica (Core Network): Es el componente principal de la RTE-T. Recoge las partes estratégicamente relevantes, formando el esqueleto de la red multimodal (Mapa 4). La red básica será subvencionada con cargo a los presupuestos 2014-2020 de la Unión Europea y debería estar acabada antes de 2031.
- Red global (Comprehensive Network): Recoge las infraestructuras, existentes o planificadas, que cumplen con los requerimientos de participar en el transporte transeuropeo. Debería finalizarse antes de 2051.

Mapa 4. TEN-T, corredores prioritarios



Fuente: Comisión Europea.

En el Mapa 5 se pueden apreciar la red global de ferrocarril y la red básica de transporte de mercancías por ferrocarril, mientras que en el Mapa 6 se muestran la red global de ferrocarril y la red básica del transporte de pasajeros por ferrocarril. En esta propuesta sobre la red ferroviaria está incluido todo el Corredor Mediterráneo hasta Almería, desde donde se dirige hacia Granada y Antequera.

Mapa 5. Red global de ferrocarril. Red básica de transporte de mercancías





Fuente: Comisión Europea

Mapa 6. Red global de ferrocarril. Red básica de transporte de pasajeros



Fuente: Comisión Europea.

Los corredores de mercancías que comunican España con el resto de Europa, según la revisión de abril de 2013 de la Comisión Europea para adaptarlos a la red básica de la TEN-T, son:

- Corredor Atlántico: enlaza los puertos de Sines y Algeciras con los de Le Havre y Metz pasando, entre otras ciudades, por Madrid, Bilbao o París.

- Corredor Mediterráneo: conecta Algeciras con la frontera de Hungría con Ucrania, pasando por grandes ciudades de Francia e Italia como Lyon o Milán.

En este sentido, las actuaciones previstas en el PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024) del Ministerio de Fomento, o en el Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020 (PERM), elaborado por la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM), son coherentes con el desarrollo previsto en el ámbito de las redes TEN-T. En el caso del transporte ferroviario y en lo que a nuestra región se refiere, las actuaciones previstas comprenden inversiones en:

- Cercanías (Plan Global de Cercanías Murcia/Alicante).
- Adecuación al ancho UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles) del Corredor Mediterráneo Barcelona-Alicante-Murcia-Cartagena.
- Accesos a la dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena.
- Diversas actuaciones de la red convencional (variante de Alcantarilla-Javalí Nuevo-Alguazas-Las Torres de Cotillas, duplicación de vía y electrificación Chinchilla-Murcia-Cartagena, ramal de Calasparra y Variante de Alumbres).
- Nuevas inversiones en alta velocidad en el Corredor Mediterráneo (Algeciras-frontera francesa) en Monforte del Cid-Murcia, Murcia-Cartagena y Murcia-Lorca-Pulpí.
- Diversas actuaciones en líneas de alta velocidad: Albacete-Murcia incluyendo variante Camarillas, Lorca-Granada y Ramal de Águilas de alta velocidad.
- Accesibilidad a estaciones en Totana, Alhama Murcia, Alcantarilla y Beniel.

## **2. El impacto económico de la inversión en alta velocidad**

El propósito de este trabajo es analizar el impacto económico regional que la llegada de la línea de alta velocidad Madrid - Castilla la Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia puede tener sobre la Región de Murcia.

Las metodologías de impacto económico son aquellas que sirven para obtener los efectos económicos sobre variables medidas en términos monetarios (producción o valor añadido principalmente) y empleo, que una determinada actividad genera en un sistema económico (por ejemplo, la economía nacional, regional o local). Existen

diferentes enfoques para analizar la actividad económica en términos de output y empleo. El análisis coste beneficio, los modelos econométricos y el análisis input-output se encuentran entre las más frecuentemente utilizadas.

En los últimos años, el impacto económico que pueda aportar la inversión en proyectos de transporte de una considerable cuantía ha generado un creciente interés. La Unión Europea actualizó recientemente el documento “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020” (Comisión Europea, 2015). En él se señala la necesidad de utilizar, entre otros elementos, el Análisis Coste-Beneficio (ACB) explícitamente como base para adoptar decisiones sobre la cofinanciación de los grandes proyectos de inversión financiados por el Fondo de Cohesión y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). La idea es facilitar una asignación más eficiente de los recursos, demostrando la conveniencia para la sociedad de una determinada intervención frente a las posibles alternativas, de manera que se elija el mejor proyecto, el que tenga un impacto más significativo sobre el empleo y el crecimiento económico. El ACB sería el instrumento analítico utilizado para evaluar una decisión de inversión y el cambio generado en el bienestar de la sociedad.

En nuestro país, el Ministerio de Fomento financió el proyecto “Evaluación Socioeconómica y Financiera de Proyectos de Transporte” a través del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). El objetivo del proyecto consiste en la elaboración de una metodología de evaluación económica para proyectos de transporte (de Rus 2010). El resultado del proyecto queda reflejado en el Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte (de Rus *et al.*, 2010), cuya introducción recoge lo siguiente: “La evaluación económica de un proyecto de transporte tiene por objeto identificar y cuantificar cuál es la contribución de dicho proyecto al bienestar de la sociedad. Este Manual plantea la necesidad de que las inversiones públicas en infraestructuras y servicios de transporte sean evaluadas aplicando un análisis coste-beneficio. La existencia de un claro coste de oportunidad de los recursos exige que se examine si lo que obtiene la sociedad con el proyecto excede lo que podría haber obtenido en otra aplicación”.

Si centramos nuestra atención en los proyectos de inversión en AV, a nivel internacional, el trabajo de Archila y Sussman (2013) proporciona un buen número de

referencias bibliográficas anotadas de artículos académicos, libros, informes y tesis doctorales sobre la inversión en AV, el desarrollo económico regional y otras áreas relacionadas, que utilizan diferentes metodologías.

Entre los numerosos estudios que han analizado el impacto económico de la AV utilizado el ACB para evaluar proyectos de inversión en AV, de Rus (2011) muestra que, en general, la inversión en AV requiere, para ser rentable, que se den determinadas condiciones que en la mayoría de los casos no se suelen dar: elevados volúmenes de tráfico en el corredor que utiliza el ferrocarril convencional donde se construirá la línea de AV, que los ahorros en los tiempos de viaje sean significativos, una elevada disposición a pagar de los usuarios potenciales, o la desviación de la demanda del ferrocarril convencional y del avión. Por el contrario, los beneficios medioambientales parecen no influir en la deseabilidad social de la AV. El propio de Rus (2012) analiza los corredores de AV Madrid – Sevilla, Madrid – Barcelona y el proyecto Estocolmo – Gotemburgo, concluyendo que los beneficios directos de la AV en términos de ahorros de tiempo, disposición a pagar del tráfico generado, y de los costes evitados por el tráfico desviado desde otros medios de transporte, no suelen ser suficientes para compensar los elevados costes fijos de construcción, a menos que la demanda esté por encima de los 10 millones de desplazamientos anuales.

Albalade y Bel (2015) señalan que sólo dos líneas de AV han conseguido lograr rentabilidad financiera clara: la Tokio-Osaka (Japón) y la París-Lyon (Francia). Más recientemente, la Jian-Quingdao (China), presenta unos resultados positivos. Los costes de construcción y mantenimiento suelen ser tan elevados que se necesita que las rutas conecten grandes núcleos de población densamente poblados y situados a distancias eficientes para la AV frente al transporte aéreo y al transporte por carretera. Los resultados empeoran a medida que la red se extiende a corredores con menor demanda. El impacto sobre la actividad económica agregada suele ser escaso, concentrándose sus efectos en el sector servicios. Además, puede tener efectos perjudiciales en el ámbito de la cohesión territorial y la equidad personal.

Betancor y Llobet (2015) estudian la rentabilidad social y financiera de los cuatro corredores en funcionamiento a finales de 2013 (Madrid – Andalucía, Madrid – Barcelona, Madrid – Levante y Madrid – Norte de España). Sus resultados indican que los costes variables tanto en términos financieros como sociales se cubren, exceptuando

el análisis financiero del corredor Madrid-Norte de España. Pero por otra parte, los costes de la inversión no se cubren nunca, por lo que estas inversiones no serán rentables ni para las empresas ni para la sociedad.

En el caso de un país como el nuestro, donde el turismo tiene tanta importancia, Albalade y Fageda (2016) analizan cómo los nuevos servicios de AV afectan al turismo utilizando datos para el periodo 1998-2013. Los resultados no son concluyentes. Por un lado, el tráfico aéreo se ve afectado negativamente, lo que sugiere un efecto negativo indirecto sobre el turismo. Por otra parte, la AV puede tener un pequeño efecto positivo, condicionado por la accesibilidad a la AV y la técnica econométrica utilizada. De esta forma, el efecto positivo neto no es consistente.

La mayoría de estudios efectuados hasta la fecha no arrojan un balance muy positivo de las inversiones en AV. No obstante, antes de pasar a cuantificar los beneficios que la AV puede ofrecer en la Región, parece conveniente enumerar los efectos potenciales que dichos proyectos pueden tener en un territorio (de Rus et al, 2010; de Rus, 2012; Preston, 2013; Betancor y Llobet, 2015, Tabla 5). Entre los costes, destacan las inversiones asociadas a la construcción de la infraestructura y la adquisición de los trenes, y los costes de operación y mantenimiento asociados. Entre los ingresos financieros, estarían los obtenidos por los operadores (por la venta de billetes fundamentalmente), y el canon obtenido por la compañía que gestiona las infraestructuras. En la determinación de los efectos positivos netos para la sociedad de un proyecto de transporte es habitual distinguir entre efectos directos, indirectos, y los que suelen denominarse efectos económicos adicionales (*wider economic impacts, o wider economic benefits*):



Tabla 5

<b>COSTES SOCIALES</b>
Inversión infraestructura
Mantenimiento infraestructura
Inversión trenes
Mantenimiento y operación trenes
<b>BENEFICIOS SOCIALES</b>
Ahorros de tiempo
- Tren convencional
- Coche
- Autobús
- Avión
Disposición a pagar de la demanda generada
Costes evitados
- Tren convencional
- Coche
- Autobús
- Avión
Reducción de accidentes
Reducción de congestión

Fuente: Betancor y Llobet (2015)

- Los **efectos directos** se producen en los mercados donde se realiza la inversión asociada al proyecto de transporte, a partir de la identificación de todos los agentes afectados por éste: beneficios para los usuarios (ahorros de tiempo, mayor fiabilidad); reducción de los costes de operación y mantenimiento debido a la demanda desviada de otros medios; reducción de los accidentes; efectos sobre el medio ambiente.
- Los **efectos indirectos** aparecen en los mercados (secundarios) cuyos productos o servicios mantienen relaciones de complementariedad o sustituibilidad con los del mercado primario. En muchos proyectos de transporte es frecuente que cualquier intervención en un modo concreto afecte al reparto de tráfico entre los distintos modos u operadores existentes, produciendo así efectos relevantes en otros mercados de transporte en los que hay congestión, externalidades, etc., además de aquél en el que se realizó la intervención. Además, también pueden existir efectos

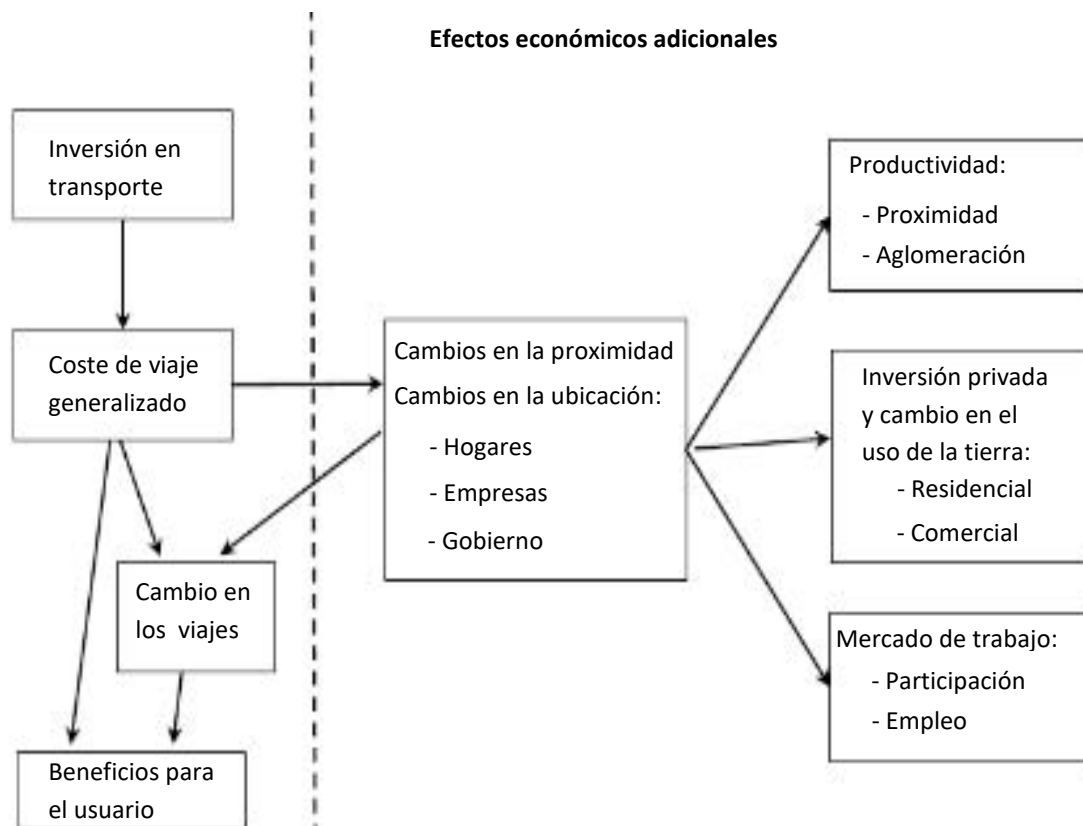
indirectos en otras actividades económicas que utilicen el transporte como parte de su cadena logística (por ejemplo, el turismo).

➤ Los **efectos económicos adicionales** incluyen los potenciales efectos indirectos de carácter más global, que intentan capturar el impacto de la inversión en transporte sobre la actividad económica general, expresada en términos de mejoras de competitividad, capacidad para atraer nuevas inversiones, etc. Aunque no existe un consenso unánime para el tratamiento de estos **efectos económicos adicionales**, que principalmente se asocian a factores tales como economías de escala o de aglomeración, los trabajos de Venables (2016) y Button (2016) analizan en profundidad dichos efectos (Figura 1). Dejando a un lado los beneficios de los usuarios (parte izquierda de la Figura 1), la mejora en el transporte favorece la proximidad entre los agentes económicos y la reubicación de la actividad económica. Los cambios pueden producirse a través de tres mecanismos:

- En primer lugar, la proximidad y la reubicación de la actividad económica determinan la densidad efectiva de la actividad económica, y por tanto la productividad. Este efecto va más allá del efecto directo sobre la productividad, generado por un menor tiempo de viaje, y surge como consecuencia de la intensa interacción económica en lugares con una elevada actividad económica. Ésta es la causa por la que existen las ciudades y otras aglomeraciones, estando este argumento apoyado por los estudios que muestran una relación positiva entre densidad económica y productividad.
- En segundo lugar, una mejora en el transporte convierte a los destinos afectados en lugares más atractivos para la inversión residencial, oficinas y centros de operaciones y de distribución, y para la regeneración y el desarrollo del centro de las ciudades. Lo que a su vez puede generar efectos de aglomeración y de productividad al incrementar el atractivo de los lugares afectados.
- En tercer lugar, puede haber efectos sobre el mercado de trabajo, bien al facilitar la incorporación al mercado de trabajo y hacer crecer la población activa, bien al crear puestos de trabajo en algunos lugares y actividades.



Figura 1



Fuente: Venables (2016)

La posibilidad de incluir estos efectos en un estudio depende de la viabilidad para predecir y cuantificar estos efectos, lo que es bastante complicado en proyectos de una cierta cuantía. Además, calcular los impactos de un proyecto de transporte puede ser más complicado cuando al mismo tiempo se están llevando a cabo otros proyectos, o se están implementando otras medidas económicas, o porque los efectos dependen de cambios sociodemográficos más amplios.

En el presente estudio trataremos de medir los beneficios que la llegada de la AV a la ciudad de Murcia puede tener en la Región. El objetivo es tener en cuenta los efectos netos, es decir, calcularemos los efectos potenciales de la AV una vez funcione a pleno rendimiento la conexión con Murcia (que suponemos será en el año 2020, dada la información proporcionada por ADIF), teniendo en cuenta como contrafactual el impacto que tiene en la Región la actual conexión convencional con Madrid. Nuestros cálculos se hacen para un año concreto, el año 2020.

Intentar regionalizar los efectos de la llegada de la AV a la Región no es fácil. Desde el punto de vista metodológico, la regla general no consiste en analizar dónde se producen los efectos del proyecto, sino quién aporta los recursos necesarios para que éste se lleve a cabo (de Rus *et al.*, 2010). Por ejemplo, en proyectos de ámbito local o regional financiados con fondos nacionales es el bienestar de la sociedad del país en su conjunto el que debe tenerse en cuenta para la evaluación del proyecto. Esto se debe a que son dichos agentes quienes asumen el coste de oportunidad, en forma de alternativas perdidas, por llevar a cabo dicho proyecto.

En la práctica, existen también varias dificultades. Por ejemplo, cuando los viajeros de la Región hacen el trayecto Madrid Murcia, utilizan toda la línea de AV, luego el coste de operación y mantenimiento que hay que atribuir es el de toda la línea de AV y no sólo sobre el tramo que une Murcia con el corredor de Levante a través de Monforte, es decir, hay un componente nacional. Lo que intentaremos es tener en cuenta los beneficios netos derivados de la utilización de la nueva infraestructura por parte de la población de la región, y los beneficios que dejarán en la Región los nuevos turistas (en comparación con los que utilizan otros medios de transporte) que utilicen la AV. Las variables que tendremos en cuenta quedan reflejadas en color azul en la Tabla 6. Dejamos fuera los costes de la infraestructura, los costes del material rodante y de su mantenimiento. Sí se tendrá en cuenta el posible impacto que la construcción de la nueva estación de Murcia tendrá.

Tabla 6

COSTES SOCIALES	
Inversión en infraestructura	
Mantenimiento infraestructura	
Inversión trenes	
Mantenimiento y operación trenes	
BENEFICIOS SOCIALES	
Impacto del turismo generado	
Ahorros de tiempo	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren convencional</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coche</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobús</li> </ul>	
Disposición a pagar de la demanda generada	
Costes evitados	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tren convencional</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coche</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobús</li> </ul>	
Reducción de accidentes	

## Reducción de costes medioambientales

Fuente: elaboración propia.

Entre los beneficios que tendremos en cuenta se hallan: el impacto que sobre el turismo tendrá el gasto realizado por los nuevos viajeros y las inversiones necesarias para acomodar la llegada de dichos turistas; los beneficios de los usuarios vinculados a los ahorros de tiempo; los asociados a los costes de operación y mantenimiento; los relacionados con la reducción de accidentes; y aquéllos vinculados a la reducción del impacto medioambiental. Los beneficios asociados al turismo ocupan un lugar importante en este informe. La metodología input-output que utilizamos para su cálculo queda recogida en la siguiente sección.

### 3. Efectos económicos del turismo

#### 3.1 Metodología

En esta sección se detalla la metodología de análisis aplicada en el presente estudio de *Impacto previsto de la llegada de la AV a la Región de Murcia*. A continuación se incluye una descripción de todos los aspectos metodológicos relevantes utilizados en el cálculo del impacto económico asociado.

En primer lugar, cabe destacar que en la aplicación de la metodología Input-Output conducente al cálculo de los efectos de impacto iniciales, directos, indirectos e inducidos se ha utilizado la Tabla Input-Output Regional para la Región de Murcia del año 2010 (TIO-R), siendo la tabla más actualizada disponible de ámbito regional. Ésta ha sido proporcionada por el Instituto Lawrence R. Klein de la Universidad Autónoma de Madrid al objeto de la realización del presente estudio.<sup>23</sup> La tabla cuenta con una desagregación de 26 ramas de actividad para toda la economía, incluyendo actividades relativas a los tres grandes sectores, agricultura, industria y servicios (ver tabla A.1 en Apéndice). La clasificación sectorial que caracteriza a la TIO-R y el resto de información relativa a la metodología y fuentes estadísticas utilizadas en el cómputo del impacto económico se incluyen en el Apéndice del trabajo. En particular, podemos observar que el sector del transporte se encuentra ligado en la TIO-R a los sectores de

---

<sup>23</sup> Queremos agradecer al Centro de Predicción Económica de la Universidad Autónoma de Madrid (CEPREDE-UAM) y Proyecto C-Intereg (UAM), en la persona de su director, el profesor D. Julián Pérez García, su colaboración en este sentido.

almacenamiento y comunicaciones. Para un mayor detalle de la elaboración de esta TIO-R y del Marco Input-Output desarrollado para España y sus comunidades autónomas (INTER-TIO) puede consultarse Iranzo (dir.) (2011), parte II, así como otros trabajos de referencia (Donés, López y Pérez (2000), Llano (1998, 2004)). En la actualidad, la TIO-R 2010 para la Región de Murcia supone la herramienta de análisis más actualizada y precisa para estudios de impacto económico en la región actualmente disponible.

Así mismo, en la conformación del vector de impacto de la llegada de la AV a la Región de Murcia se sigue la estructura sectorial definida en la TIO-R, junto con otros supuestos que se detallan a continuación. En primer lugar, se asume que los consumos intermedios relevantes, y por ende los coeficientes técnicos de la matriz input-output a utilizar, son los relativos al marco interior regional, dado que este es el alcance geográfico definido en el estudio. Por otra parte, los componentes de este vector de impacto inicial incluyen el consumo esperado de los nuevos turistas generados por la llegada de la AV, como componente mayoritario, junto a las inversiones inducidas en el sector turístico por dicho aumento esperado del consumo turístico. Las estadísticas utilizadas en estos cálculos provienen de varias fuentes y organismos, siendo la principal el Instituto de Turismo de la Región de Murcia (ITREM en adelante) para los vectores de consumo e inversión turística asociada.<sup>24</sup> El detalle de las fuentes de datos utilizadas se realiza más adelante en el apartado de resultados. Igualmente, se utilizan datos del Instituto de Turismo de España (IET) y de TURESPAÑA, organismos públicos adscritos al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital de España, a través de la Secretaría de Estado de Turismo. Finalmente, en los cálculos estadísticos del informe también se incluyen datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) sobre Contabilidad Regional de España y Clasificaciones Estadísticas asociadas.

Una vez definido el vector de impacto inicial, se deflactan sus valores calculados en euros de 2017 al efecto de adaptarse a la estructura de la TIO-R utilizada, que se encuentra definida en euros de 2010. Para ello, se realiza el cómputo del Deflactor del

---

<sup>24</sup> Agradecemos igualmente la inestimable ayuda prestada por el Instituto de Turismo de la Región de Murcia (ITREM) en la recopilación de los datos necesarios para esta parte del estudio, en concreto en la figura de su Técnico del Departamento de Estadística, D. Pedro Arroyo Mompeán.

PIB asociado, a través del uso de la información proporcionada por la Contabilidad Regional de España (INE). En concreto, la serie utilizada en este cómputo es la Contabilidad Regional de España, Serie 2000-2017 para la Región de Murcia, base 2010 (CRE-2010), con una desagregación a diez ramas de actividad. Proporciona datos del PIB regional por ramas de actividad para los años 2010 y 2017 lo que permite estimar un Deflactor del PIB asociado a la economía de la Región de Murcia para dicho lapso temporal. También aporta datos de empleo total que serán utilizados para calcular el posterior factor de corrección de la productividad. Posteriormente se realiza el cómputo inverso para presentar los resultados en euros de 2017.

El factor corrector de productividad asociado al factor trabajo entre 2010 y 2017 se obtiene a partir de la estimación de la productividad aparente del trabajo en el ámbito de la Región de Murcia. Dicha medida de productividad se define como el PIB por trabajador para las 10 ramas de actividad de la economía representadas en la CRE-2010. Dicha ratio incluye en el numerador el PIB a precios constantes, mientras el denominador refleja el empleo a tiempo completo por ramas de actividad para la Región de Murcia. Los cálculos se realizan para 2010 y 2017 lo que permite construir un factor de cambio de la productividad aparente del trabajo en dicho lapso temporal. La fuente utilizada es de nuevo la CRE-2010. Las cifras de productividad estimadas en este estudio son coherentes con las relativas a otros estudios sobre la evolución de la productividad de los factores en la economía española, como el del propio Instituto Nacional de Estadística (INE, 2010) o la Fundación BBVA (Fernández de Guevara, 2011).

En el cómputo de los efectos inducidos es necesario asumir la existencia de un factor de consumo que relacione la propensión al consumo de los empleados sobre su remuneración bruta. El cómputo de dicho factor de consumo se realiza de acuerdo a los siguientes pasos. En primer lugar, a partir de la Contabilidad Regional de España (CRE-2010, Cuenta de Renta de los Hogares), se obtienen las cifras relativas a la remuneración de los asalariados, recaudación por impuestos (renta, patrimonio, sociedades, IVA), y cotizaciones sociales efectivas e imputadas para esta región en el año 2010. Restando de la remuneración de los asalariados las otras dos partidas se obtiene una aproximación al porcentaje de renta disponible sobre el total de remuneraciones percibidas a escala regional, una vez descontados los impuestos y

cotizaciones sociales. Dicha ratio es del orden del 56,2% de la renta disponible para el año 2010. A dicha ratio se le debe descontar adicionalmente la parte proporcional de renta disponible destinada al ahorro por parte del empleado, que de acuerdo al Banco de España (Arce, Prades y Urtasun, 2013) era del 8,5% para la economía española en el año 2010. Tomando dicha cifra como referencia para la economía murciana, al no disponer de datos con la necesaria desagregación regional, el cómputo final permite obtener un factor de consumo sobre la remuneración de los asalariados del 51,5% en el caso de la Región de Murcia. Este factor será el empleado en el cómputo de la propensión al consumo sobre sueldos y salarios brutos para el cálculo de los efectos inducidos a lo largo del presente trabajo.

Para el cálculo del impacto económico, se diferencia entre efecto inicial, efecto directo, efecto indirecto y efecto inducido de acuerdo con la metodología estándar descrita en Miller y Blair (2009, p. 244). El efecto sobre la producción  $\Delta x$  dado un aumento del gasto final en consumo e inversión  $\Delta f$  se define como sigue:

$$\begin{aligned}\Delta x &= (I - A)^{-1} \Delta f \\ &= (I + A + A^2 + A^3 + \dots) \Delta f \\ &= \Delta f + A \Delta f + (A^2 + A^3 + \dots) \Delta f,\end{aligned}\tag{1}$$

donde  $(I - A)^{-1}$  es la matriz inversa de Leontief. En la ecuación (1) en su desarrollo más amplio, el primer sumando  $\Delta f$  representa el efecto inicial de la llegada de la AV a la región, que recoge el gasto adicional en consumo e inversión derivado de la puesta en marcha de esta nueva infraestructura de transporte. Fundamentalmente, este nuevo gasto en la región que genera la llegada de la AV se estima que estará unido a los incrementos en consumo turístico de nuevos visitantes y la inversión que las empresas de este sector deberán realizar para proveer bienes y servicios a estos nuevos visitantes. Además, se incluye un apartado relativo al impacto del gasto previsto en la nueva estación de Murcia, en la parte correspondiente a la actividad directamente asociada a las empresas de la región. Por su parte, el segundo sumando  $A \Delta f$  corresponde al efecto directo de la AV, es decir, las compras que las empresas asociadas a los efectos iniciales realizan de otras empresas de la región para poder atender su propia actividad. Finalmente, el tercer y último sumando  $(A^2 + A^3 + \dots) \Delta f$  recoge el conjunto de los efectos indirectos del sistema, donde se incluyen fundamentalmente las posteriores interrelaciones o compras

que los sectores anteriores realizan del resto de la economía de la Región de Murcia. Completa el cómputo del efecto total derivado de la llegada de la AV el llamado efecto inducido, generado por el gasto adicional que realizan los trabajadores de estas empresas citadas como perceptores de salarios que luego van a gastar en la economía murciana.

### 3.2 Impacto económico de la nueva actividad relacionada con el sector turístico gracias a la llegada de la AV a la Región de Murcia

La tabla 7 muestra los datos y supuestos utilizados en el cálculo del vector del efecto inicial. En lo relativo a los efectos asociados al aumento de la actividad turística en la región, dado el mayor número de visitantes que la puesta en marcha de la AV conseguirá atraer, se tienen en cuenta las siguientes cuestiones. En primer lugar, se circunscriben dichos cálculos a los viajeros adicionales que llegarán en AV. Las llegadas de turistas se plantean tanto para turismo de ocio como de negocio, bien para excursionistas, con un solo día de estancia y sin pernoctación, como para turistas, con una pernoctación estimada promedio de 6,2 días (procedencia del resto de España) y 7,4 días (procedencia del resto del mundo), de acuerdo a la estadística de los turistas que visitaron la Región de Murcia en 2015. Dichos datos los elabora el ITREM siguiendo la metodología de la Cuenta Satélite del Turismo (CST) avalada por el INE (véase por ejemplo ITREM, 2012). De acuerdo a estas estadísticas del ITREM, se ha seleccionado el último año disponible que era el 2015. Las estadísticas disponibles indican que el gasto medio diario por excursionista en la Región de Murcia fue dicho año de 26,15 euros para aquellos procedentes el resto de España y de 34,50 para los procedentes del resto del mundo. Para el caso de los turistas, el gasto diario es de 62,74 euros y 89,55 euros para los procedentes el resto de España o resto del mundo, respectivamente. Esto arroja un gasto promedio por viaje de 389 euros aproximados para los turistas del resto de España y de 663 euros para los que vienen del extranjero. En cuanto a la estructura del consumo por sectores de los nuevos turistas, siguiendo de nuevo a la CST del ITREM, queda reflejada en la tabla 7, donde su puede apreciar que los sectores mayoritarios asociados al consumo turístico son el comercio, alojamiento y restauración, agencias de viajes y servicios relacionados (culturales, deportivos y recreativos). Los sectores de Transporte y de Otros servicios participan igualmente

como destino del consumo turístico en el vector de efectos iniciales. En cuanto a la inversión o formación bruta de capital (FBC) que llevarán a cabo las empresas turísticas ante la llegada de nuevos visitantes asociados a la puesta en marcha de la AV, las inversiones se localizan principalmente en el sector de transporte, agencias de viajes y servicios asociados (deportivos, culturales y recreativos). Como refleja la tabla 7, la formación bruta de capital asociada al turismo ascendía en 2015 a 13,10 euros por día y visitante.

Tabla 7. Supuestos básicos sobre gasto y estancia de los visitantes

	<b>RESTO DE ESPAÑA</b>		<b>RESTO DEL MUNDO</b>	
	<b>Excursionistas</b>	<b>Turistas</b>	<b>Excursionistas</b>	<b>Turistas</b>
% Total visitantes RM	24,1%	49,9%	2,6%	23,4%
Estancia media ( <i>días</i> )	1	6,2	1	7,4
Gasto medio diario por visitante (€)	26,15	62,74	34,50	89,55
Gasto total por visitante (€)	26,15	388,99	34,50	662,66
Estructura del consumo (%)				
Compra de alimentos y bebidas. Souvenirs	32,0%	29,2%	32,0%	24,9%
Alojamiento y restauración	40,0%	55,6%	40,0%	55,3%
Transporte	13,0%	6,2%	13,0%	12,1%
Agencias de viajes, servicios culturales y espectáculos, servicios deportivos y recreativos	12,0%	7,2%	12,0%	5,7%
Otros servicios	3,0%	1,8%	3,0%	2,1%
<hr/>				
FBC por visitante y día de visita (€)	13,10			
Estructura de la FBC (%)				
Compra de alimentos y bebidas. Souvenirs	11,4%			
Alojamiento y restauración	1,3%			
Transporte	26,0%			
Agencias de viajes, servicios culturales y espectáculos, servicios deportivos y recreativos	61,3%			
Otros servicios	0,0%			

Fuente: Instituto de Turismo de la Región de Murcia, Unidad de Estadística.

Una vez estimado el vector de impacto inicial asociado a la llegada de la AV a la Región de Murcia, se realiza el cálculo del conjunto efectos que componen el vector de impacto total, tal y como ha sido definido en el apartado metodológico, es decir, incluyendo los efectos directos, indirectos e inducidos en la economía regional. La tabla 8 agrupa dichos cálculos, mostrando los efectos iniciales y los efectos totales. El vector de impacto inicial supone un aumento de la llegada de visitantes por afluencia turística, viajeros de ocio y negocio, de 109.423 nuevos viajeros en la Región de Murcia en su valor modal y de 150.822 en su cota superior. Dichas cifras proceden de la estimación



realizada en un estudio econométrico asociado al informe, suponiendo además una cifra del 60% de turistas sobre el total de viajeros de tren que transitan entre Madrid, Albacete y Murcia en las líneas actuales, de acuerdo a la situación que caracteriza a otras líneas de AV España, como Málaga o Sevilla. Es importante señalar aquí que el aumento que estamos analizando en este trabajo descuenta el tráfico ya existente, e incluso aquel que cambiará de modo de transporte, por lo que las cifras recogen el aumento neto de tráfico asociado a los nuevos viajeros que surgirán fruto del nuevo servicio ferroviario fundamentalmente entre Madrid y Murcia. Así mismo, tan sólo se tiene en cuenta los viajeros que llegan a Murcia, pues son los que realmente incidirán en una mayor actividad económica de las empresas regionales, y no el aumento de tráfico entre Murcia y la capital del España, pues este impacto económico es externo a la región. A continuación se realiza el análisis del impacto económico total de la llegada de la AV a Murcia en términos de las contribuciones asociadas al sector turístico, para el escenario superior de 150.822 nuevos turistas AV en la región.

En términos generales, el primer cuadro de la tabla 8 permite observar que el vector de impacto para 150.822 nuevos viajeros estima un gasto total de 53,9 millones de euros en la región anualmente por parte de los nuevos turistas AV y 10 millones de inversión o Formación Bruta de Capital (FBC) asociada para proveer bienes y servicios a los mismos por parte de las empresas regionales. Los efectos totales de la inyección de dicha actividad inicial en la Región de Murcia suponen, en la segunda parte de la tabla, un efecto total de 88,4 millones de euros en términos de producción/output, 51,7 millones en Valor Añadido Bruto, 22,8 millones en salarios y 28,6 millones en Excedente Bruto de Explotación de las empresas de la región. La creación de empleo derivada ascenderá a 1.064 nuevos puestos de trabajo en la economía regional. Como se puede observar, alrededor del 70% del impacto total de la nueva línea AVE Murcia-Madrid se circunscribe al efecto inicial, mientras los otros tres efectos acumulan cada uno alrededor del 10%, respectivamente. En este sentido, es importante observar que las acciones destinadas a aumentar el impacto total deberían centrarse en lo que a esta parte se refiere en aumentar el gasto de los turistas, su estancia media y el número de llegadas a la región, en especial de aquellos procedentes del resto del mundo. No obstante, como es esperable, el impacto de la AV será mayor en los turistas del resto de España, ya que los internacionales acuden a la región en mayor medida por vía aérea. En este sentido, la apertura del nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

en Corvera supone un complemento necesario a la llegada de la AV en la atracción de nuevos visitantes.

Tabla 8. Impacto económico de nuevos visitantes asociados al AVE (TIO-R 2010)

(i) *Vector de impacto*

	<b>TOTAL</b>
<b>Nuevos visitantes</b>	<b>150.822</b>
Gasto total (€) y su distribución sectorial:	<b>53.947.349</b>
Compra de alimentos y bebidas. Souvenirs	14.838.714
Alojamiento y restauración	29.886.905
Transporte	4.594.911
Agencias de viajes, servicios culturales y espectáculos, servicios deportivos y recreativos	3.578.892
Otros servicios	1.047.927
FBC total (€) y su distribución sectorial:	<b>9.988.099</b>
Compra de alimentos y bebidas. Souvenirs	1.161.731
Alojamiento y restauración	128.696
Transporte	2.499.874
Agencias de viajes, servicios culturales y espectáculos, servicios deportivos y recreativos	6.197.798
Otros servicios	0

Unidades: Euros corrientes de 2017 y número de visitantes.

(ii) *Efectos sobre la actividad económica: análisis de los impactos asociados*

	<b>OUTPUT</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>	<b>SALARIOS</b>	<b>EBE</b>
Inicial	59.840.220	35.565.599	749	15.886.734	19.622.913
Directo	9.425.506	5.692.942	102	2.645.527	2.992.000
Indirecto	10.057.314	5.327.626	106	2.009.708	3.227.222
Inducido	9.150.549	5.088.695	107	2.295.109	2.752.409
<b>TOTAL</b>	<b>88.473.589</b>	<b>51.674.863</b>	<b>1.064</b>	<b>22.837.078</b>	<b>28.594.544</b>
<i>% Región Murcia</i>		<i>0,19%</i>	<i>0,18%</i>		
<i>% Sector turístico</i>		<i>1,77%</i>	<i>2,12%</i>		

Unidades: Euros corrientes de 2017 y empleos equivalentes a jornada completa.

(iii) *Macromagnitudes de la Región de Murcia*

<b>Región Murcia 2017</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>
Total (Contabilidad Regional)	27.506.794.000	596.400
Turismo (Plan Estratégico)	2.915.720.164	50.078

Unidades: Euros corrientes de 2017 y empleos equivalentes a jornada completa.

(iv) *Impacto total relativo*

<b>IMPACTO TOTAL</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>
Por cada euro de gasto*	0,96	0,00002
Por cada visitante	343	0,00705

Visitantes necesarios para crear un empleo	142
Gasto en € necesario para generar un empleo	50.566

\* Se considera exclusivamente el gasto en consumo de los visitantes

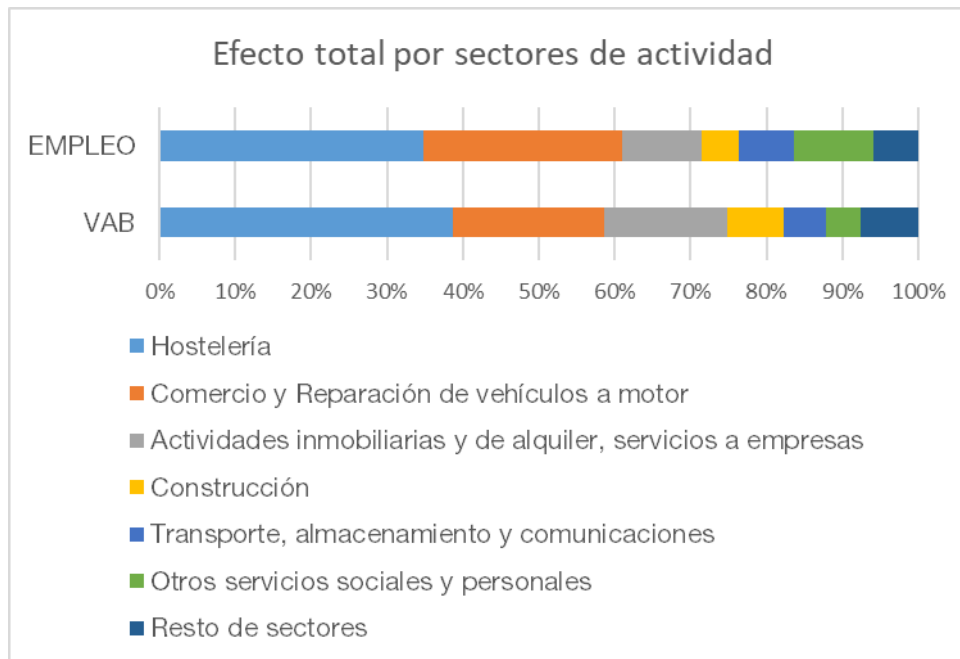
Fuente: Elaboración propia, INE y CARM.

Los resultados de la tabla 8 indican también un factor de conversión del gasto de los nuevos visitantes en VAB regional del 96%, es decir, por cada nuevo euro de gasto de los turistas AVE en la región se crean 96 céntimos de VAB o PIB regional y 343 euros de VAB por cada visitante, siendo ambos valores elevados para este tipo de estudios. Además, se creará un nuevo empleo por cada 141 nuevos visitantes turísticos, mientras el gasto turístico necesario para generar un nuevo empleo es de aproximadamente 50.000 euros. En términos relativos, la aportación de los nuevos turistas y sus inversiones asociadas en términos de impacto económico total suponen el 0,19% del VAB y el 0,18% del empleo de la economía regional en su conjunto, o bien el 1,77% del VAB y el 2,12% del empleo del sector turístico regional.

En cuanto a la distribución de los efectos totales de la AV por sectores de actividad en la economía regional, la hostelería acumula el 38,5% del nuevo VAB y el 34,8% de los nuevos empleos creados. Le siguen en importancia el comercio con un 20% y 26,2% respectivo en VAB y empleo, las actividades inmobiliarias y servicios a empresas, con 16,2% y 10,4% respectivos, y muy por detrás el resto de sectores considerados en la tabla 9.

Tabla 9. Distribución de los efectos totales por sectores de actividad

<b>Sector de actividad económica</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>
Hostelería	38,6%	34,8%
Comercio y Reparación de vehículos a motor	20,0%	26,2%
Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios a empresas	16,2%	10,4%
Construcción	7,5%	4,9%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	5,5%	7,3%
Otros servicios sociales y personales	4,4%	10,6%
Resto de sectores	7,7%	5,9%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



Fuente: Elaboración propia

#### **4. Impacto económico del gasto asociado a la nueva Estación de AV de Murcia**

En este apartado se incluye el cálculo del impacto o efectos económicos que la construcción de una nueva estación en la ciudad Murcia supondrá para la economía de la Región de Murcia. Dada la falta de datos sobre este gasto en particular, ya que el presupuesto de la obra se ha licitado conjuntamente a las obras de soterramiento de alguno de los tramos, el escenario que se define es el de un montante de aproximadamente 125 millones de euros. Un aspecto relevante de este apartado es que dicho gasto en construcción sólo deja actividad económica en el momento de su construcción, es decir tiene un impacto único en el tiempo, mientras la llegada de turistas supone un impacto anual en cada temporada. Así, aunque el impacto de la construcción de la Estación AVE de Murcia es importante para la economía regional, genera un impacto temporal, no permanente. En todo caso, generará igualmente efectos económicos asociados a la propia actividad de la Estación AV Murcia y su radio de impacto en la ciudad.<sup>25</sup> En ese sentido, cabe destacar que la nueva estación llevará asociados la construcción de un nuevo aparcamiento y de una estación de autobuses, y

<sup>25</sup> Véase por ejemplo el reciente trabajo del Colegio de Ingenieros de Caminos de Murcia que cifra dicho impacto en alrededor de 70 millones de euros anuales. En todo caso, los principales efectos de este tipo de obras se suelen concentrar en los dos o tres primeros años de su puesta en marcha como indica la literatura al respecto.

una serie de servicios de comercio y restauración, por lo que parte de los efectos que antes considerábamos temporales, se podrían considerar permanentes.

La tabla 10 muestra en el apartado (i) el gasto imputado que recibirán las empresas de la Región de Murcia en la construcción de la Estación de la AV y su distribución por sectores de la economía. El grueso del gasto recae en el sector de la construcción como es lógico, mientras otros sectores beneficiados con dicha obra de infraestructura son los de material y equipo eléctrico y electrónico, productos metálicos, y actividades inmobiliarias y servicios a empresas, entre otros. La distribución del gasto sigue el patrón definido en otro estudio similar del Grupo Analistas Económicos de Andalucía con el título *25 años de Alta Velocidad en España, con especial consideración al Corredor Sur*. Los efectos sobre la actividad económica regional, apartado (ii), suponen un impacto de 209 millones de euros en términos de producción, 86 millones de VAB, generando 1.281 empleos a tiempo completo, 41 millones en salarios y 44 millones de beneficios empresariales de acuerdo a nuestra metodología de impacto. Estas cifras se relativizan en un 0,31% de aportación adicional al VAB regional y 0,21% al empleo regional, siendo una actividad puntual como es la construcción de una estación AV. Como se puede observar, el impacto en el empleo de una obra de infraestructura como esta es inferior en términos relativos al del gasto turístico, dado que el sector del turismo es muy intensivo en empleo y el impacto en este factor productivo es por tanto mayor. En concreto, el apartado (iii) de la tabla 10 muestra que hace falta un gasto en infraestructuras de 97.557 euros para generar un empleo, mientras en el sector turístico se necesita un gasto en consumo turístico de 50.000 euros. El multiplicador del VAB por euro gastado es también inferior al del turismo, con un valor de 0,69 frente al 0,96 anterior.

Tabla 10. Impacto de la construcción de la Estación en la ciudad de Murcia sobre la economía de la Región de Murcia

(i) *Vector de impacto: Gasto imputado en las empresas de la Región de Murcia*

<b>Total Inversión (millones de €)</b>	<b>125,0</b>
Industria de productos minerales no metálicos	2,8
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	6,2
Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	21,5
Fabricación de material de transporte	8,1
Construcción	75,7
Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios a empresas	10,6

Unidades: Euros corrientes de 2017.

Fuente: Analistas Económicos de Andalucía (2017): "25 años de la Alta Velocidad en España: especial consideración del Corredor Sur"

(ii) Efectos sobre la actividad económica: análisis de los impactos asociados

	<b>OUTPUT</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>	<b>SALARIOS</b>	<b>EBE</b>
Inicial	125.000.000	45.362.957	627	23.106.375	21.884.396
Directo	35.906.017	15.963.806	237	8.074.767	7.769.244
Indirecto	30.887.879	14.776.624	213	5.676.282	8.841.691
Inducido	17.414.809	9.684.517	204	4.367.923	5.238.230
<b>TOTAL</b>	<b>209.208.705</b>	<b>85.787.905</b>	<b>1.281</b>	<b>41.225.347</b>	<b>43.733.561</b>
<b>% Región Murcia</b>		<b>0,31%</b>	<b>0,21%</b>		

Unidades: Euros corrientes de 2017 y empleos equivalentes a jornada completa.

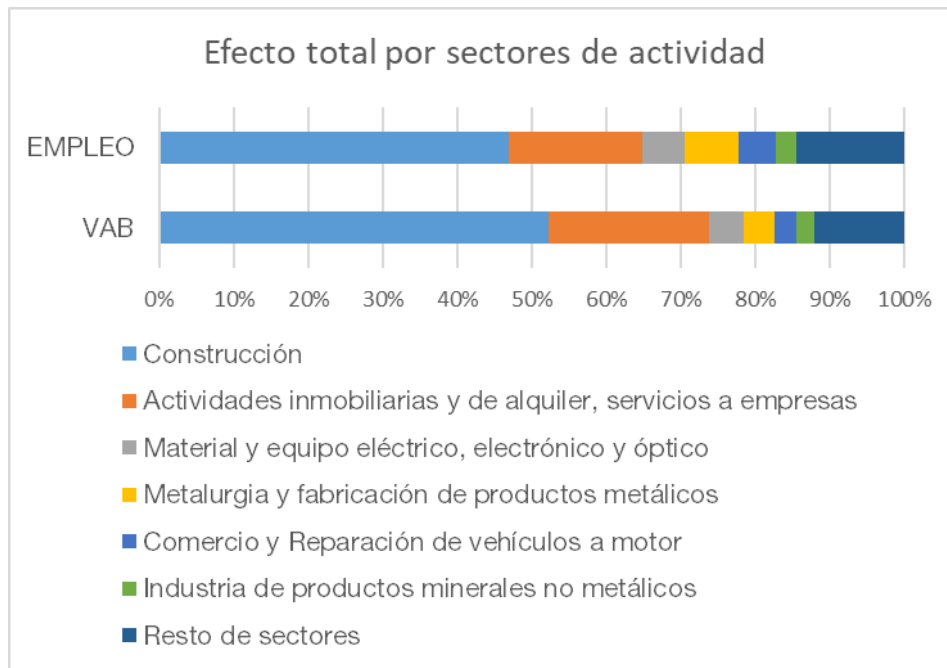
(iii) Impacto total relativo Estación AV Murcia en la Región de Murcia

<b>Impacto total</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>
Por cada € de gasto	0,69	0,00001
Gasto necesario para generar un empleo (en €)		97.557

En cuanto a la distribución sectorial del impacto económico del gasto previsto en la Estación de la AV en Murcia, la tabla 11 muestra que el grueso del impacto se localizará en el sector de la construcción, 52% en términos de VAB y 47% en empleo, seguido del sector de actividades inmobiliarias y servicios a empresas, y ya más alejados el resto de sectores contemplados en esta obra de infraestructura.

Tabla 11. Distribución sectorial del impacto de la Estación AV en Murcia

<b>Sector de actividad económica</b>	<b>VAB</b>	<b>EMPLEO</b>
Hostelería	52,3%	46,8%
Comercio y Reparación de vehículos a motor	21,4%	17,9%
Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios a empresas	4,8%	5,7%
Construcción	4,1%	7,3%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3,0%	5,0%
Otros servicios sociales y personales	2,4%	2,8%
Resto de sectores	12,1%	14,5%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>



Fuente: elaboración propia

En comparación con los efectos de impacto económico estimados para otras ciudades cercanas donde ha llegado el AV, observamos en la tabla 12 que el impacto del gasto en construcción de la infraestructura genera más empleo en el caso del Levante español o de Valencia y menos en Navarra, siendo el caso de Murcia un caso intermedio, con 10,4 empleos por millón de inversión. En todo caso los datos no son del todo comparables, dado que en el caso de Murcia sólo se ha contemplado el gasto relativo a la construcción de la Estación AV de Murcia en lo que se refiere a la actividad que llega a las propias empresas de la región, mientras que en el caso valenciano se contempla el conjunto de la inversión o gasto en infraestructura. Así mismo, en términos de nueva demanda inducida e impacto económico total, la segunda parte de la tabla permite observar que el aumento esperado de viajeros es importante en términos relativos en el caso de Murcia dentro del panorama nacional, con un impacto sobre el empleo, el VAB y la producción regional igualmente relevante y una capacidad importante de generar empleos regionales por cada nuevo viajero en comparación por ejemplo con el caso de Navarra o el más cercano de Alicante.

Tabla 12. Comparación con otros estudios para provincias AV en España  
***Impacto del gasto en construcción de la infraestructura***

	Inversión en líneas AV	Efectos totales			Empleo por millón de €
		Producción	VAB	Empleo	
Andalucía*	5414	9069	–	65673	12
Alicante	I	–	–	–	–
Valencia*	5118	10372	–	105720	20
Levante*	12410	25980	–	262433	21
Navarra	397	–	36	1370	3,5
Murcia	125	209	86	1281	10,2

Unidades: Millones de euros y empleos a tiempo completo.

(\*): La inversión incluye el total de la obra de construcción de la AV para estas provincias o regiones.

***Impacto por nueva demanda inducida***

	Nuevos viajeros AV	Efectos totales			Empleo por cada 1000 viajeros
		Producción	VAB	Empleo	
Andalucía	361.000	283	–	–	–
Alicante	225.000	–	70	735	3
Valencia	800.000	1452	–	21813	27
Levante	–	–	–	–	–
Navarra	56.742	–	23	300	5
Murcia	150.822	88	52	1064	7

Unidades: Millones de euros y empleos a tiempo completo.

Fuente: Elaboración propia a partir de estudios AV nacionales.

## 5. Beneficios sociales

### 5.1 Metodología

La metodología para calcular los beneficios sociales ha sido ampliamente utilizada en artículos recientes, como en de Rus (2012) para los corredores de AV Madrid – Sevilla, Madrid – Barcelona y el proyecto Estocolmo – Gotemburgo, o en Betancor y Llobet (2015) para los cuatro corredores en funcionamiento a finales de 2013 (Madrid – Andalucía, Madrid – Barcelona, Madrid – Levante y Madrid – Norte de España). Un análisis teórico de la misma aparece en de Rus (2008, 2011), y en de Rus *et al.* (2010). Hay dos maneras equivalentes de aproximarse a la cuestión: el enfoque del cambio en



los excedentes, y el enfoque de los recursos productivos (o de la disposición a pagar de los usuarios).

Los principales beneficios de un proyecto de transporte se dan generalmente por las reducciones en los costes generalizados de los usuarios existentes (ahorros de tiempo, mayor calidad y fiabilidad, etc.) y la disposición a pagar de los nuevos usuarios. Para calcular el impacto de los cambios producidos por el proyecto sobre el bienestar o utilidad de los individuos, la herramienta usada por los economistas consiste en la valoración monetaria de dichos cambios.

Tanto para el tiempo ahorrado en el tráfico ya existente como para el valor social del nuevo tráfico (generado o desviado de otros modos), se utiliza el concepto de disposición a pagar como aproximación monetaria de los cambios en el bienestar de los usuarios. Podemos considerar que la demanda de transporte se relaciona de manera inversa con el coste generalizado de cada viaje  $g$ , donde:

$$g = p + \vartheta\tau;$$

siendo  $p$  el precio de cada viaje. Los usuarios aportan el tiempo de viaje para la provisión de servicios de transporte y su coste viene determinado por la desutilidad que les proporciona a los individuos el tiempo de viaje. Esta desutilidad tiene un valor monetario por unidad de tiempo  $\vartheta$ , dado que los usuarios estarían dispuestos a pagar si mejoran las condiciones de viaje y llegan (ellos o sus mercancías) a su destino antes. De esta forma,  $\vartheta\tau$  representaría el coste de oportunidad de dicho tiempo. En el caso del transporte por cuenta propia, el precio también incluye el coste (medio por viaje) de operación y mantenimiento del vehículo propio.

Lo que se pretende conseguir es calcular el cambio en el beneficio o excedente social como consecuencia del proyecto. Este cambio se explica por dos factores:

- el efecto de la reducción del precio sobre los usuarios iniciales.
- el excedente de los nuevos usuarios que se incorporan al mercado

Formalmente, el cambio puede expresarse de la siguiente forma:

$$AEC = (g^0 - g^1)q^0 + \frac{1}{2}(g^0 - g^1)(q^1 - q^0);$$

donde  $(g^0, q^0)$  representan el coste generalizado y el número de viajes en el medio de transporte convencional, respectivamente, y  $(g^1, q^1)$  el coste generalizado y el número de viajes en AV, respectivamente.

Los costes de los productores que tendremos en cuenta, aunque no tengan un impacto que se pueda localizar en la región (más bien en la región donde la empresa administradora de infraestructuras tenga su sede, o en el país), incluyen los costes de operación y mantenimiento de la infraestructura. No se han tenido en cuenta los costes de operación y mantenimiento del material rodante. Consideraremos que la mitad de los trayectos generan costes y/o ahorros que se pueden atribuir a la Región de Murcia.

Finalmente, con los costes medioambientales y de accidentes sucede algo parecido, ya que se trata de costes incurridos o evitados a lo largo de toda la línea de AV y no se pueden circunscribir a la Región. Por eso tenemos en cuenta la mitad de los que se generarían/ahorrarían debido al total de trayectos.

Las valoraciones han sido corregidas por los correspondientes precios sombra, como en De Rus (2012) o en Betancor y Llobet (2015).

## 5.2 Ahorros de tiempo

La información relativa al precio de los billetes y tiempo de trayecto de ida y vuelta en tren convencional y autobús, y del coste y tiempo del trayecto en vehículo particular, ha sido obtenida de las páginas de RENFE ([www.renfe.es](http://www.renfe.es)), ALSA ([www.alsa.es](http://www.alsa.es)), y MICHELIN ([www.viamichelin.es](http://www.viamichelin.es)). Para el precio del billete de ida y vuelta a Murcia en AV se ha cogido el mismo valor que el del billete en AV Madrid-Alicante (tabla 13). El valor del tiempo transcurrido en cada medio de transporte se ha obtenido de HEATCO (2006) y de Betancor y Llobet (2017), actualizando los valores de referencia del año 2002 al año 2017 con el actualizador de rentas del INE. Para el tren convencional, AV, y autobús suponemos un tiempo de acceso y egreso de media hora, y un valor de dicho tiempo de espera del doble del valor en el interior del vehículo, como de Rus (2012) y Betancor y Llobet (2015); el tiempo de espera se ha fijado en 15 minutos.

Tabla 13  
Tiempos de viaje y valor del tiempo

	Tren alta velocidad	Tren convencional	Coche	Autobús
Tiempo total de viaje (en términos decimales)	5,34	9,30	8,40	10,06
Precio billete / coste del trayecto	77,00	65,55	64,54	55,31
Valor del tiempo / hora en el vehículo	26,55	22,77	22,77	17,85

Para calcular los ahorros de tiempo, hemos de diferenciar entre la demanda desviada, y la demanda generada por la nueva infraestructura de transporte, ya que el aumento de excedente de los usuarios puede descomponerse en el beneficio adicional obtenido por los usuarios ya existentes al cambiar de medio de transporte, y el incremento en el excedente de los nuevos viajeros debido a una reducción del precio generalizado.

Nuestros cálculos se realizan a partir de las estimaciones contenidas en la primera parte de este informe en relación a los viajeros esperados debido a la llegada de la AV. La llegada de la AV dará lugar a un sustancial crecimiento del número de usuarios, de tal suerte que, en la estimación más conservadora, la del efecto modal, supondrá un incremento de poco más del 44%. Así, en 2020, habría algo más de 616.000 usuarios de la línea en la ciudad de Murcia. Si en lugar del efecto modal se considera la cota superior, debería señalar que el incremento superaría el 60%, dando lugar a un número total de usuarios ligeramente por debajo de 686.000. Utilizaremos este último supuesto, para nuestros cálculos. Suponemos que el servicio convencional se extingue una vez puesta en marcha la línea de AV, por lo que todos los viajeros del modo convencional pasarían a ser pasajeros de AV. Respecto a los pasajeros desviados desde otros medios (coche y autobús, al no existir conexión aérea de la Región con Madrid en la actualidad), utilizamos los supuestos contenidos en el Plan Ave Murcia (Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo, 2015): un 10% de tráfico desviado desde el autobús, y un 15% de tráfico desviado desde el coche.

La tabla 14 muestra los beneficios de los usuarios. Se puede apreciar cómo los beneficios generados por la demanda desviada (19,1 millones de €) son mayores que los generados por la demanda generada (3,7 millones de €). En total, los ahorros de tiempo generan unos beneficios para los usuarios de 22,8 millones de euros, una elevada

cantidad, compatible con la idea de que, a priori, los beneficios generados por este tipo de infraestructuras en términos de ahorros de tiempo son elevados.

Tabla 14. Beneficios de los usuarios en el primer año de pleno funcionamiento (€)

	Beneficio usuarios demanda desviada	Beneficio usuarios demanda generada	Beneficio total
Tren convencional	17.444.332	3.413.321	20.857.654
Coche	1.089.968	100.352	1.190.320
Autobús	551.251	235.431	786.683
<b>Total</b>	<b>19.085.552</b>	<b>3.749.106</b>	<b>22.834.658</b>

Fuente: Elaboración propia

### 5.3 Costes de operación y mantenimiento

Entre los costes de operación y mantenimiento, hemos optado por tener en cuenta los costes de la infraestructura, existiendo para ellos una estimación bastante reciente en Vasallo, Ortuño y Betancor (2017). Los costes anuales de operación y mantenimiento evitados son aquéllos en los que deja de incurrirse por la supresión de servicios del tren convencional y el desvío de pasajeros desde otros medios de transporte. Los costes anuales incurridos se dan como consecuencia de las actividades de operación y mantenimiento derivadas del tráfico de pasajeros en la línea de AV (tabla 15). Los datos de pasajeros se han obtenido de las fuentes citadas en las secciones anteriores.

Tabla 15

<b>Costes variables de operación y mantenimiento, tráfico de pasajeros</b>		
Tren convencional	Pasajeros-km	193.299.040
	Coste de operación y mantenimiento (€/1.000 pasajeros-km)	49
	Costes anuales evitados (€) (1)	9.483.452
AV	Pasajeros-km	360.538.092
	Coste de operación y mantenimiento (€/1.000 pasajeros-km)	42
	Costes anuales incurridos (€) (2)	15.070.492
Coche	Pasajeros-km	15.240.000
	Coste de operación y mantenimiento (€/1.000 pasajeros-km)	2,99
	Costes anuales evitados (€) (3)	45.632
Bus	Pasajeros-km	7.108.000
	Coste de operación y mantenimiento (€/1.000 pasajeros-km)	1,08
	Costes anuales evitados (€) (4)	7.662
<b>TOTAL = (1) - (2) + (3) + (4)</b>		<b>- 5.533.746</b>

Fuente: Elaboración propia

Los resultados aportan un coste neto de algo más de 5,5 millones de euros. Los costes de operación y mantenimiento en AV (41,8 €/1.000 pasajeros-km) son inferiores a los

del tren convencional (49 €/1.000 pasajeros-km), pero el gran volumen de nueva demanda genera un mayor coste total para la AV (15,1 millones de €) que aquél en el que se incurre en el tren convencional (9,5 millones de €).

#### 5.4 Costes medioambientales

Para el cálculo de los costes medioambientales, se aplican los mismos supuestos que en los costes de operación y mantenimiento del apartado anterior. Las categorías incluidas comprenden la contaminación del aire, el cambio climático y los gases de efecto invernadero, el ruido, los impactos sobre la naturaleza y el paisaje, la contaminación de la tierra y las aguas, y los procesos *upstream-downstream* (producción y distribución de energía; producción de vehículos, mantenimiento y disposición; y producción de infraestructura, mantenimiento y disposición). En nuestro caso, hemos escogido los parámetros del ferrocarril diésel en los costes evitados, ya que la línea que une Murcia y Madrid no está electrificada. Los valores para el transporte de pasajeros en ferrocarril diésel y eléctrico se pueden encontrar en CE-DELFT, INFRAS, ISI, (2011).

El efecto neto en la tabla 16 es positivo (cerca de 3,4 millones de €), debido a que el coste medio medioambiental del ferrocarril de AV es muy inferior al de los otros medios de transporte. Hay que señalar que el tráfico desviado desde el automóvil particular, con un coste medioambiental más elevado (tres veces más elevado), es escaso, al igual que el desviado del autobús (dos veces más contaminante). Ello parece indicar la conveniencia de fomentar el desvío del tráfico de pasajeros en coche y autobús a la AV, de manera que los beneficios medioambientales derivados de un menor uso de los anteriores medios puedan incrementar beneficios sociales de la utilización de la AV.

Tabla 16

<b>Costes medioambientales</b>		
Tren	Pasajeros-km	193.299.040
convencional	Coste medioambiental (€/1.000 pasajeros-km)	37,32
	Costes anuales evitados (€)	7.213.920
AV	Pasajeros-km	360.538.092
	Coste medioambiental (€/1.000 pasajeros-km)	12,70
	Costes anuales incurridos (€)	4.578.834
Coche	Pasajeros-km (coche)	15.240.000
	Coste medioambiental (€/1.000 pasajeros-km)	36,09
	Costes anuales evitados (red de carreteras libres)	550.012
Autobús	Pasajeros-km (autobús))	7.108.000
	Coste medioambiental (€/1.000 pasajeros-km)	23,95
	Costes anuales evitados (€)	170.237
<b>TOTAL</b>		<b>3.355.335</b>

Fuente: elaboración propia

### 5.5 Costes de los accidentes

Para el cálculo de los costes de los accidentes, se aplican los mismos supuestos que en los costes de operación y mantenimiento y los costes medioambientales de los apartados anteriores. Los costes sociales de los accidentes comprenden las siguientes categorías: daños materiales, costes administrativos, costes médicos, pérdidas de producción y costes inmateriales (valor del riesgo estimado). Estos costes pueden clasificarse en tres grupos (Vasallo, Ortuño y Betancor, 2017):

- Costes directos: aquellos que asume el Estado de manera directa tras un accidente de tráfico, como los costes médicos (tratamiento, hospitalización y ambulancia), de bomberos y policía. También se encuentran en este grupo los daños materiales.
- Costes indirectos: aquellos que no asume el Estado en el momento del accidente, pero que revierten posteriormente, como los costes atribuibles a la pérdida de capacidad productiva ya sea de manera permanente o temporal.
- Valor del riesgo: valoración monetaria que refleja la estimación del dolor y sufrimiento causado por los accidentes de tráfico.

No todos los costes se pueden considerar como externos. Algunos se clasifican como internos, ya que quedan cubiertos por las aseguradoras. Todos los indirectos, y una parte

de los directos (los asumidos por las administraciones públicas) y del valor del riesgo se consideran externos.

Los costes netos de los accidentes apenas suponen unos 38.000 euros adicionales (tabla 17). Como en el caso anterior, la clave estaría en el desvío del tráfico de pasajeros en coche a la AV, ya que el coste medio de los accidentes de tráfico en automóvil (3,58 €/1.000 pasajeros-km) es 7 veces más elevado que el generado por el transporte de pasajeros ferroviario (0,51 €/1.000 pasajeros-km).

Tabla 17

<b>Costes de los accidentes, pasajeros</b>		
Tren convencional	Pasajeros-km	193.299.040
	Coste de accidentes (€/1.000 pasajeros-km)	0,41
	Costes anuales evitados (€)	78.479
AV	Pasajeros-km	360.538.092
	Coste de accidentes (€/1.000 pasajeros-km)	0,48
	Costes anuales incurridos (€)	173.824
Coche	Pasajeros-km (coche)	15.240.000
	Coste de accidentes (€/1.000 pasajeros-km)	3,58
	Costes anuales evitados (€)	54.604
Autobús	Pasajeros-km (autobús)	7.108.000
	Coste de accidentes (€/1.000 pasajeros-km)	0,37
	Costes anuales evitados (€)	2.958
<b>TOTAL</b>		<b>- 38.374</b>

### 5.6 Total beneficios sociales

El total de los beneficios sociales queda recogido en la tabla 18, y asciende a algo más de 20,6 millones de euros, ya que a los beneficios netos que suponen los ahorros de tiempo y los costes medioambientales, hay que restar los costes netos de operación y mantenimiento y de accidentes. No está de más recordar que estos beneficios netos no recogen el coste de la infraestructura, ni el coste del soterramiento, ni el coste y el mantenimiento del material rodante (trenes). Ya hemos comentado que regionalizar los efectos es difícil, pero en todo caso habría que regionalizar y calcular los costes de las citadas inversiones para un año concreto para obtener una foto completa de los beneficios sociales netos para la Región de Murcia. Sin embargo, la cifra de 20,6 millones de euros, puede darnos una primera aproximación a los beneficios que cada año puede proporcionar la AV, descontando los efectos de los costes antes mencionados.

Tabla 18. Beneficios sociales netos (€)

Ahorros de tiempo	22.834.658
Costes de operación y mantenimiento	- 5.533.832
Costes medioambientales	3.355.335
Costes de accidentes	- 38.374
<b>TOTAL</b>	<b>20.617.787</b>

### 5.7 Beneficios económicos adicionales

A lo ya comentado al final de la sección 2 sobre los beneficios económicos adicionales, podemos añadir lo siguiente. La llegada del AVE a Murcia supondrá un impacto económico beneficioso por los distintos motivos que han sido señalados y valorados anteriormente. Sin embargo, podría existir otro impacto derivado de incrementos de productividad, difícil de evaluar. A esa ganancia de productividad del territorio vendría asociado un incremento en la inversión. No obstante, sus efectos en la producción y el empleo serían moderados. Estas ganancias de productividad se obtendrían como consecuencia de los denominados efectos de aglomeración y mejoras logísticas.

Cuando empresas relacionadas se agrupan en un territorio, formando un *cluster*, sus costes de producción pueden reducirse significativamente (las empresas tienen acceso a múltiples suministradores y es posible una mayor especialización y división del trabajo). Asimismo, esta mayor densidad empresarial ayudaría a acumular información y al flujo de nuevas ideas que fomenta los llamados rendimientos crecientes a escala.

Estos efectos han sido evaluados en estudios sobre el impacto económico del tren de alta velocidad. En Inglaterra, la consultora Mott MacDonald (2015) estudia el impacto de la llegada del tren de alta velocidad a Hasting y Bexhill, lo que mejoraría su conexión con Londres. Calculan que el valor presente de beneficios para un periodo de 60 años, a precios de 2010, descontados a 2010, en 118.9 millones de libras esterlinas. Hensher, Ellison y Mulley (2013), para la conexión entre Sydney y Melbourne, indican que las ganancias de productividad del aumento de la densidad efectiva para viajes de negocios suponían 10 millones de dólares australianos por año. SECTEC (2011) valoró



las ganancias en accesibilidad urbana creadas por la conexión propuesta, Paris-Orleans-Clermont-Ferrand-Lyon, en ganancias para la economía local de casi 87 millones de euros.

No obstante, la diferencia en los trazados y las economías implicadas hace que no se puedan adoptar estas cifras como referencia para este estudio. La presencia de estos efectos del AVE en España ha sido señalada por Hernández (2011). Sus resultados muestran que el impacto de la alta velocidad se sitúa alrededor del 3.5-1.8% sobre la densidad de empleo para áreas concéntricas de 10-20 kilómetros alrededor de la estación. Es decir, la construcción de una línea de alta velocidad favorece el incremento de la densidad de empleo en el entorno de la estación pero su impacto disminuye a medida que nos alejamos de la misma.

Gracias al desvío de pasajeros en la futura línea del AVE, el trazado ferroviario actual convencional podría ser utilizado con menos restricciones para el transporte de mercancías, lo que podría abaratar los costes del mismo. Así, Albalade y Bel (2015), en alusión al trazado de AVE en China, señalan “La opción por la Alta Velocidad de pasajeros permitió descongestionar el ferrocarril convencional, cuyo uso pasó a ser mucho más favorable para las mercancías”. Una mayor utilización de la red convencional para el transporte de mercancías podría suponer, como ya se ha comentado antes, una disminución de los costes medioambientales que compensaría el incremento de los costes de operación y mantenimiento de la estructura.

Finalmente, señalar que la llegada del AVE puede significar una mayor cohesión territorial y revalorización de inmuebles en el entorno de la estación. En este sentido, y a modo sólo de ejemplo, indicar que la velocidad de acceso a la capital de un residente en Albacete es de 2,64 km por minuto de viaje, la de Alicante de 2,8 y la de un residente en la ciudad de Murcia de 1,36. En relación a la llegada del AVE a Murcia, la zona de la estación podría ver revalorizados los terrenos y viviendas situados en ella, gracias a una mejor conexión de la misma.

## **6. Orientaciones para maximizar el impacto socio-económico de la llegada de la AV a la Región de Murcia**

El impacto económico de la llegada de la AV a la Región de Murcia presenta como hemos visto diversos componentes, incluyendo un impacto turístico más inmediato y unos efectos dinámicos sobre el conjunto de la región que se irán manifestando a medio plazo. En este apartado se reseñan un conjunto de actuaciones destinadas a ampliar el impacto de la llegada de la AV fundamentalmente en el sector turístico a medio plazo, dado que muchas de estas medidas revisten un carácter estratégico, es decir, requieren de acciones de apoyo y planificación lideradas por las instituciones públicas y privadas de la región destinadas a proveer el marco necesario para maximizar el impacto socio-económico de la AV.

La puesta en marcha de la AV de la Región de Murcia supone en primer lugar una mejora de la accesibilidad de la región, así como de la comunicación entre la región y el resto de España. El primer efecto de esta infraestructura será la mejora de la comunicación con Madrid y Albacete, línea principal que entrará en funcionamiento en 2018. Posteriormente, se espera una comunicación AVE con Alicante, Valencia y Barcelona hasta Francia, y por el sur con Almería, Málaga, Córdoba y Sevilla, una vez entre en funcionamiento el Corredor Mediterráneo. Dado que Madrid es la capital de España y principal centro de negocios del país, donde además se localizan las sedes de grandes empresas nacionales y multinacionales, se espera un primer efecto de aumento del tráfico hacia Madrid por motivo de negocios, al igual que ha ocurrido con otras ciudades donde ha ido llegando el tren de Alta Velocidad: Valencia, Alicante, sur de Francia (Avignon, Marsella, Aix-en-Provence). El impulso a los negocios con Madrid supondrá un incremento del volumen de los negocios de la región, con aumentos esperados de la riqueza regional y la recaudación impositiva asociada.

Por otra parte, un objetivo necesario en el aprovechamiento de todos los impactos asociados a la AV pasa por el aumento de la capacidad de atracción de nuevos negocios hacia el territorio de la Región de Murcia, con los consiguientes aumentos de ingresos por visitas y por nueva actividad empresarial. Algunas acciones destacadas a este respecto se concretan en:

- Explotar las ventajas comparativas de la economía regional en la atracción de nueva actividad de negocios y creación de nuevas empresas: La Región de Murcia presenta importantes ventajas en los sectores agrícola y agroalimentario, industria energética, portuaria, de refino y química, así como en determinados servicios

como el transporte, logística, comercio y turismo. Dada la relevancia de estos sectores y su posicionamiento en la economía regional, estas empresas deberían actuar como sectores tractores con el objetivo de atraer mayor actividad económica a la región, nuevas empresas, reuniones y eventos con sus socios, proveedores y clientes, aumentando así el atractivo de la región y explotando la mejora en la accesibilidad asociada a la AV. Estas empresas pueden actuar como embajadoras de la propia región, dando a conocer las oportunidades de negocio y de ocio que la región presenta en un horizonte a medio plazo. Murcia, Cartagena y Lorca se erigen como principales ciudades tractoras a este respecto en el ámbito regional, aunque no son las únicas.

- Actividades destinadas a explotar la calidad de vida en la Región de Murcia como destino residencial: La mejora de la accesibilidad de la región promueve nuevas oportunidades residenciales, dada la elevada calidad de vida de que disfruta la región. La llegada de la AV y la próxima puesta en marcha del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia en Corvera permitirá la atracción de nuevos residentes que quieran aprovechar las oportunidades de establecerse buena parte del año en la Región de Murcia y disfrutar de los elevados estándares de calidad de vida en un entorno que permita la rápida accesibilidad a otras regiones de España y países de la Unión Europea. Esto supone potenciar la Región de Murcia como un destino residencial donde disfrutar de una elevada calidad de vida, bien comunicado con la capital y grandes ciudades de España, donde fijar la residencia al menos a tiempo parcial durante parte del año. Grandes ejecutivos de compañías internacionales y nacionales pueden fijar aquí su residencia, dada la existencia de condiciones climáticas y residenciales óptimas para ello, con buenas instalaciones educativas para los niños e infraestructuras deportivas y de ocio para toda la familia, así como todas aquellas oportunidades de disfrute de la Costa Cálida en general y del Mar Menor en particular.

Las investigaciones sobre el impacto de la AV a escala europea muestran también que la mejora de la accesibilidad juega un papel fundamental en el desarrollo y establecimiento de nuevos servicios y equipamientos para los nuevos visitantes de los que también se beneficia la propia población local (Pueyo, Jover y Zúñiga, 2012). A este respecto, los estudios sobre redes de transporte y su impacto en el territorio, desde un enfoque urbano y regional, muestran la necesidad de gestionar eficientemente el desarrollo económico

mediante la planificación y gestión de nuevos equipamientos, servicios públicos y comerciales, y todo un conjunto de nuevas actividades asociadas (Páez, Scott y Morency, 2012):

- Aumento de la actividad comercial, inmobiliaria, y de servicios en los alrededores de las estaciones de AV: El impacto de las nuevas estaciones y sus usuarios, con el consiguiente aumento del tráfico estimado, ampliamente significativo en el medio plazo, conlleva la aparición de nuevos negocios en la propia estación, o bien en el área de influencia urbana de la misma. Negocios que suelen florecer a este respecto son los distintos comercios, hoteles, apartamentos y otros negocios inmobiliarios, nuevas empresas que se localizan en las inmediaciones de la estación para mejorar su logística y accesibilidad, y otros negocios relacionados con los viajeros en tránsito, que pueden aprovechar unas horas de estancia en la ciudad para conocerla o realizar actividades de tipo cultural, gastronómico, de ocio, etc. Esta cuestión comienza con la Estación de Murcia, pero se extenderá a las futuras Estaciones de Cartagena y Lorca, conforme vaya llegando la AV al conjunto de la región.
- Acciones destinadas a aprovechar economías de aglomeración y clusterización con estaciones cercanas: La existencia de estaciones cercanas de AV como Alicante, Valencia, Málaga, y en un futuro Almería, permiten desarrollar un centro de actividades de ocio y negocio para los turistas internacionales que llegan por avión y visitan el Mediterráneo español. La conformación de actividades y estrategias de movilización y distribución turística de este elevado volumen de visitantes internacionales que llegan cada año a nuestro país, cifrado en 82 millones el pasado año 2017, permitirá aprovechar las economías de proximidad y aglomeración entre diversas ciudades AV mediterráneas, aprovechando su cercanía y complementariedad para visitantes europeos y extracomunitarios en constante aumento. Este ambicioso y rentable objetivo requiere de la coordinación de instituciones públicas y privadas de las diversas autonomías implicadas, creando objetivos compartidos y proyectos suprarregionales con visión de futuro. Las economías de aglomeración asociadas a este clúster del sudeste español son en todo caso importantes, dado el papel de potencia turística que caracteriza a este área de la geografía europea. Estas estrategias deberán contar así mismo con una

visión de apoyo en programas europeos que ayudan a financiar estrategias de desarrollo conjunto con un enfoque de euro-regiones. Buena parte de los beneficios esperados en este tipo de acciones tiene además que ver con mejoras importantes de la cohesión territorial en el desarrollo supra-regional, la búsqueda de complementariedades entre regiones cercanas y altamente especializadas en el sector de ocio y turismo, y la integración de esfuerzos compartidos con todos los sectores implicados en esta estrategia de desarrollo. Murcia y Cartagena con Alicante y Valencia, junto a Lorca y Almería son lugares potencialmente ideales para este tipo de actuaciones de explotación de las economías de aglomeración ligadas a la AV.

- Negocios asociados al sector turístico: Finalmente, la mejora de la accesibilidad de la Región de Murcia permite seguir aumentando las visitas turísticas, con un umbral de crecimiento todavía muy elevado, en comparación con las provincias cercanas de Alicante y Almería mucho más colmatadas en su desarrollo turístico. En todo caso, el menor desarrollo relativo actual de la Región de Murcia como destino turístico en el litoral mediterráneo español requiere de un diseño del desarrollo que apueste por el turismo de calidad y con un claro enfoque de sostenibilidad, con la creación de mayor valor añadido por turista. La clave a este respecto pasa por apostar por una calidad del servicio de excelencia basada en la cualificación y formación de los recursos humanos, siendo éste el recurso que nos puede diferenciar de nuestros competidores más cercanos, puesto que las ventajas comparativas basadas en las disponibilidades de kilómetros de litoral y recursos naturales son muy similares con provincias cercanas. Así mismo apostar por la cultura como motor de un nuevo turista más respetuoso con el entorno y de mayor poder adquisitivo, y aprovechar el uso de las nuevas tecnologías en la promoción y captación de nuevos turistas para un destino emergente (véase por ejemplo Artal-Tur, Briones-Peñalver y Villena-Navarro, 2018; Artal-Tur, Villena-Navarro y Alamá-Sabater, 2018).

Acciones y estrategias desde el punto de vista turístico incluyen entre otras las siguientes propuestas:

- Convertir la Región de Murcia en Centro de Reuniones y Negocios y en un destino para Turismo MICE (Meetings o Reuniones, Incentivos, Conferencias y

Exposiciones, Exhibiciones y Eventos), en línea con las oportunidades ligadas a la calidad de vida comentadas anteriormente. Este tipo de turismo está creciendo exponencialmente en provincias cercanas, como Valencia y Barcelona, así como en la Región de Murcia. La llegada de la AV permite acceder a esta oferta regional en condiciones óptimas de aprovechamiento del tiempo de estancia. Además de la propia ciudad de Murcia, las ciudades de Cartagena y Lorca y sus propias comarcas las hacen destinos excelentes para estas actuaciones ligadas a las nuevas posibilidades abiertas por la AV.

- Apuesta decidida por el turismo urbano y cultural como producto complementario de calidad con el sol y playa. Este producto turístico está también en auge, tiene un peso importante en destinos urbanos y permite atraer visitantes con mayor poder adquisitivo y sensibilidad por el entorno que dotan de un mayor grado de sostenibilidad al destino en un enfoque de medio plazo. Permite así mismo integrar una oferta complementaria donde la Región de Murcia es altamente competitiva, como la gastronomía, el disfrute del tiempo de ocio, o las salidas cortas hacia destinos cercanos para una jornada. Cartagena, Lorca y Murcia son destinos en claro auge y aprovechamiento de estas oportunidades de desarrollo socio-económico.
- Apuesta por las oportunidades que se abren de potenciar el turismo de sol y playa desestacionalizado, fuera de la temporada alta, con estancias cortas y de fin de semana. En este sentido, la AV supone una oportunidad enorme de atraer visitantes de estancia corta o fin de semana, en colectivos fuera del visitante típico, como los jóvenes o los segmentos de mayor edad, sin tantas restricciones de tiempo, donde disfrutar de la oferta turística regional, permitiendo un mayor desarrollo y sostenibilidad de los negocios turísticos más allá de la temporada alta y sin problemas de congestión o aglomeraciones de los servicios ofrecidos y los lugares visitados (turistas de mayor edad, parejas y viajeros solos, cultura, negocios, deportes, urbano y gastronómico, shopping, eventos musicales). Cartagena y Lorca presentan evidentes ventajas a este respecto en el panorama regional.
- Promoción en Madrid de la Región de Murcia para españoles y extranjeros, destacando las oportunidades que se abren a nuevas visitas con ofertas y oportunidades interesantes que conjuguen diversos productos turísticos (urbano y cultural, playa y ocio, termal, de interior, etc). Realizar ofertas atractivas de los

billetes de AV a Murcia que incentiven nuevas visitas y a Cartagena y Lorca en un futuro inmediato.

- Acciones destinadas al aumento del gasto del turista en la Región: apuesta por los productos turísticos regionales como la cultura, el termalismo, las visitas de fin de semana, alojamientos de calidad, turismo de golf y deportivo, náutico, turismo de eventos, visitas de interior, visitas de sol y playa desestacionalizadas, y otras acciones asociadas que den a conocer todas las ventajas y capacidades del turismo regional y permiten aumentar el valor añadido generado por cada empresa y cada turista. De nuevo el enfoque central aquí sería la apuesta por la formación y la calidad del servicio que permita aumentar los precios del producto turístico consumido.

Algunas otras cuestiones relevantes en el sector turístico incluyen:

- Promociones especiales en las principales fiestas de la región.
- Políticas de fidelización del turista de primera visita.
- Uso activo y especializado de las Redes sociales y el E-WOM (boca a boca electrónico) como herramientas de éxito en la promoción exterior del turismo regional. Estas acciones requieren de departamentos especializados en las empresas y la Administración pública dedicados a estas actividades, como muestra la experiencia internacional de las principales cadenas de hoteles, y otras empresas del sector turístico (ver por ejemplo las oportunidades generadas en el negocio hotelero por el *M Live Studio* by Marriot International Hotels).
- Turismo de VFR: Turismo de visitas a familiares y amigos, aprovechando las nuevas oportunidades abiertas por la línea AV.

En resumen, hay todo un abanico de oportunidades abiertas para aprovechar y potenciar la llegada de la AV a la Región de Murcia. Algunas de corto plazo e incluso de un único retorno, como la construcción de estaciones. No obstante, la mayor rentabilidad vendrá de la mano de esfuerzos conjuntos entre administraciones y el sector privado, y de esfuerzos coordinados con otras provincias limítrofes que permitan establecer estrategias suprarregionales para el aprovechamiento de las visitas de residentes extranjeros y del resto de España, creando valor en un horizonte de medio plazo, con un claro enfoque por la calidad del servicio, productos de creciente valor añadido con apoyo en las nuevas tecnologías que permitan posicionar a la Región de Murcia en un

segmento de calidad para el turismo y las nuevas oportunidades residenciales, y de negocios en un entorno con elevada calidad de vida y alta accesibilidad nacional e internacional.

## **7. Conclusiones**

En la segunda parte de este trabajo se han analizado los beneficios que la llegada inicial de la AV a la ciudad de Murcia tendrá sobre el conjunto de la economía y la sociedad de la Región de Murcia. Se trata de una tarea compleja, ya que mientras algunos de los efectos asociados son claramente identificables y se localizan en la región (nuevos turistas), otros hacen mención a usuarios que residen en otras Comunidades Autónomas (ahorros de tiempo), o bien suponen efectos que trascienden los límites físicos de la región, como los medioambientales. Así mismo, en lo que se refiere a la inversión necesaria para este proyecto AV, buena parte tiene un origen nacional y europeo, aunque sólo se ha considerado aquella necesaria para unir la ciudad de Murcia a la línea de AV ya existente entre Madrid y Alicante. Igualmente, el presente informe no tiene en cuenta el coste de la inversión ya efectuada, bajo el supuesto de que dichos costes de inversión se pueden considerar costes hundidos. En general, se manejan escenarios de aumentos probables de pasajeros dentro de un intervalo que varía entre la moda y la cota superior, con el objetivo de identificar potenciales impactos económicos del proyecto en un rango de variación posible para la región en un futuro cercano.

Las principales conclusiones estiman en primer lugar los efectos económicos del aumento de la afluencia turística de unos 150.000 nuevos turistas al año, con un impacto aproximado del 0,19% anual del VAB y el empleo regional. El impacto económico de la construcción de la nueva Estación del Carmen en Murcia ligada a la AV se computa en un 0,31% del VAB y 0,21% del empleo regional adicionales. Los principales sectores beneficiados son la hostelería y la construcción, respectivamente, entre otros sectores de actividad. La elasticidad al empleo del aumento turístico es de 0,96 por euro de gasto y de la construcción de la nueva estación del 0,69 por euro de inversión, siendo elevada en ambos casos en este tipo de estudios. El impacto en empleo y actividad económica adicional de la llegada de la AV para el caso de Murcia es importante en comparación con otros casos recientes como Alicante o Navarra.



Adicionalmente, el informe proporciona orientaciones de política regional y sectorial dirigidas a maximizar el impacto socioeconómico de la llegada de la AV a la Región de Murcia. Se incluyen diversas oportunidades asociadas a la mayor accesibilidad regional proporcionada por la AV, a la explotación de las ventajas comparativas residenciales y de calidad de vida presentes en el territorio regional, o todas aquellas propias de una competitividad turística en claro ascenso. Lograr sinergias y desarrollar economías de aglomeración con estaciones AV cercanas es otro objetivo necesario para el futuro próximo, dado el boom del turismo internacional que vive y seguirá viviendo España como destino internacional, así como para todas aquellas oportunidades de cooperación en el mundo de los negocios que irán surgiendo entre empresarios de regiones limítrofes para sectores tanto tradicionales como avanzados.

En una segunda parte, el informe también incluye la contabilización de todos aquellos beneficios básicamente intangibles y ligados al bienestar social, como el ahorro de tiempos, reducción de impactos medioambientales, o mayor fiabilidad del transporte ferroviario respecto del actual, como importante novedad en el caso de la Región de Murcia. Como principal conclusión a este respecto cabe recomendar la necesidad de desviar pasajeros desde los medios de transporte que generan más costes en términos medioambientales o de accidentes, como el automóvil, hacia el tren de AV. De esta forma se conseguiría transformar algunos efectos claramente negativos del transporte en efectos netamente positivos. El apoyo de las instituciones europeas y sus políticas y presupuestos se encaminan igualmente hacia este necesario objetivo, aspecto que cabe aprovechar desde el punto de vista del gobierno regional.

El presente informe se ha centrado en el análisis del tráfico de pasajeros, pero podría ampliarse en un futuro con el análisis de los efectos que la construcción de la línea de AV tendrá sobre el tráfico de mercancías. Sin duda, el hecho de que la vía convencional quede libre para dicho tráfico, y si se siguen las directrices de política de transporte impulsadas por la Comisión Europea para desviar tráfico por carretera hacia otros medios de transporte menos contaminantes, como el tren, se podría obtener una mejora importante del bienestar de los ciudadanos. No obstante, esta solución no es tan sencilla, dado que la vía de AV no es utilizable actualmente en su mayor parte por las mercancías, dado las mayores pendientes que suele haber en su trazado. Otro hecho que hay que considerar es que, mientras que en un buen número de trayectos la AV compite

con el transporte aéreo, mermando así los ingresos de AENA, ADIF o RENFE, en el caso de la Región de Murcia no se da ese efecto negativo, ya que actualmente no existe tráfico aéreo entre el aeropuerto de San Javier y Madrid.

Finalmente, un aspecto para el análisis futuro es el que hace relación a los efectos redistributivos de la Alta Velocidad. El perfil del usuario del tren de AV acostumbra a ser un viajero de clase media/alta que se desplaza por motivos de trabajo. Una política de tarifas bajas o razonables para el trayecto de AV Madrid-Murcia podría incrementar así el número de usuarios, con un claro efecto positivo sobre los tráficos desviados y generados, los accidentes y el impacto medioambiental.

En definitiva, el actual informe ha permitido actualizar la evidencia disponible sobre los impactos de la puesta en marcha de la Alta Velocidad en España y Europea, con una referencia específica al caso de la Región de Murcia, territorio que se incorpora a la Red de Alta Velocidad con total disponibilidad en 2020. El estudio ha permitido contabilizar, tanto los impactos económicos de actividades tangibles (aumento del turismo, nuevas estaciones), como intangibles asociados al bienestar social y del consumidor. Los efectos estimados para la región permiten observar que su impacto económico relativo es significativo en comparación con experiencias cercanas, como Alicante o Valencia, y otras más lejanas, como Sevilla o Navarra. Como principal recomendación, no obstante, se señala la necesidad de llevar a cabo actuaciones conjuntas entre el sector público y el privado para ser capaces de beneficiarse de las economías de aglomeración, escala y alcance que irán surgiendo a medio plazo en la región y con provincias limítrofes, verdadero grueso de los efectos económicos dinámicos asociados a la puesta en marcha de la AV en la Región de Murcia.

## Bibliografía

- ADIF (2018). Declaración sobre la Red 2018. Disponible en [http://www.ADIF.es/es\\_ES/infraestructuras/lineas\\_de\\_alta\\_velocidad/lineas\\_de\\_alta\\_velocidad.shtml](http://www.ADIF.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.shtml)
- ALSA (2018). Página web consultada el 29 de abril de 2018 [www.alsa.es](http://www.alsa.es)
- Albalate, D. y G. Bel (2015). La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria. Documento de trabajo 2015-02, FEDEA. Disponible en <http://www.fedea.es>
- Albalate, D. y X. Fageda (2016). High speed rail and tourism: Empirical evidence from Spain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 85, pp. 174-185, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.009>
- Analistas Económicos de Andalucía (2017). 25 años de la Alta Velocidad en España: especial consideración del Corredor Sur. Unicaja.
- Arce O., E. Prades y A. Urtasun (2013). La evolución del ahorro y del consumo de los hogares españoles durante la crisis. *Boletín Económico*, Banco de España Septiembre.
- Archila, A.-F. y J. M. Sussman (2013). Annotated Bibliography of Papers Relevant to High-speed Rail, Regional Economic Development and Related Areas. MIT ESD-WP-2013-23, disponible en <https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/102985/esd-wp-2013-23.pdf?sequence=1>
- Artal-Tur, A., A. J. Briones-Peñalver y M. Villena-Navarro (2018). Tourism, cultural activities and sustainability in the Spanish Mediterranean regions: A probit approach. *Tourism & Management Studies*, 14(1), 7-18.
- Artal-Tur, A., M. Villena-Navarro y L. Alamá-Sabater (2018). The relationship between cultural tourist behaviour and destination sustainability. *Anatolia: An international Journal of Tourism and Hospitality Research* (forthcoming) <https://doi.org/10.1080/13032917.2017.1414444>
- Bernal-García, J. J. y A. García-Sánchez (dirs.) (2003). *El Puerto de Cartagena: Análisis e impacto económico sobre la economía comarcal y regional*. Ed. Thomson-Civitas, Madrid.
- Betancor, O. y G. Llobet (2015). Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España. Documento de trabajo 2015-08, FEDEA. Disponible en <http://www.fedea.es>
- CARM (2012). Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020. Disponible en: [http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47453&IDTIPO=100&RASTRO=c\\$m47432](http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47453&IDTIPO=100&RASTRO=c$m47432)

- CE-DELFT, INFRAS, ISI, (2011). External costs of transport in Europe: update study for 2008. The International Union of Railways (UIC). Disponible en: [https://www.cedelft.eu/publicatie/external\\_costs\\_of\\_transport\\_in\\_europe/1258](https://www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258)
- Comisión Europea (2011). Libro blanco del transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Dirección General de Movilidad y Transportes, Bruselas. Disponible en: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white-paper-illustrated-brochure\\_es.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf)
- Comisión Europea (2015). Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. Directorate-General for Regional and Urban policy, Bruselas. Disponible en: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba\\_guide.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf)
- Comisión Europea (2018). Infraestructure – TEN-T – Connecting Europe. Página web consultada el 29 de abril de 2018. [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en)
- Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo (2015). *Plan AVE Murcia. Impulso turístico y comercial. Llegada del tren de alta velocidad a la Región de Murcia.*
- De Rus, G. (2008). *Análisis Coste-Beneficio: evaluación económica de políticas y proyectos de inversión.* Ariel, Barcelona, 3ª edición.
- De Rus, G. (2010). Presentación: La evaluación económica de infraestructuras de transporte. Cuadernos Económicos de ICE, n. 80, diciembre, pág. 5-8.
- De Rus, G. (2011). The BCA of HSR: Should the Government Invest in High Speed Rail Infrastructure?. *Journal of Benefit-Cost Analysis*: Vol. 2: Iss. 1, Article 2. DOI: 10.2202/2152-2812.1058: Disponible en: <http://www.bepress.com/jbca/vol2/iss1/2>
- De Rus, G. (2012). *Economic evaluation of the High Speed Rail. The Expert Group on Environmental Studies* (Ministry of Finance, Sweden). Disponible en: <http://www.ems.expertgrupp.se/uploads/documents/hsr.pdf>
- De Rus, G., O. Betancor, J. Campos, J. L. Eugenio, P. Socorro, A. Matas, J. L. Raymond, M. González-Savignat, R. Brey, G. Nombela y J. Benavides (2010): *Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte.* CEDEX. Ministerio de Fomento.
- Donés, M., A. M. López y J. Pérez (2000). Diseño de un modelo de simulación Multiregional-Multisectorial basado en las Tablas Input-Output. *Anales de Economía Aplicada*, XIV Reunión ASEPELT-España. Oviedo, 22-23 de Junio de 2000.

- Fernández de Guevara, J. (2011). *La productividad sectorial en España. Una perspectiva micro*. Fundación BBVA, Bilbao.
- HEATCO (2006). *Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment*. European Commission, Brussels.
- Hensher, D. A., R. B. Ellison y C. Mulley (2013) Assessing the employment agglomeration and social accessibility impacts of high-speed rail in Eastern Australia. *Transportation* 41:463–493.
- Hernández, A. (2011). Los efectos territoriales de las Infraestructuras: La inversión alta en redes de velocidad ferroviaria. FEDEA, Colección Estudios Económicos 05-2011. Disponible en: <http://www.fedea.net/documentos/pubs/ee/2011/05-2011.pdf>
- INE (2010). La productividad industrial en España. En *Panorámica de la Industria*. Instituto Nacional de Estadística, Madrid.
- Iranzo, J. E. (dir.) (2011). *El nuevo Puerto de El Gorguel. Una infraestructura necesaria y obligada*. Instituto de Estudios Económicos. Madrid.
- ITREM (2012). *Evaluación del Impacto Económico del Turismo en la Región de Murcia. Proyecto Piloto de la Cuenta Satélite del Turismo en la Región de Murcia*. Unidad de Estadística. Instituto de Turismo de la Región de Murcia.
- Llano, C. (1998). *Un modelo Input-Output interregional para Europa: Una visión intersectorial de las relaciones de dependencia comercial intra-UE*. Universidad Autónoma de Madrid. Tesis Doctoral.
- Llano, C. (2004). *Economía espacial y sectorial: El comercio interregional en el contexto de un modelo multiregional para la economía española*. Instituto de Estudios Fiscales, Ministerio de Economía y Hacienda, Colección de Investigaciones nº 1/04.
- MICHELIN (2018). Página web consultada el 29 de abril de 2018. [www.viamichelin.es](http://www.viamichelin.es)
- Miller, R. E. y P. D. Blair (2009). *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*. Cambridge University Press. Cambridge, England.
- Ministerio de Fomento (2015). Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024. Disponible en <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf>
- Ministerio de Fomento (2010). Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte.
- Ministerio de Fomento (2017). Los transportes y las infraestructuras. Informe anual 2016. 1ª edición electrónica (2018) disponible en <https://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BTW033>

- MacDonald, M. (2015). *Economic Case: High Speed Rail to Hastings and Bexhill. Final Report*. East Sussex County Council, Hastings Borough Council and Rother District Council. Disponible en: <https://www.eastsussex.gov.uk/media/5343/high-speed-rail-report.pdf>
- Páez, A., D.M. Scott, y C. Morency (2012). Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography*, 25, 141-153.
- Preston, J. (2013). The economics of investing in high speed rail. OECD-ITF Discussion Paper 2013-30. Disponible en <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201330.pdf>
- Pueyo, A., J.A. Jover, y M. Zúñiga (2012). Accessibility Evaluation of the Transportation Network in Spain during the First Decade of the Twenty-first Century. En De Ureña J.M. (ed.) *Territorial Implications of High Speed Rail. A Spanish perspective*. Farnham, ASHGATE, pp. 83-103.
- RENFE (2018). Página web consultada el 29 de abril de 2018, [www.renfe.es](http://www.renfe.es)
- SETEC INTERNATIONAL (2011). Calcul des performances économiques et naturelles liées à l'accessibilité, Rapport n°2 pour RFF, p. 81.
- UIC International Union for Railways (2018). Página web consultada el 29 de abril de 2018 <https://uic.org/>
- Vasallo, J. M., A. Ortuño y O. Betancor (2017). Las cuentas del transporte en España. Documento de trabajo 2017-14, FEDEA. Disponible en <http://www.fedea.es>

## APÉNDICE

**Tabla A.1. Clasificaciones sectoriales utilizadas**

Sector TIO-R 2010 (CEPREDE-UAM)		Sectores CRE 2010 (INE)	
1	Agricultura, silvicultura y pesca	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	1
2	Industrias extractivas	Industrias extractivas; industria manufacturera; suministro de	
3	Industria Agroalimentaria		
4	Industria textil y de la confección		
5	Industria del cuero y calzado		
6	Industria de la madera y el corcho	energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado; suministro de	
7	Industria del papel, edición y artes gráficas		
8	Industria Química		
9	Industria del caucho y materias plásticas		2
10	Industria de productos minerales no metálicos		
11	Metalurgia y fabricación de productos metálicos	agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y	
12	Fabricación de maquinaria y equipo mecánico		
13	Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico		
14	Fabricación de material de transporte		
15	Industrias diversas		
16	Industria energética, distribución de energía, gas y agua	descontaminación	
17	Construcción	Construcción	3
18	Comercio y Reparación de vehículos a motor	Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de	4
19	Hostelería	motor y motocicletas; transporte y almacenamiento; hostelería	
20	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	Información y comunicaciones	5
21	Intermediación financiera	Actividades financieras y de seguros	6
22	Actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios a empresas	Actividades inmobiliarias; actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades administrativas y servicios auxiliares de mercado	7
23	AA.PP.	Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria; educación; actividades sanitarias y de servicios sociales de no	8
24	Educación		
25	Sanidad	mercado	
26	Otros servicios sociales y personales	Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento; reparación de artículos de uso doméstico y otros servicios	9

Fuente: Elaboración propia a partir de CEPREDE e INE-CRE