

IMPACTO DEL AEROPUERTO DE CASTELLÓN EN EL TURISMO PROVINCIAL



Alumna: *Vanessa Ferreres Ruiz*

Tutor: *Vicente Alberto Querol*

Titulación: *Grado en Turismo*

Curso: *4º curso*

Fecha: *11/09/2017*

**UJI UNIVERSITAT
JAUME I**

Facultat de Ciències Jurídiques
i Econòmiques · FCJE

ÍNDICE

PARTE I: CONSIDERACIONES INICIALES	5
I. 1. Introducción.....	5
I. 2. Agradecimientos	7
I. 3. Objetivos y justificación.....	8
I. 4. Metodología	8
PARTE II: CONSIDERACIONES TEÓRICAS	11
II. 1. Introducción.....	11
II. 2. La expansión de la aviación, liberalización y desregulación del transporte aéreo	12
II. 3. Despegue de los aeropuertos secundarios/regionales.....	14
II. 4. Impacto de los aeropuertos.....	18
II. 4. 1 Sector económico.....	18
II. 4. 2 Sector turístico.....	19
II. 4. 3 Sector inmobiliario	21
II. 5. Segundas residencias.....	22
II. 6. El Aeropuerto de Castellón como potencial para vertebrar el turismo	25
PARTE III: ANÁLISIS	29
III. 1. Análisis y comparación del turismo entre las tres provincias según modalidad de alojamiento.....	29
III. 2. Operatividad del Aeropuerto de Castellón	37
III. 2. 1. Primer análisis	37
III. 2. 2. Análisis complementario	39
III. 2. 3. Segundo análisis: influencia del aeropuerto en los alojamientos turísticos	45
PARTE IV: CONCLUSIONES FINALES	52
IV. 1. Conclusiones generales de la investigación.....	52
BIBLIOGRAFÍA	55
Referencias:.....	55
Webgrafía.....	56
Trabajos Fin de Grado	58
ANEXO I	60
ANEXO II	62
ANEXO III	65
ANEXO IV	66

ÍNDICE DE GRÁFICAS, ILUSTRACIONES Y TABLAS

ÍNDICE GRÁFICAS	
Gráfica 1: Total pasajeros desde 2015 hasta 2017.	17
Gráfica 2: Tráfico de los aeropuertos españoles de AENA, primer trimestre de 2017 (escala de valores semilogarítmica).....	17
Gráfica 3: Total turistas en la provincia de Castellón según procedencia	20
Gráfica 4: Total de plazas en alojamientos turísticos según modalidad en la provincia de Castellón	21
Gráfica 5. Alojamiento utilizado según tipo de turista en la provincia de Castellón ..	23
Gráfica 6. Viajeros en establecimientos hoteleros según provincia	30
Gráfica 7. Viajeros en campings según provincia.	30
Gráfica 8. Viajeros en apartamentos turísticos según provincia	31
Gráfica 9. Viajeros en alojamiento de turismo rural	31
Gráfica 10. Evolución de los viajeros en la provincia de Castellón según modalidad de alojamiento.....	32
Gráfica 11. Oferta turística total de la Comunidad Valenciana	33
Gráfica 12. Evolución de plazas por modalidad de alojamiento turístico en la C.V. .	34
Gráfica 13. Evolución de plazas por modalidades de alojamiento en la provincia de Castellón	34
Gráfica 14. Lugar de residencia habitual de los pasajeros	39
Gráficas 15. Rango de edad, estudios alcanzados y situación laboral.....	40
Gráficas 16. Acompañante de viaje y modalidad de alojamiento empleado.....	41
Gráfica 17. Motivos por los que se ha viajado	42
Gráfica 18. Impacto del aeropuerto en la ocupación por zonas.....	51
ÍNDICE ILUSTRACIONES	
Ilustración 1: Esqueletos de edificios, Torreblanca 30/04/17	36
Ilustración 2: Venta o alquiler de los apartamentos/casas/adosados, Torreblanca 30/04/17	36
Ilustración 3: Tipo de alojamiento elegido por los pasajeros del aeropuerto	38
ÍNDICE TABLAS	
Tabla 1. Recuento de respuestas	43
Tabla 2. Recopilación de las respuestas obtenidas.....	50

PARTE I:

CONSIDERACIONES INICIALES

I. 1. Introducción

El Aeropuerto de Castellón, se encuentra situado en el interior de la provincia de Castellón, perteneciendo a los municipios de Villanueva d'Alcolea y Benlloch. Se emplaza a 40 km de la capital de la provincia, además de, otros núcleos turísticos como Benicasim, Peñíscola, Alcocebre o Morella, e industriales como Villarreal, Onda o Burriana. La distancia más larga para acceder a estas poblaciones desde el aeropuerto no supera los 45 minutos, por lo que es una localidad situada en un punto potencialmente estratégico. A esto debe añadirse, la localización de Valencia a, aproximadamente, una hora. Se puede acceder a estas instalaciones aeroportuarias a través de la CV-10 y CV-13.

Desde la visión compleja del turismo, la apertura de un aeropuerto conlleva la puesta en marcha de una gran actividad empresarial en torno a sus instalaciones, como por ejemplo: creación de nuevos negocios, puestos de trabajo, mejora de negocios existentes, incremento en la economía de la zona, etc. Por lo que, los beneficios de la existencia de un aeropuerto pueden ser muy importantes para el conjunto de una región. Desde el punto de vista económico, la apertura de un aeropuerto facilita el comercio con el exterior, posibilita el turismo, impulsa la productividad de las economías regionales, mejora las eficiencias en las cadenas de suministro, y posibilita la inversión empresarial al dar acceso a nuevos mercados. Desde el punto de vista social mejora los estándares de vida de las personas de la región y facilita las relaciones sociales y familiares.

Lo anteriormente explicado, responde a teorías sobre el impacto que supondría un aeropuerto en una región. Pero, ¿verdaderamente, el aeropuerto de Castellón está repercutiendo positivamente a la provincia en términos de turismo?

En la presente investigación, se va a llevar a cabo, primeramente, un acercamiento a la situación de los aeropuertos secundarios. Tras una comprensión mínima de la idiosincrasia de estos aeropuertos, se pasa a un estudio de la evolución de los viajeros en las tres capitales de la comunidad autónoma, distinguiendo según modalidad de alojamiento, para así, poder comparar la situación de Castellón. Acto seguido, se analiza la operatividad del aeropuerto de Castellón mediante una recogida triple de datos. Se analiza una encuesta de la AVT a pasajeros del aeropuerto y se añade una

propuesta exploratoria que trata de ampliar dicha información con datos primarios y las encuestas realizadas a los pasajeros para determinar su perfil y motivaciones.

Finalmente, se trata de observar el impacto del aeropuerto a través de una encuesta a los alojamientos turísticos (tanto de costa como de interior) para corroborar si realmente han notado un aumento de los clientes desde la apertura del aeropuerto.

I.2. Agradecimientos

Este proyecto va dedicado exclusivamente a mi familia.

Para mí, no solo se trata del Trabajo Fin de Grado, sino que esconde 4 años de duro sacrificio, en los que intentas superarte año tras año. Esconde momentos en los que hubiese tirado la toalla y me hubiese dejado el grado. Esconde momentos en los que piensas “¿y para qué debo de estudiar esto sino me va a servir?”. Esconde momentos en los que ni una misma se soporta de lo irritante que podemos llegar a ser. Esconde momentos en los que “matarías” a tus amigas por no tener su parte del trabajo a tiempo. Esconde momentos... estos cuatro años dan para muchos momentos, momentos que forman una etapa de tu vida inolvidable. La universidad... esa etapa tan bonita, al mismo tiempo que estresante, formativa y que, por desgracia, muchas personas no lo podrán experimentar.

Gracias a mi familia he tenido la posibilidad de vivirla, e incluso, de experimentar la beca Erasmus.

Corta se queda la palabra gracias para mi familia, por todo el sacrificio que han hecho para darme una adecuada y satisfactoria formación.

I. 3. Objetivos y justificación

El motivo y objetivo principal de emprender el proyecto “Impacto del Aeropuerto de Castellón en el turismo provincial”, fue por la necesidad de corroborar si realmente, la infraestructura que en su momento tuvo tanta polémica, ha supuesto una vía de mejora para el turismo, o si en su defecto, está en proceso.

Por lo tanto los objetivos son:

- Estudiar la evolución de los viajeros en las distintas modalidades de alojamiento, en las tres capitales. De ese modo, puede analizarse la situación de Castellón respecto de las otras restantes.
- Explicar la importancia y los impactos del turismo residencial, dado que, es de vital importancia para el sector turístico de la provincia.
- Determinar el perfil de los pasajeros que llegan al aeropuerto
- Captar el impacto del aeropuerto en los alojamientos hoteleros

En definitiva, la elección de este trabajo y no de otro, ha sido para mostrar a la ciudadanía la situación actual del aeropuerto. Además de, como ciudadana de Castellón, tener la necesidad, involucración e ímpetu de saber cómo ha impactado en el turismo y, de ese modo, poder sugerir mejoras a raíz de los datos obtenidos.

I.4. Metodología

En términos generales, el trabajo de campo y la búsqueda de información del proyecto ha tenido cierto grado de dificultad, dado que, la generación de información primaria no es un trabajo fácil.

En la primera parte central del proyecto, *la evolución de los turistas*, se recurrió a los artículos e informes que la Agencia Valenciana del Turismo lleva a cabo acerca de las tres capitales.

Acto seguido, al abordar la búsqueda de información del perfil de pasajero que utiliza el aeropuerto de Castellón (y en algunos casos, poder definirse como turista), solamente se disponía el estudio que la Agencia Valenciana del Turismo realizó en los primeros meses de operatividad de dicha infraestructura (2015). Puesto que la información citada anteriormente, no abarcaba las necesidades que precisa el presente proyecto, y no se disponía de más documentación, se decidió llevar a cabo una investigación propia generando información primaria, y de ese modo tratar de garantizar los objetivos del proyecto.

La primera encuesta que se realizó a los pasajeros, fue a modo de estudio exploratorio, dado que solo se pudo obtener respuestas de 25 individuos. La plantilla (Anexo II) fue diseñada por la autora del proyecto con el objetivo de obtener el perfil del turista, el motivo del viaje, alojamiento elegido para hospedarse, etc.

Finalmente, la última encuesta fue realizada entre los distintos alojamientos, tanto de costa como de interior, de la provincia de Castellón (plantilla de las preguntas y resultados en el Anexo IV). Para la elección de los municipios, primero se dividió la provincia en tres ámbitos: zona norte, zona central y zona sur. Y dentro de las cuales se hizo una subdivisión entre costa e interior. Quedando de esta forma:

- **Zona norte:**
 - o Costa: Alcocebre, Peñiscola, Benicarló y Vinaroz.
 - o Interior: La Pobla de Benifassà, Morella, Cincorres, Xert, San Mateu y Ares.
- **Zona central:** en esta parte se añadió otra subdivisión de un perímetro de 15 km con respecto al aeropuerto
 - o Costa: Castellón, Grao de Castellón, Benicasim, Oropesa del Mar y Torreblanca.
 - o Interior: Benasal, Culla, Atzaneta, Lucena y Vistabella.
 - o Perímetro de 15 km del aeropuerto: La Torre de Embesora, las Useras, Sierra Engarcerán, Albocacer, Sarratella, Benlloch, Vilafamés, la Pobla Tornesa, Vall de Alba, las Cuevas de Vinromá, Torre Endomenech, Vilanova y Cabanes.
- **Zona sur:**
 - o Costa: Burriana, Moncofa, Chilches y Nules
 - o Interior: Montanejos, Caudiel, Segorbe, Onda, Vilareal y La Vall d'Uxo.

De esta manera se obtiene 10 municipios de cada zona (costa más interior) en las tres áreas de influencia y se agrupan bajo este criterio:

- La parte norte: Peñiscola + Morella
- La parte central: ciudad de Castellón + entorno del Peñagolosa + aeropuerto
- La parte sur: sur de la capital + Segorbe

Creemos que esta delimitación responde a lógicas de flujos turísticos de la provincia, con influencias de sol y playa, de la capitalidad de Castellón de la Plana o de la idiosincrasia propia más al sur. Todo ello con el añadido de, la llegada del aeropuerto, por un lado y la clara segmentación entre costa e interior de una territorio con mar y destacadamente montañoso al mismo tiempo.

En cuanto a la elección de los alojamientos turísticos de cada municipio elegido, se ha intentado seleccionar la totalidad. En caso contrario (por motivos de ausencia, cierre de temporada o de la abstinencia de contestar a las preguntas) se eligió un establecimiento de cada categoría, siendo los mejores valorados entre las páginas webs de booking, trivago, turistrat y toprural* .

* La clasificación de los establecimientos ubicada en el Anexo I.

PARTE II:

CONSIDERACIONES TEÓRICAS

II. 1. Introducción

En esta segunda parte del proyecto, consideraciones teóricas, se hablará de conceptos y consideraciones teóricas importantes en la extensión de la aviación hasta los aeropuertos secundarios, así como aspectos socioeconómicos de gran peso para la provincia de Castellón.

Primeramente, es necesario una primera toma de contacto de como surgieron las instalaciones aeroportuarias a nivel mundial, es decir, quien fue el impulsor, porqué se inventaron, etc., y acto seguido, cómo y porqué de la expansión de dichas terminales, destacando los aeropuertos regionales y la importancia y el impacto de éstos, tanto a nivel mundial como español. Terminando ese apartado hablando a rasgos generales de la evolución y el posicionamiento del aeropuerto de Castellón frente a otras instalaciones de su misma categoría.

Seguidamente, se analizan los impactos que pueden generar las terminales en varios sectores, como son: el sector económico, turístico e inmobiliario. Se plantean impactos tanto positivos como negativos a nivel general, y también específicos de la provincia de Castellón.

Después de hablar de los impactos en el sector inmobiliario surge la necesidad de hablar del turismo de segundas residencias. Remontándose en la historia, se hace una breve introducción de cuando empezó su construcción, y se termina con ejemplos de Alicante y Castellón.

Por último, y ya de manera más específica se expone el apartado *El Aeropuerto de Castellón como potencial para vertebrar el turismo*, donde se alaga el enclave de la terminal por estar ubicado en medio de dos tipos de turismo (rural y de sol y playa), y ser una solución para atraer turismo rural.

II. 2. La expansión de la aviación, liberalización y desregulación del transporte aéreo

El comienzo de la historia de la aviación se remonta en el momento que Leonardo Da Vinci, en el siglo XV, estudiaba la manera de construir una máquina, la cual pudiera mantenerse por sí sola en el aire. En cambio, hasta el 1903, no se realizó el primer vuelo. Vuelo que se llevó a cabo por los hermanos Wright, los cuales son conocidos como los pioneros de la aviación. Aunque debe mencionarse, que hasta la Primera Guerra Mundial el papel de la aviación no tenía sumamente gran importancia, pero a partir de esta, repercutió favorablemente a los inicios de una nueva vía de comunicación (Serrano, 1999).

Un periodo de tiempo más tarde, el desarrollo de las aeronaves dio un salto exponencial, dando resultado a la utilización de dichas aeronaves como transporte de pasajeros, esto fue debido al papel importante que jugó la Segunda Guerra Mundial. En otras palabras, este tipo de transporte pasó de ser exclusivo y minoritario de grupos elitistas y para determinados casos (como es el militar), a estar al alcance de toda la población, y como consecuencia a partir de los años 50 se produjo la gran masificación (Seally, K.R., citado en Serrano, 1999).

Por otra parte, España no empezó a desarrollarse y expandirse en este aspecto hasta haber superado el estancamiento económico debido a la Guerra Civil. Acto seguido, gracias al auge del sector turístico (el cual es el más demandante del transporte aéreo), ayuda a España a la incorporación del comercio exterior. Dichos flujos turísticos son mayoritariamente de los países vecinos europeos, y a causa de las crecientes demandas del transporte aéreo, estas aeronaves se presentan cada vez más capaces y adecuadas a cubrir las necesidades. De este modo, 31 años más tarde, en 1970, el número de pasajeros totales que se contabilizó en los aeropuertos españoles fue alrededor de los 21,4 millones. Por lo que, puede afirmarse que el turismo ha sido un factor clave para el desarrollo y crecimiento del tráfico aéreo español (Serrano, 1999).

Por el año 1997, gracias al ejemplo pionero de Estados Unidos en el que se produjo la liberalización de la prestación de servicios de transporte aéreo, se creó en la Unión Europea un mercado interior en el que existía libre acceso al mercado, establecimiento de rutas, frecuencias, capacidades y precios por parte de cualquier compañía. Como consecuencia de este proceso de liberalización, surgieron a finales del siglo XX las compañías de bajo coste (Diez, 2010).

A partir de ese momento, las compañías de bajo coste extendieron sus flujos, se consolidaron en el mercado aéreo, fomentaron la competencia entre líneas tradicionales y de bajo coste, revolucionando así los conceptos arraigados tradicionales, y sobretodo contribuyeron a la democratización del transporte aéreo. Por lo que este panorama, como muchos autores lo califican, ha supuesto una revolución en el mundo del transporte aéreo. En definitiva, este suceso ha llevado a una completa reestructuración aérea española, en la que se ha visto afectado negativamente las aerolíneas regionales, las chárter y la competitividad de las compañías tradicionales (Diez, 2010).

Hoy en día, en apenas medio siglo la aviación se ha integrado a nuestras formas cotidianas de viaje y ha supuesto la llegada de volúmenes crecientes de viajeros a las costas españolas, dando resultado a un aumento descontrolado de la construcción de infraestructuras aeroportuarias. Actualmente, España dispone de 52 aeropuertos, de los cuales el 90% están gestionados por Aena, y los restantes, como el de Ciudad Real, Lérida o Castellón, fueron impulsados por las comunidades autónomas, entidades locales y el sector privado. Ahora bien, después de multitud de noticias en prensa acerca de los aeropuertos sin aviones, etc. ¿están todos ellos en uso?

Como bien Ana Gracia (2012) comenta en el artículo *“La ruina que llegó del cielo: España, 52 aeropuertos; Alemania, solo 39”* publicado en El Confidencial:

De todos los que gestiona la entidad pública, solo ocho aeródromos son oficialmente rentables y más de una veintena dispone de otro aeropuerto a menos de una hora por carretera. Alemania, con casi el doble de población que la española (81 millones de habitantes), no necesita más de 39 aeropuertos.

De la totalidad de los aeropuertos que gestiona AENA, 39 son deficitarios, aunque podrían clasificarse como “necesarios” por desahogar gran parte del tráfico de pasajeros y mercancías de otros cercanos. Pero el mantenimiento de estos aeropuertos son realmente elevados para España, y casi todos, podrían disponer de otro vuelo a menos de una hora en vehículo. El de Castellón, por ejemplo, con un coste inicial de 151 millones de euros está a menos de 100 kilómetros del de Valencia. Otro ejemplo sería el de Huesca-Zaragoza, 97 kilómetros para dos aeropuertos. Aunque el ejemplo que más polémica tiene es el de Vitoria, rodeado de cinco aeródromos, exceptuando el suyo: Bilbao (a 73 kilómetros), San Sebastián (117), Pamplona (119), Burgos (116) y Logroño (116).

Gracia, finaliza el artículo invitando al lector a indagar acerca de la necesidad de mantener estos aeropuertos abiertos, a pesar de la poca afluencia de pasajeros. Expone el ejemplo de Castellón, cuando aún no estaba operativo, el mantenimiento

diario de esta instalación costaba 3.600€, y al mismo tiempo, es necesario pensar si puede influir en el turismo de la zona, o podrían haber otras vías menos costosas para acceder a la zona. Otros ejemplos nombrados, son: el caso del aeropuerto de Huelva (a una hora del aeropuerto de Sevilla), Antequera, Benalmádena y Jimena de la Frontera (Cádiz). Ejemplos de proyectos que nadie ha impedido su realización.

II. 3. Despegue de los aeropuertos secundarios/regionales.

Antes de adentrarse en el siguiente apartado es preciso de un conocimiento previo de conceptos clave. En primer lugar, se entiende por **aeropuertos secundarios** los que antes de la llegada de las llamadas compañías de bajo coste no tenían una afluencia de más de un millón de pasajeros, y además, que se ubiquen a más de 50 kilómetros de áreas urbanas densamente pobladas o por el contrario en ciudades de tamaño medio. Por lo general, compañías de bajo coste, como viene a ser el caso paradigmático de Ryanair establecen la base de sus operaciones en aeropuertos situados de 80 a 150 kilómetros de las grandes ciudades (Martí-Henneberg, 2007).

En segundo lugar, **las CBC** (Compañías de Bajo Coste) juegan un papel significativo en la revitalización y modernización de algunos aeropuertos regionales, dando resultado a un aumento del número de vuelos y pasajeros. Convirtiéndose así, en el motivo principal para explicar el resurgimiento de los aeropuertos secundarios/regionales. (Pantazis y Liefner citados en Saladié et al., 2014).

Estas CBC se caracterizan por tener unas políticas muy restrictivas en cuanto al equipaje se refiere y son capaces de construir precios acordes con las necesidades de los nuevos segmentos de viajeros. El término línea aérea de bajo coste procede de la traducción inglesa "Low Cost Airlines", significando que ofrece precios de vuelos más bajos que los de las líneas aéreas tradicionales. Para poder ofrecer estas tarifas económicas y al mismo tiempo ser rentables, llevan a cabo una estrategia de ahorro de costes superior a las líneas aéreas tradicionales (Meissner, 2008).

Debido al aumento progresivo de pasajeros en los aeropuertos y a la liberalización donde las CBC se han hecho pioneras en el mercado, y son las principales operadoras en los aeropuertos regionales, se ha producido un aumento descontrolado de este tipo de infraestructura.

Haciendo una mirada atrás en el pasado, en 1970, España estaba predominada por dos centros: el de Madrid y el de Barcelona, los cuales limitaban ascender los aeropuertos regionales al mercado global. Pero hoy en día, esta estructura arcaica ha sufrido una notable evolución. Aunque Madrid y Barcelona continúan dominando las relaciones interiores, han aparecido nuevas centralidades regionales dando valor a

estas zonas gracias a la mejora de red de autovías/autopistas, aparición del AVE y consolidación de las CBC (Henneberg et al., 2007).

Por lo que puede decirse, que gracias al surgimiento de las CBC se ha cambiado de una estructura dual de Madrid y Barcelona a una nueva estructura de malla, en las que han aparecido nuevas ciudades tales como Málaga, Alicante, Zaragoza, Valladolid, entre otras (Díez, 2010).

Los aeropuertos tienen un papel muy importante en la sociedad de hoy en día, dado que es una manera de materializar la globalización y la conectividad del mundo. Además de que el avión es el medio de transporte de la civilización técnica y postindustrial, el cual ha supuesto un aumento de la movilidad, los flujos y el intercambio gracias al no estar limitado por las condiciones orográficas, dado que no precisa del continuo contacto con la superficie terrestre (Díez, 2012). Por este motivo, estas infraestructuras dan cierto prestigio, reputación, internacionalización, entre otras, a las zonas donde estos se ubiquen. En esta misma línea, y como ya se ha podido citar anteriormente, gracias a las Compañías de Bajo Coste, los aeropuertos regionales han podido surgir de su abandono e inoperatividad y convertirse en los “protagonistas” del mayor crecimiento en los últimos años (Díez, 2010). Por otra parte, según Henneberg y Tapiador (2007) la función que realizan los aeropuertos va más allá del simple transporte, sino que ofrece un valor social y económico al territorio, dando la posibilidad de nuevas actividades socioeconómicas como la mejora de otras infraestructuras. Siguiendo la línea de los autores Henneberg y Tapiador (2007), es un error pensar que las compañías de bajo coste únicamente captan turistas de renta adquisitiva baja, sino que se trata de una manera de abaratar el coste del desplazamiento, para posteriormente, hacer un gasto mayor en el propio destino. Por consiguiente, a recibir más turistas, el destino ve incrementado el nivel de empleo, cambios en la sociedad, servicios y oferta complementaria.

En cambio, el medio de transporte aéreo que tantos aspectos positivos conlleva, la presencia de impactos negativos es también aguda. Uno de los impactos más notables es en el ámbito ambiental, donde se ven presentes en: el ruido que realizan los aviones; emisiones que afectan la calidad del aire; impacto paisajístico; contaminación de suelos por los vertidos de las actividades aeroportuarias; contaminación o desvío del drenaje natural; interferencia con las rutas de aves migratorias; contribución al calentamiento terrestre por emisión de gases de efecto invernadero, entre otras. (Alonso y Benito, 2012).

Actualmente, España cuenta con 52 aeropuertos, de los cuales 48 están gestionados por AENA y el resto por entidades privadas. Tan solo 3 de los 48 aeropuertos españoles de AENA acumulan más de la mitad de pasajeros, y si se tiene en cuenta los 8 primeros con más tráfico reúnen tres cuartas partes del total de pasajeros (Díez, 2012). Pues esto, conlleva a una enorme desproporción en la red aeroportuaria española, debido al gran dinamismo de unos pocos aeropuertos respecto de la mayoría de ellos que sufren una ausencia de gestión y planificación, conduciéndolos a un gran coste económico (Serrano, 1999). En esta misma línea, podría darse una larga lista de los aeropuertos españoles innecesarios. Por ejemplo, en el periódico El Economista (2012), se redacta una noticia con titular *“La falta de pasajeros aconseja el cierre de 15 aeropuertos españoles”*, en la cual hace mención de varios aeropuertos inutilizados como: dos en Galicia, dos en el País Vasco y Navarra, dos en Andalucía, tres en Castilla y León, uno en Aragón, uno en Murcia y otro en Extremadura. En este mismo artículo, explica que la mayor parte de los aeropuertos secundarios se construyeron en la época del boom del ladrillo (como el aeropuerto de Ciudad Real), o fueron proyectos *“para dar alas”* a los gobiernos nacionalistas, como el aeropuerto de Lleida-Alguaire.

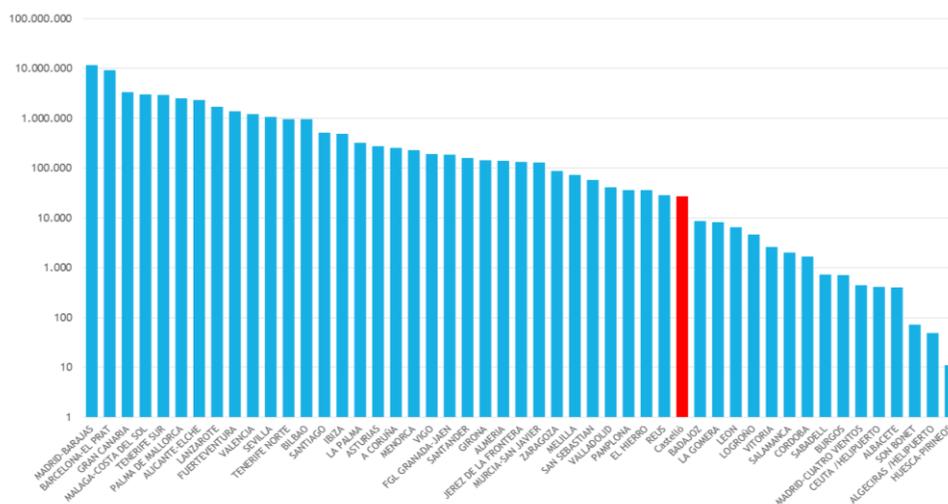
Por otro lado, caso de estudio es el Aeropuerto de Castellón. Conocido como “el aeropuerto fantasma”, se hicieron públicas multitud de noticias generando una imagen negativa, debido a la falta de aviones cuando se procedió a la inauguración en el año 2011, y también por los motivos citados anteriormente. No fue hasta 4 años después cuando se empezó a operar con la compañía *low cost* irlandesa Ryanair. Aunque hoy en día, algunas personas todavía lo definen y lo conocen como tal, el aeropuerto de Castellón dispone de cuatro destinos a los que viajar como son: Londres, Bristol, Bucarest y Sofía (a los que se añadirá Polonia el próximo octubre). A pesar de toda la polémica que sufrió la infraestructura aeroportuaria castellanense, las noticias acerca de él han dado un giro drástico con su puesta en marcha y los datos que se están obteniendo acerca del tráfico de pasajeros. Por ejemplo en La Crónica Global se publicó en diciembre de 2016 *“El aeropuerto de Castellón ya triplica a los pasajeros de la ‘Aena catalana’”*, o como María Pitarch (2016) publica en El País *“La ‘remontada reputacional’ del aeropuerto de Castellón se mide en cifras”*. Cifras como las que pueden verse en la imagen siguiente:



Gráfica 1: Total pasajeros desde 2015 hasta 2017. Fuente: EDEIS. Elaboración: Joan Serafí Bernat.

Desde que se iniciaron las primeras rutas en septiembre de 2015 hasta los últimos datos obtenidos en abril de 2017, cada vez el aeropuerto de Castellón tiene más afluencia de pasajeros. Cabe señalar, y como se observa en la imagen, en los meses noviembre y diciembre la afluencia es menor, pero a pesar de lo dicho, mantiene durante todo el año un tráfico regular dejando a un lado la estacionalidad.

Además, en el primer trimestre de 2017, Castellón obtuvo más pasajeros que 19 instalaciones aeroportuarias españolas, teniendo en cuenta que dos son helipuertos, uno es exclusivamente de mantenimiento y dos están cerrados (Ciudad Real y Murcia-Corbera). Teruel no registró ningún pasajero (debido a su función exclusiva de reparación de aeronaves) y Lérida computó menos movimiento que Castellón.



Gráfica 2: Tráfico de los aeropuertos españoles de AENA, primer trimestre de 2017 (escala de valores semilogarítmica). Fuente: AENA. Elaboración: Joan Serafí Bernat.

Uno de los problemas que puede darse en alguno de los aeropuertos con poco tráfico es la estacionalidad, como por ejemplo el aeropuerto de Reus, el cual pasa de tener menos de 20.000 pasajeros en el periodo invernal a tener más de 160.000 en la época estival. Suceso que no ocurre tan drásticamente a Castellón debido principalmente al tráfico del turismo residencial y de los emigrantes que viven en la provincia, de ahí que se establecieron las líneas regulares que actualmente tiene. Aunque debe mencionarse, que también ha influido en cierto grado al turismo. Como afirma el artículo publicado en Europa Press (2016) *“Aumentan un 60% los turistas británicos en la provincia de Castellón por conexiones aéreas”*.

Finalmente, como ya se ha podido explicar a lo largo del apartado, las compañías de bajo coste son pieza fundamental en los aeropuertos regionales para su desarrollo, juntamente con el aumento del tráfico de pasajeros, como es obvio. Además de realizar su función como tal, los aeropuertos regionales pueden servir como vía de descongestión al tráfico de pasajeros de los grandes aeropuertos. Por ejemplo, utilizar el aeropuerto de Castellón como vía de acceso a Valencia o utilizar el de Reus como entrada a Barcelona. Según afirman Henneberg y Tapiador (2007) la supervivencia de los aeropuertos regionales depende de la competencia entre las aerolíneas low cost para abarcar más cuota de mercado a nivel europeo.

II. 4. Impacto de los aeropuertos

Las infraestructuras aeroportuarias suponen un gran impacto para la zona donde estos se ubiquen. En este apartado, va a tratarse de explicar los impactos más importantes en los sectores económico, turístico e inmobiliario.

II. 4. 1 Sector económico

Existen diversas formas de estudiar los impactos en el sector económico, este apartado se dividirán en tres: los efectos directos, indirectos e inducidos. Para llevar a cabo la distinción, es necesario del conocimiento de la ubicación en la que se producen los mismos.

Los impactos directos son los derivados de las actividades económicas las cuales tienen su origen en el interior del aeropuerto (empresas y administraciones), y que no se hubieran generado a falta del aeropuerto. Estas generan empleo y actúan sobre la renta regional. Son actividades como por ejemplo: pago de sueldos y salarios, servicios de seguridad en el aeropuerto, alquiler de coches, transporte terrestre de viajeros, organismos públicos relacionados con el funcionamiento del aeropuerto, etc. (Fernández, Galarraga, González y Bhogal, 1999).

Al contrario que los anteriores, los impactos indirectos son los que se producen fuera de las instalaciones aeroportuarias, pero aun así el origen persiste en las actividades de empresas y personas de éste. Como por ejemplo: el gasto de los pasajeros, la tripulación que pernocta, los gastos en medio de transporte para desplazarse hasta el destino o hasta la terminal, entre otras. En otras palabras, puede decirse que los impactos indirectos son las actividades de hoteles, restaurantes, comercios, medios de transporte, etc. (Fernández et al., 1999).

Los impactos inducidos están asociados tanto a los directos como los indirectos, produciéndose así una difícil evaluación del periodo de tiempo en que se producen. Los impactos inducidos son pues el efecto multiplicador, es decir gracias al impacto de las actividades directas e indirectas se extienden por toda la economía regional afectando de este modo a todos los sectores económicos (Fernández et al., 1999).

Siguiendo la misma línea, y según las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística, cabe mencionar que gracias a varios motivos como la recuperación de la crisis económica y, en cierto modo, a la operatividad del aeropuerto de Castellón el número de empresas registradas en la provincia ha notado un ligero aumento, . En el 2014 fueron 38.084 empresas registradas, en el 2015 el número ascendió a 38.668, y en el año 2016 la cifra fue de 39.228. El mismo hecho sucede en cuanto a los locales comerciales, en el 2014 estaban inscritos 43.459, en el 2015 ascendió a 43.922, y finalmente en el año 2016, de 44.590. (El motivo de los años seleccionados es del antes y después de la operatividad del aeropuerto de Castellón).

En definitiva y de manera generalizada, los aeropuertos regionales se han convertido en una infraestructura esencial para el desarrollo de la economía regional, ya que facilitan la atracción de actividades económicas intensivas y, sobretodo, promueven el turismo (Henneberg, 2007). Aunque en otros casos la influencia es casi imperceptible.

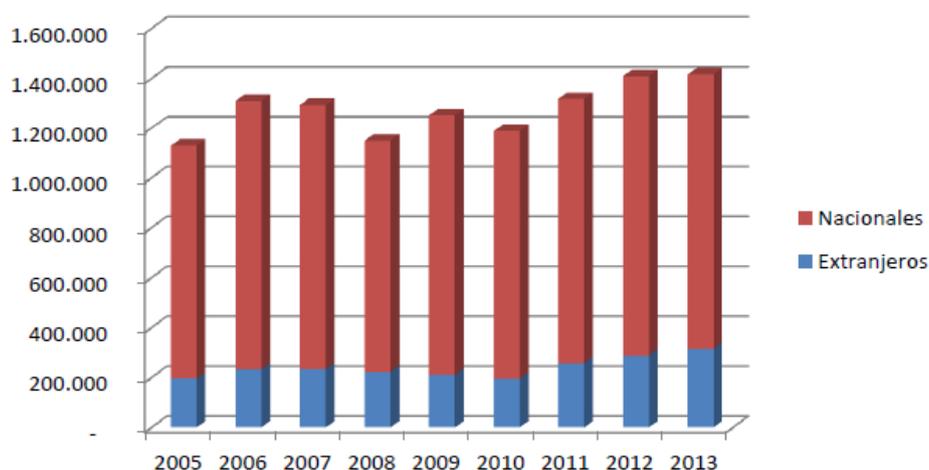
II. 4. 2 Sector turístico

El turismo surge desde la década de los años 50 cuando se pasa de un movimiento elitista, en el cual el tiempo libre y el ocio estaban restringidos a un sector minoritario de la población, a una manifestación colectiva, expandiéndose así a todos las clases sociales, y recibiendo el nombre de turismo de masas.

A consecuencia de esto, surgieron los principales destinos especializados en la acogida de turistas en la primera mitad del siglo XX (Serrano, 1999). Para poder llevar a cabo la actividad turística, era preciso de un desplazamiento del domicilio habitual, por lo que los medios de transporte jugaron y juegan un papel fundamental en el sector. Uno de los medios más importantes fue el avión, y hoy en día, gracias al

aumento de las CBC, las rutas y las frecuencias de los enlaces, se ha podido traducir a un aumento considerado de la actividad turística, y en algunos casos y siendo influido por otros aspectos, favoreciendo al PIB de las economías regionales (Díez, 2010). Cabe destacar, que las ciudades españolas costeras poseen el mayor número de tráfico, obviamente a excepción de Madrid, como por ejemplo, Málaga (costa del Sol), Murcia (costa Cálida), Alicante (costa Blanca) o Barcelona (costa del Maresme), entre otras (Díez, 2010), convirtiéndose así desde los 90 como los principales destinos del turismo internacional (Serrano, 1999).

Por otra parte la provincia de Castellón sigue un crecimiento turístico que, si bien no sufre la masificación de ciertos enclaves mediterráneos, construye un espacio turístico claramente fijado en el sol y playa y con un desarrollo de interior desigual, aunque con ciertos puntos de máximo interés.



Gráfica 3: Total turistas en la provincia de Castellón según procedencia. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

Como muestra la imagen, el turismo nacional es el principal tipo de turismo que visita la provincia siendo el medio de transporte más utilizado el vehículo propio (tanto para el turismo nacional como internacional), puesto que se estaría hablando, también, de un turismo de proximidad. En cuanto a los motivos del viaje, como la Agencia Valenciana del Turismo explica en sus artículos, en primer lugar se sitúa el ocio y tiempo libre (relacionado con el turismo de playa), en segundo lugar visitar a familiares y amigos, y en tercer lugar disponer de una segunda residencia. Puede decirse que estos tres factores son los que definen el turismo en la provincia de Castellón, ya que el turismo rural tiene un porcentaje muy bajo de turistas. Por lo que la operatividad del aeropuerto de Castellón ha alimentado al turismo residencial y el de realizar visitas a familiares y/o amigos, debido al alto porcentaje de inmigración que, actualmente, está viviendo en la provincia y a los turistas que se encuentran fueran del mundo laboral.

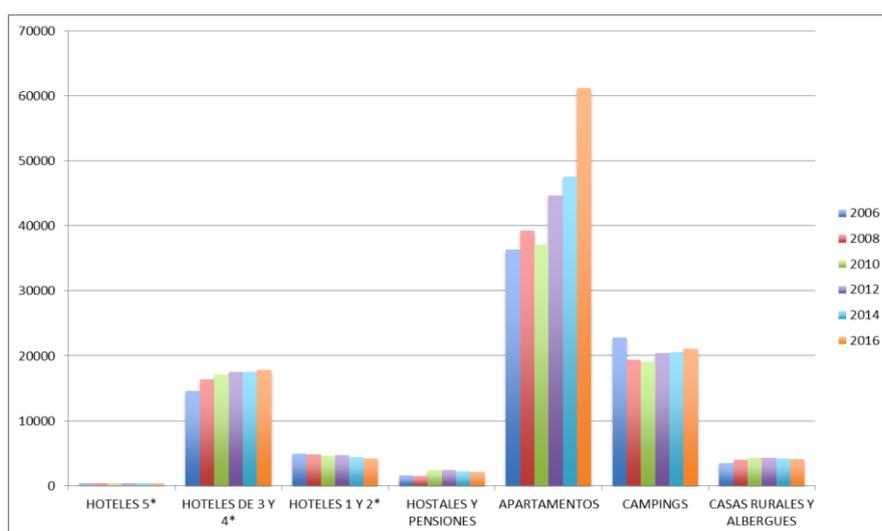
II. 4. 3 Sector inmobiliario

En este apartado también puede decirse, que está fuertemente ligado al turismo. Como afirman los autores Aledo, Mazón y Mantecón (s/f) si el turismo crece, porque las vías de acceso a los destinos se han mejorado, el sector inmobiliario de la franja mediterránea valenciana crecerá, si por el contrario, decrecen este último sector también se verá afectado.

La expansión de las CBC aumenta los flujos y, en consonancia con la ecuación de los autores anteriores podría incidir en el sector inmobiliario. En concreto, el precio bajo de las tarifas y el incremento de las frecuencias y conexiones aéreas han posibilitado una acentuación de este sector a través de la venta de propiedades en régimen de segundas residencias.

Si se analiza la evolución del número de **residencias secundarias** en las comunidades autónomas propietarias de infraestructuras aeroportuarias low cost, se observa un incremento constante en los últimos años (Díez, 2010). Destacando los incrementos en la Comunidad Valenciana, gracias al número de turistas llegados al aeropuerto de El Altet-Alicante, seguido del de Valencia y Castellón, Cataluña (aeropuerto de Barcelona, Gerona y Reus) y Andalucía (aeropuertos de Málaga, Sevilla, Jerez y Granada) (Díez, 2010).

Focalizando la atención en la provincia de Castellón, en la siguiente imagen se muestra el desenfrenado aumento de los **apartamentos turísticos** consecuencia del turismo residencial predominante y la necesidad de adquirir una segunda residencia.



Gráfica 4: Total de plazas en alojamientos turísticos según modalidad en la provincia de Castellón. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

En esta gráfica se plasma las plazas totales de alojamiento desde el año 2006 hasta el año 2016, y la modalidad de alojamiento que más ha crecido fue los apartamentos, por el motivo anteriormente citado de la necesidad de adquirir una segunda residencia en las costas castellonenses y poder de este modo disfrutar de unas vacaciones low cost en familia o amigos. Por lo que realizando este tipo de acciones (construcción de apartamentos) se está promoviendo aún más a atraer turismo de segunda residencia.

II. 5. Segundas residencias

Apartado independiente precisa el tema de las segundas residencias dada su importancia dentro del modelo turístico de la Comunidad Valenciana. Como bien explica el glosario de turismo y hostelería, el turismo residencial, referido a turistas extranjeros es:

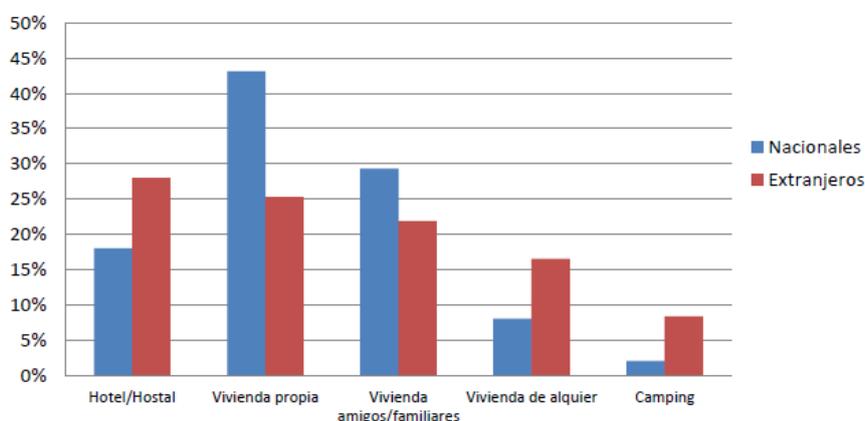
El que practican los extranjeros que permanecen en un país determinado durante un tiempo que no supera el mínimo de días al año (en España son 180) para ser considerados residentes, pero disponen de algún tipo de vivienda dentro de ese país, ya sea propia, o de amigos, conocidos o familiares.

Estas infraestructuras fueron construidas a lo largo de la más reciente historia (finales del XX y principios del XXI) en el litoral español, consecuencia de una favorable economía y dando un resultado a un exceso de liquidez y bajos tipos de interés, por lo que fue fácil adquirir créditos para los promotores inmobiliarios, y además, permitieron a las familias aumentar la capacidad para la compra de vivienda (Fernández y Barrado, 2011). Durante esa época apareció un nuevo estilo de vida caracterizado por la adquisición de viviendas en el litoral sin tener realmente una necesidad por comprarlas, de ese modo se definió un tiempo libre de los turistas basado en el uso de alojamiento no comercial para llevar a cabo prácticas turísticas, tanto por parte de extranjeros como de españoles, los cuales desean vivir gran parte del año fuera de su domicilio habitual (Fernández y Barrado, 2011).

En España la demanda internacional de viviendas en las zonas costeras turísticas responden a un mismo perfil. Se trata de parejas que ya no están en el mundo laboral, es decir, de pensionistas, jubilados o prejubilados, los cuales pasan la época invernal en España por sus inviernos suaves y de ese modo huir de las temperaturas drásticas de los países del norte y del centro de Europa (Mazón y Huete, 2005), además establecen su segunda residencia en las periferias del núcleo principal donde se ubican las urbanizaciones de los turistas extranjeros, por lo que esto da un resultado de difícil integración a la sociedad española. Este tipo de personas suelen pertenecer a una clase social media-alta, tanto a nivel económico como de estudios (Mazón, 2001).

Este modelo de turismo ha sido y es el principal centro de estudio para muchos investigadores en los últimos tiempos. El turismo residencial ha tenido un rápido crecimiento no planificado desembocando a una serie de impactos tanto ambientales como sociales. En el caso de los impactos ambientales se destaca la degradación del paisaje, la reducción de la biodiversidad local, la deforestación y la incrementación de los incendios, etc. En el caso de los impactos sociales se estaría hablando de un mayor coste para la población local, además de considerarse como invasivo sobre el espacio propio (Mazón, Huete y Mantecón, s/f).

Ahora bien, la gráfica siguiente refleja lo anteriormente explicado en el caso de estudio del turismo de Castellón.



Gráfica 5. Alojamiento utilizado según tipo de turista en la provincia de Castellón. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo año 2013. Elaboración propia.

Con los datos relativos del año 2013, y sabiendo de antemano que el turismo nacional es el principal segmento de mercado que visita la provincia de Castellón, estos turistas optan por las viviendas en propiedad y de familiares y/o amigos. En cuanto al turismo extranjero, y a pesar de que el mayor porcentaje se sitúa en los hoteles (por tener una mayor computación de afluencia de clientes y estancias más cortas), el segundo porcentaje que destaca es también la vivienda en propiedad, por lo que claro queda cuales son los principales tipos de alojamientos utilizados por los turistas.

Siguiendo la misma línea, Alicante es un claro ejemplo del turismo residencial al igual que sucede a lo largo de la costa Mediterránea valenciana. Se han incrementado las frecuencias de los vuelos gracias a las CBC dando un resultado positivo del aumento del tráfico de pasajeros internacionales, pero, si se analiza el tráfico de turismo en los establecimientos hoteleros la cifra no es tan positiva, lo que desencadena a una creciente especialización inmobiliaria del turismo. Como Ivars y Menor (2008) afirman gracias al dinamismo inmobiliario se ha generado un parque de viviendas de potencial uso turístico vinculado al residencialismo de retirados extranjeros.

Pues debido a este factor, la demanda del transporte aéreo aumenta por los viajes regulares de los familiares y amigos, y de los extranjeros residentes en España que realizan los desplazamientos a su país de origen de manera regular, también. Por ese motivo, la accesibilidad aérea se convierte en un criterio clave para decidir la compra del inmueble (Ivars y Menor, 2008).

Por otro lado y a pesar de que el turismo residencial haya incrementado el rango demográfico de municipios litorales y prelitorales, la afluencia turística continua teniendo un comportamiento estacional (Ivars y Menor, 2008). Aun así, en la época invernal el aeropuerto de Alicante sigue teniendo afluencia de pasajeros, pero es en verano cuando llega a la cima.

En definitiva, el incremento del número de rutas y la frecuencia de los enlaces favorece a la desestacionalización, focalizándose en los países los cuales son los principales emisores del turismo residencial en Alicante (Reino Unido y Alemania).

Relacionando lo explicado anteriormente con el Aeropuerto de Castellón puede observarse la misma situación. Las líneas que actualmente están en operatividad se dirigen a países los cuales son, en primer lugar, los principales emisores de turismo residencial, o, en segundo lugar, viajes con motivo de visitas a familiares y amigos. En este aspecto debe señalarse que los vuelos a Bristol y Londres responden a las características anteriores, es decir, turistas que ya no se encuentran en el mundo laboral, que poseen su segunda residencia en tierras castellonenses, que viajan para visitar sus familiares y/o amigos, etc. Por otra parte, los dos vuelos restantes con destino Sofía y Bucarest, aunque en parte responden a una misma característica de visita a familiares y/o amigos, se implantaron por la elevada inmigración de dichos países que hay en Castellón, y de este modo asegurarse el tráfico de pasajeros durante todo el año, dejando a un lado el problema de la estacionalidad como le sucede al aeropuerto de Reus.

II.6. El Aeropuerto de Castellón como potencial para vertebrar el turismo

Anteriormente explicado, el tema de las segundas residencias está muy arraigado en la provincia de Castellón tanto en la costa como en el interior, en cambio, las características del perfil del turista no responden del mismo modo. Es decir, el turista que posee su segunda residencia en la costa, mayoritariamente, proviene de otra CC.AA, y además de clasificarse dentro del turismo residencial también practican un turismo de sol y playa, que como bien lo define la Organización Mundial del Turismo (OMT):

Turismo de sol y playa es el más demandado de todos, especialmente, en aquellas zonas del litoral que gozan de una climatología favorable, este segmento del turismo suele asociarse con el ocio, así como con los términos descanso, diversión y entretenimiento, conocidos como las tres S (inglesas): sand, sea, sun . Además, este segmento se ha caracterizado desde siempre por ser el producto estrella dentro del destino turístico. Aunque este tipo de turismo puede estar asociado a otros segmentos del turismo, por regla general, se trata de un segmento que puede subsistir por sí mismo, como pueden confirmar año tras año los informes con el resumen de las llegadas internacionales a esta comunidad autónoma en relación con este tipo de turismo.

En cambio, los turistas que poseen su segunda residencia en los municipios del interior regresan a éstas durante periodos más cortos pero más veces a lo largo del año, puesto que sus antepasados residían en el mismo municipio y en algún momento de su generación tuvieron que emigrar a la ciudad, conociéndose este concepto como éxodo rural, dejando municipios con baja tasa poblacional y envejecida (Aparici, 2007). Por lo que, el turismo rural es según lo define la OMT:

Tipo de turismo que se desarrolla en el medio rural y consiste básicamente en un alojamiento no convencional, por lo general denominado casa u hotel rural, con o sin manutención, más unas actividades complementarias, que se desarrollan habitualmente en la naturaleza (senderismo, rutas a caballo...), pero también pueden tener un contenido cultural (centros de interpretación, museos etnográficos, etc.). Al alojamiento rural se le suele exigir legalmente la integración en su entorno y un estilo arquitectónico que al menos recuerde al tradicional de la zona donde se encuentra. El camping o campamento turístico no se suele considerar como alojamiento rural.

Entre ambas delimitaciones territoriales (costa e interior), se encuentra el aeropuerto de Castellón situado en los municipios de Villanueva de Alcolea y Benlloch, y proporcionándole un enclave privilegiado, pudiendo tener la potencialidad de vertebrar un turismo equilibrado en la provincia, puesto que el desplazamiento al municipio más alejado no ocupa más de una hora de trayecto.

En cambio, la conectividad de los medios de transporte para trasladar a los pasajeros a su destino es escasa. Como la página web de Autos Mediterráneo S.A. anuncia "*el transporte de autobús comunicará el Aeropuerto de Castellón con las localidades de Oropesa, Vinaroz, Peñíscola, Alcocebre, Benicasim, Castellón de la Plana y Valencia*", a las que se les debe añadir Torreblanca como anunció el periódico *El Mundo* (2015), si por el contrario el pasajero quiere desplazarse a otro municipio debe hacer uso de taxi o de un familiar o amigo. Claro está que los municipios estrella del turismo son los costeros, respondiendo a un tipo de turismo de sol y playa, concentrando un 75,6% de población entre la Plana Alta y la Plana Baja (Aparici, 2007), pero no ofreciendo la posibilidad de conectar el aeropuerto con el resto de municipios está limitando sus posibilidades de aumentar el tráfico de pasajeros y a la vez la posibilidad de atraer otro tipo de turismo.

A pesar de algunos informes de hace tres lustros como el que anunció la revista Hosteltur "*España: El turismo de sol y playa está en decadencia debido al envejecimiento de la población, según TUI*" en 2002 "*los cambios demográficos que apuntan a un envejecimiento de la población anuncian una decadencia del turismo de sol y playa y auguran el crecimiento del turismo cultural, de ciudades, de salud y naturaleza.*", la realidad es contradictoria. El turismo de sol y playa continua siendo el pionero, sí debe destacarse que otros tipos de turismo están empezando a intensificarse como por ejemplo el turismo sostenible, o el turismo rural, entre otros.

El turismo rural, hacia principios de los años 90, ya empezó a considerarse como un producto turístico emergente por la pérdida de competitividad (García, J. L. citado en Tirado, 2016), siendo una de las estrategias la diversificación hacia nuevos productos en espacios rurales (Vera, J.F. citado en Tirado, 2016). Con el paso del tiempo y gracias a los cambios de motivación de los visitantes, este tipo de turismo ha ido ganando cuota de mercado (Ivars, J.A. citado en Tirado 2016). Los visitantes huyen de las masificaciones del litoral para buscar la autenticidad, el conocimiento de la cultura local o la posibilidad de poder personalizar los viajes (Cànoves et al. como se cita en Tirado, 2016).

Por otra parte, para poder desarrollar el turismo rural es importante tener claro estos dos enfoques: el primero, es la función de potenciar los elementos de la oferta turística (alojamiento, promoción, planificación, restauración, etc.); y el segundo, la dinamización de otros sectores estratégicos en el mundo rural como por ejemplo la renovación y mantenimiento de la arquitectura, dotación de servicios, etc. (Tirado, 2016).

En el caso particular de la provincia de Castellón existen varios desequilibrios entre la costa y el interior. La costa está dotada de todo tipo de servicios, infraestructuras, promoción, recursos, etc. por concentrar la mayor parte de la población y ser el motor de la economía (Aparici, 2007), además de ser un producto turístico por lo que es fácil la captación de turistas. Por el contrario, a pesar de los recursos que posee el interior pudiendo ser clasificados en: natural o paisajístico; históricos-patrimoniales; artesanales y gastronómicos, y folclóricos, fiestas y acontecimientos programados (López, 2014), carece de oferta complementaria, accesibilidad, equipamientos y servicios para el desarrollo del turismo y de esa manera convertirse en un producto turístico. Por poner un ejemplo, Castellón posee un bien cultural declarado por la UNESCO patrimonio de la humanidad en 1998, es el caso del arte rupestre levantino, con el museo y las pinturas rupestres de la Valltorta como producto más elaborado. Pero gracias, en los últimos años, a una mayor sensibilización del turismo con el medio ambiente, la sostenibilidad, el contacto con la naturaleza, la autenticidad del viaje, etc., algunos de los pueblos están empezando a salir de sus cenizas, y ser dotados para la recepción del turismo. Como por ejemplo los municipios de la comarca del Alto Maestrazgo Culla, Benasal, Ares del Mestre y Catí, se han unido para llevar a cabo un Plan de Competitividad Turística.

A modo de resumen de las consideraciones teóricas, la expansión de la aviación se remonta en el año 1997, gracias al ejemplo pionero de Estados Unidos en el que se produjo la liberalización de la prestación de servicios de transporte aéreo y se creó en la Unión Europea un mercado interior en el que existía libre acceso al mercado, establecimiento de rutas, frecuencias, capacidades y precios por parte de cualquier compañía (Díez, 2010). Como consecuencia de este proceso de liberalización, surgieron a finales del siglo XX las compañías de bajo coste, las cuales extendieron sus flujos, se consolidaron en el mercado aéreo, fomentaron la competencia entre líneas tradicionales y de bajo coste, revolucionando así los conceptos arraigados tradicionales, y sobretodo contribuyeron a la democratización del transporte aéreo. Acto seguido, tras los tiempos de bonanza, conocidos como el “boom del ladrillo” en el territorio español, la construcción de estas infraestructuras se disparó, llegando a un total de 52 aeropuertos, la mayor parte clasificados como aeropuertos secundarios o regionales, estando inoperativos, sin vuelos y sin aviones. Pero gracias a las compañías de bajo coste, las cuales decidieron operar con este tipo de aeropuertos se cambió la red dual aeronáutica de Madrid y Barcelona, apareciendo nuevas ciudades tales como Málaga, Alicante, Zaragoza, Valladolid, entre otras. Además de, surgir de su abandono e inoperatividad y convertirse en los “protagonistas” del mayor crecimiento en los últimos años (Díez, 2010). Por otra parte, según Henneberg y Tapiador (2007) la función que realizan los aeropuertos va más allá del simple transporte, sino que ofrece un valor social y económico al territorio, dando la posibilidad de nuevas actividades socioeconómicas como la mejora de otras infraestructuras. Un claro ejemplo es el Aeropuerto de Castellón, gracias a las compañías de bajo coste hay cuatro líneas regulares semanales, y gracias a éste se mejoraron las infraestructuras de conectividad terrestre (CV-13 y la CV-10). De la misma forma estas infraestructuras tienen un impacto sobre los sectores económico, inmobiliario y turístico, habiendo tanto aspectos positivos (como mejoras en la economía y en el turismo) y aspectos negativos (como contaminación ambiental).

Por último, y tras haber deducido que el principal tipo de turismo de la provincia de Castellón es el turismo residencial y de sol y playa, existe una vía de escape a través del aeropuerto para fomentar y potenciar el turismo rural, el cual posee un alto potencial con sus recursos, aunque no están considerados como producto turístico debido a la falta de oferta complementaria y puesta en valor.

PARTE III:

ANÁLISIS

Recordemos que el siguiente análisis se compone de dos apartados, con un primer análisis de la oferta y demanda de alojamientos. En el segundo apartado distinguimos, a su vez, dos líneas de análisis: una encuesta de la AVT a los pasajeros del aeropuerto que complementamos con un trabajo exploratorio sobre motivaciones sólo a aquellos viajeros que aterrizan al aeropuerto de Vilanova. Finalmente, se analizarán las encuestas fruto de un trabajo de campo para captar el impacto del aeropuerto en los alojamientos de la provincia de Castellón.

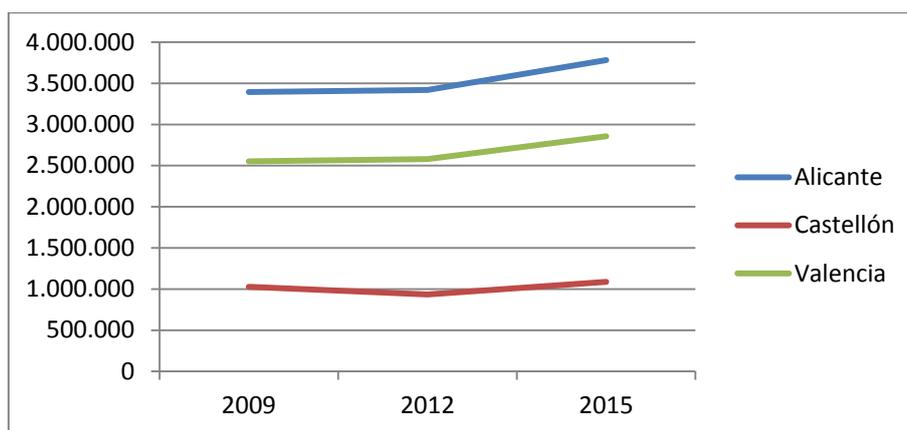
III.1. Análisis y comparación del turismo entre las tres provincias según modalidad de alojamiento

Antes de adentrarse en la evaluación del impacto del aeropuerto de Castellón en el turismo, es conveniente realizar un análisis de la situación del turismo antes de la apertura de éste, de ese modo se podrá, posteriormente, realizar la comparación y valorar si ha influido o no.

En este apartado se han extraído los datos de los informes de la Agencia Valencia del Turismo correspondientes a los años 2009/ 2012/ 2015, de cada provincia, y diferenciando entre viajeros y pernoctaciones, y según modalidad de alojamiento. De ese modo se puede ver más claramente el desarrollo y el posicionamiento de Castellón frente al turismo de la Comunidad Valenciana (*Anexo II*).

Tras la recopilación de datos en el Anexo II, se procede a la realización de gráficos de forma que se valore la evolución del turismo en los diferentes tipos de alojamiento, siendo la variable analizada el número de viajeros registrados en cada modalidad.

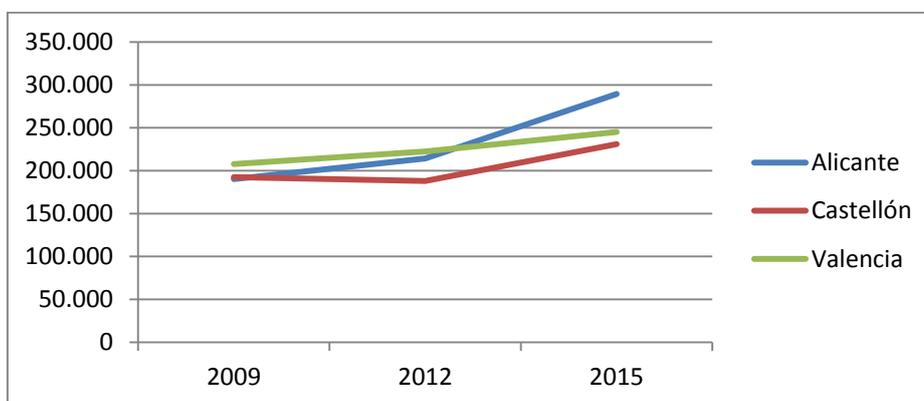
Establecimientos hoteleros:



Gráfica 6. Viajeros en establecimientos hoteleros según provincia. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

Esta gráfica muestra cómo se ha desarrollado el número de viajeros en los establecimientos hoteleros de las tres provincias. Castellón (la única provincia) sufrió un descenso en el año 2012, pero se recuperó 3 años más tarde. Aun así, Castellón se sitúa a gran distancia de las otras dos provincias, debido también, a que las plazas hoteleras son pronunciadamente menor que las dos restantes.

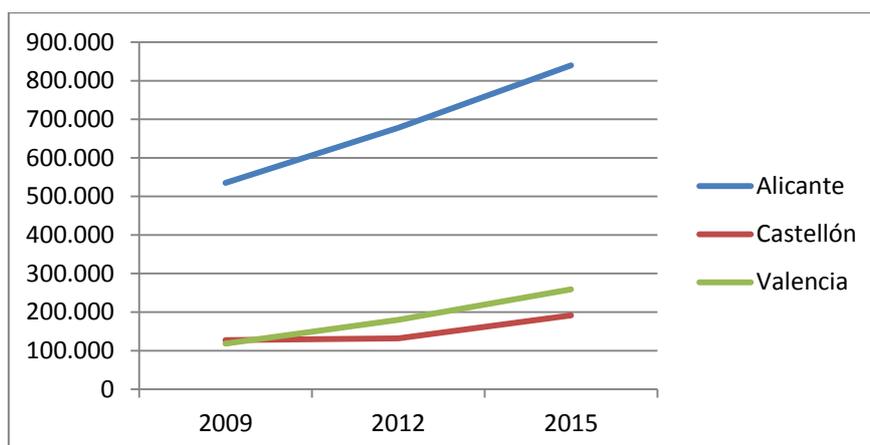
Campings:



Gráfica 7. Viajeros en campings según provincia. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

En la modalidad de los campings, destaca el constante crecimiento de Valencia y el salto de 2012 a 2015 de Alicante. Respecto de Castellón, vuelve a tener un descenso en el año 2012, pero a partir del cual comienza su recuperación.

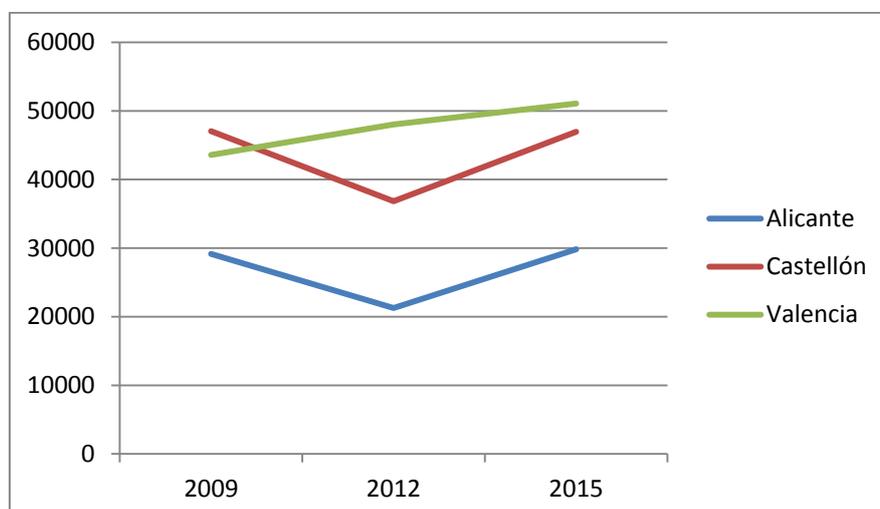
Apartamentos turísticos:



Gráfica 8. Viajeros en apartamentos turísticos según provincia. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

En cuanto a los apartamentos turísticos se observa un crecimiento constante en las tres provincias. Alicante se sitúa a gran distancia de las dos restantes. Castellón tuvo más viajeros que Valencia en el año 2009, pero los años siguientes el aumento de viajeros fue mayor, quedándose, de nuevo, Castellón en última posición.

Alojamiento de turismo rural:

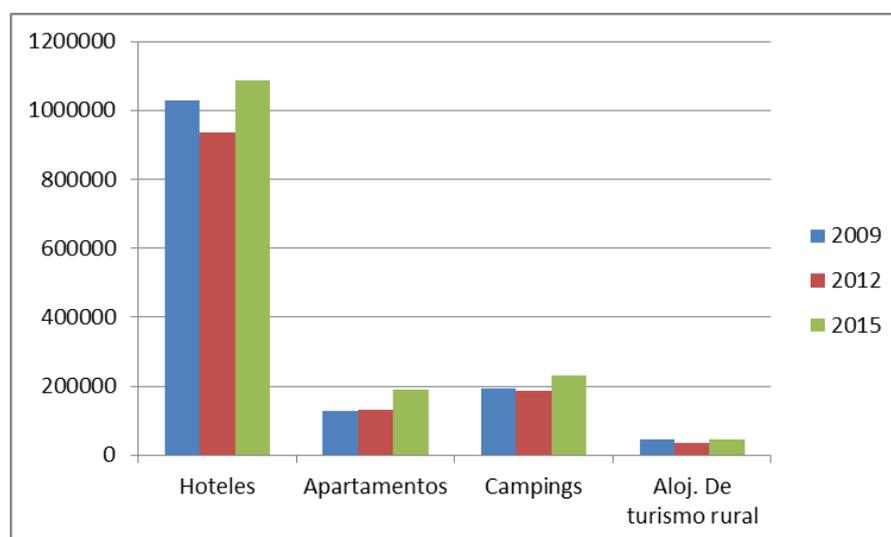


Gráfica 9. Viajeros en alojamiento de turismo rural. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

Finalmente, en la gráfica de viajeros en turismo rural, Castellón fue pionera en la recepción de turistas durante el año 2009. Tanto Castellón como Alicante sufrieron un descenso en el año 2012, pero se recuperaron en los años siguientes. En cambio, Valencia tuvo un crecimiento constante. En esta modalidad, Castellón se sitúa en segunda posición por delante de Alicante.

En definitiva, y a pesar que durante el periodo de tiempo entre 2006 hasta el 2008 el número de viajeros llegados a la Comunidad Valenciana tuvo una caída pronunciada, debido a la crisis económica, desde 2012 hasta 2015 los viajeros llegados a la Comunidad Valenciana en todas las modalidades de alojamiento analizados se incrementaron, siendo los más utilizados los establecimientos hoteleros y los apartamentos turísticos. En cambio, si se focaliza la atención en la provincia de Castellón, se observa que durante 2012 el aumento no es significativo, puesto que durante ese año el turismo de la Comunidad Valencia sufrió una desaceleración en turismo nacional, y como bien se sabe, este tipo de turismo es el que más frecuenta la provincia de Castellón (Servicio de Estudios Económicos Cámara de Valencia, 2012).

Aglutinando todos los datos de los respectivos años de la provincia de Castellón según modalidad de alojamiento, el resultado es la gráfica siguiente:

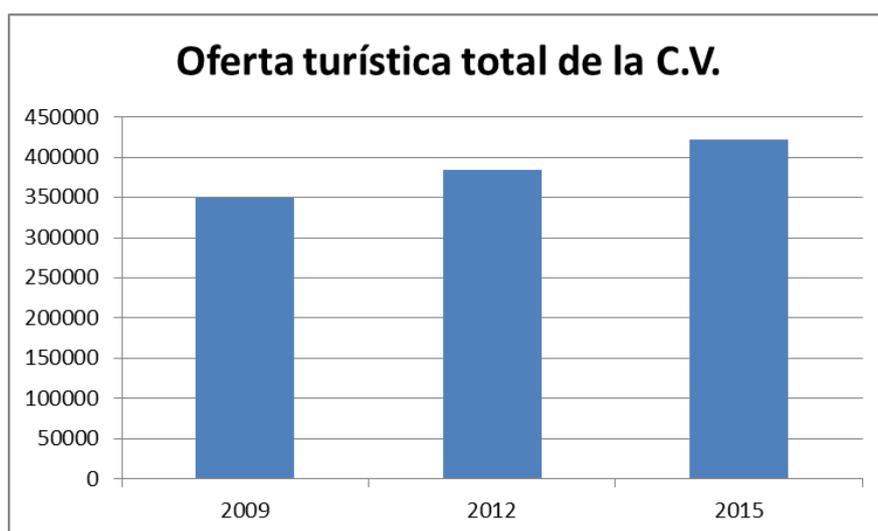


Gráfica 10. Evolución de los viajeros en la provincia de Castellón según modalidad de alojamiento. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

La gráfica muestra como la afluencia de viajeros es mucho mayor en los alojamientos hoteleros respecto de las otras modalidades, debida a que la estancia media en los alojamientos hoteleros es mucho menor que en el resto de modalidades. En cuanto al origen del turista, el mercado nacional representa el mayor porcentaje de los turistas en la provincia de Castellón, siendo el principal emisor la Comunidad Valenciana y seguido de Madrid. En cuanto al mercado extranjero, Francia representa la mitad del total de viajeros extranjeros en la provincia de Castellón, seguido a mayor distancia del Reino Unido (Perfil de turista alojado en oferta reglada en la Comunidad Valenciana, 2015). Estos mercados son, también, los principales en demanda de hoteles, apartamentos turísticos y campings.

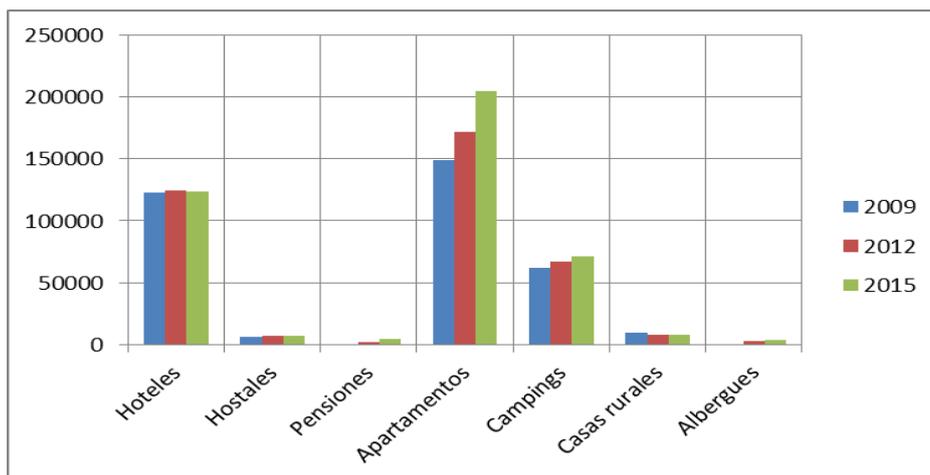
Por otro lado, se precisa de un análisis de las **plazas de alojamiento turístico**, para determinar si, al mismo tiempo que crece el número de viajeros está creciendo la oferta del alojamiento, puesto que este es uno de los factores para el desarrollo del turismo, sin ignorar, la infraestructura y servicios generales, aspectos relacionados con el medio ambiente, recursos turísticos, equipamiento y oferta complementaria (Viñals, 2002).

Frente al presente gráfico, sí se observa un ligero aumento del número de plazas en la Comunidad Valenciana. A pesar de que en 2012 el turismo nacional descendió (como se ha citado anteriormente), el turismo extranjero continuó su crecimiento, e incluso se ve preciso mencionar, que en 2015 alcanzó nuevos máximos históricos tanto en número de turistas como en gasto (Evolución de la actividad turística en la Comunidad Valenciana 2015). Por ese motivo, los empresarios siguieron apostando por abrir o ampliar establecimientos, para aumentar el número de plazas.



Gráfica 11. Oferta turística total de la Comunidad Valenciana. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

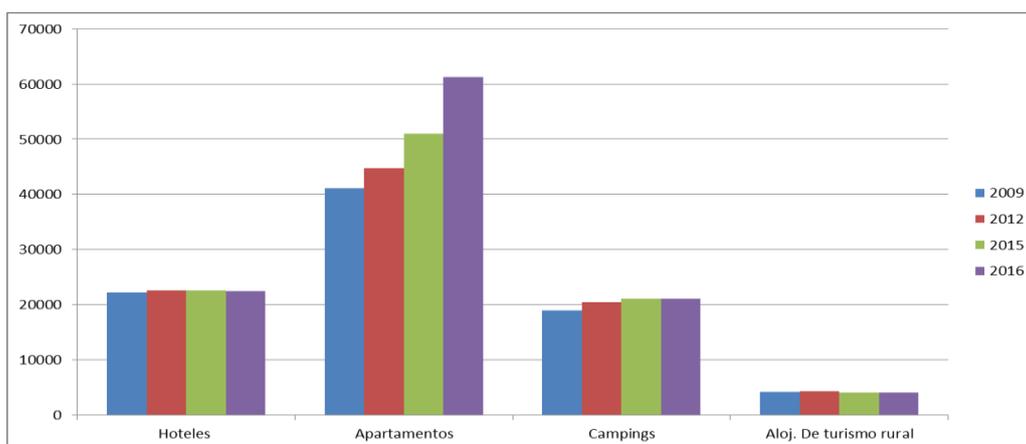
Y ahora, la pregunta es: ¿en qué tipo de alojamiento se ha visto más acentuado este aumento de plazas? Pues la respuesta está en el siguiente gráfico.



Gráfica 12. Evolución de plazas por modalidad de alojamiento turístico en la C.V. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

Como se observa, el alojamiento que más ha notado el aumento han sido los apartamentos turísticos y los campings. Sin embargo, las plazas de los hoteles se han visto afectadas en 2015 disminuyendo ligeramente la oferta. Pues, esto solo puede significar que la demanda turística es mayor en los apartamentos turísticos respecto de la resta de alojamientos (excluyendo del análisis la segunda residencia).

En la **provincia de Castellón**, el gráfico siguiente muestra del mismo modo la evolución de las plazas del alojamiento turístico. Puede observarse como el crecimiento de las plazas de alojamiento turístico responde a las mismas características de la Comunidad Valenciana, situándose en la cima, y a gran distancia del resto, los apartamentos turísticos. En los años 2015 y 2016 los establecimientos hoteleros disminuyeron las plazas en los hoteles de 1 y 2*, al mismo tiempo que se aumentaban en los de 3 y 4*.



Gráfica 13. Evolución de plazas por modalidades de alojamiento en la provincia de Castellón. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo. Elaboración propia.

Tras la realización de las gráficas de la evolución de los turistas y de las plazas en alojamiento turístico, puede observarse una discordancia. En el análisis de las gráficas de la afluencia de viajeros según modalidad de alojamiento, el tipo de alojamiento que más turistas recibe son los hoteles, en cambio, en el análisis de la evolución de plazas turísticas destaca a gran distancia del resto, los apartamentos turísticos. Queda, pues, reivindicar aquí la necesidad de establecer registros fiables de flujos en apartamentos. Una de las principales características que da lugar a lo sucedido es la corta estancia media en los hoteles siendo la afluencia de clientes mucho mayor. Por otro lado, el aumento desenfrenado de las plazas en apartamentos turísticos conduce a pensar que los turistas optan más por este tipo de alojamiento por motivos como: coste más bajo, no tener horarios, estar como en casa, etc.

La edificación de apartamentos fue descontrolada durante el periodo del boom de la construcción, tanto en el litoral mediterráneo como en el resto de España. La totalidad de la edificación de estos apartamentos no estaban destinados para uso turístico sino que se decantaron para ser usados como segundas residencias, de los que en algún momento fueron turistas. Estas construcciones carecieron de una correcta planificación y su rápida extensión espacial dejó un paisaje devastador con fuertes impactos ambientales y una estructura turística de poca calidad (Aledo et al., s/f). Al principio, la fuente de ingresos y las expectativas eran muy positivas, pero años más tarde estas infraestructuras desembocaron a serios problemas con los residentes, puesto que los servicios, los servicios urbanos y dotaciones públicas continuaban siendo los mismos, sin haber sido mejorados ni ampliados. Aun así, todavía sigue habiendo municipios que apuestan por este modelo de desarrollo inmobiliario que algunos lo definen como turismo residencial (Aledo et al., s/f). Estos municipios carecen de una población permanente, por lo que quien visite una zona turística fuera de temporada tendrá la impresión de estar en una especie de “ciudad fantasma”, dado que, las viviendas son ocupadas de forma estacional, permaneciendo buena parte del año vacías. Por ese motivo, no está justificado la construcción de estas infraestructuras que solo son usadas unas pocas semanas al año. En temporada baja se produce una clara infrautilización de éstos y, por el contrario, en temporada alta los servicios e infraestructuras se ven desbordadas por el elevado número de residentes. Además, esto produce dos tipos de impacto:

- El que afecta a la economía local, conduciendo al cierre de los locales fuera de temporada, ya que una vivienda desocupada no genera ningún efecto multiplicador (Aledo et al., s/f).

- Y el que afecta en el ámbito ambiental, provocando: la degradación del paisaje, la reducción de biodiversidad local, la deforestación y el incremento de los incendios forestales, la pérdida de la cobertura vegetal, erosión y desertificación, el incremento de la contaminación edáfica, acústica e hídrica (tanto superficial como subterránea) (Almenar, Bono y García, 2000).

Estas imágenes muestra un claro ejemplo de las consecuencias que ha dejado el boom de la construcción: esqueletos de edificios por terminar y en completo abandono, además de la venta o alquiler de la mayor parte de los domicilios.



Ilustración 1: Esqueletos de edificios, Torreblanca 30/04/17.



Ilustración 2: Venta o alquiler de los apartamentos/casas/adosados, Torreblanca 30/04/17.

En resumidas cuentas y finalizando este primer apartado, la recepción de turistas tanto en la provincia de Castellón como en el resto tiene un desarrollo ascendente. A pesar, de tener más afluencia los establecimientos hoteleros que el resto de modalidades (por motivos ya mencionados), se sigue apostando por la construcción o ampliación de plazas en apartamentos, debido al principal tipo de turismo que recibe Castellón, llamado turismo residencial. Este tipo de turismo, como también el turismo de sol y playa, están arraigados en la provincia, y a pesar de tener aspectos negativos, citados

anteriormente, también posee positivos como que sin él la provincia carecería de turismo.

Por otra parte, tras la realización del análisis del turismo en la provincia y llegado el momento de centrarse en el caso de estudio del presente trabajo, el Aeropuerto de Castellón empezó a tener sus primeros vuelos regulares con destino Londres y Bristol a finales del 2015, a los que se añadió posteriormente Sofía y Bulgaria. Ahora bien, con el funcionamiento de esta infraestructura ¿podría ser una vía de escape al turismo de segunda residencia? ¿Podría ser el modo de captar más turistas? ¿Por qué la elección de estos destinos y no otros?

III. 2. Operatividad del Aeropuerto de Castellón

En respuesta a las preguntas anteriormente realizadas, se ha llevado a campo tres tipos de estudios diferentes planteados a continuación:

- En primer lugar, una encuesta realizada por la Agencia Valenciana del Turismo en el tercer trimestre de 2015 entrevistando a los pasajeros en la terminal.
- En segundo lugar un estudio exploratorio y complementario encuestando a los pasajeros en la terminal, realizado por la autora del presente trabajo (*Anexo III*).
- Y en tercer lugar, una encuesta a los alojamientos turísticos de la provincia analizando si han recibido más clientes desde el funcionamiento del aeropuerto (*Anexo IV*).

III. 2. 1. Primer análisis

Ficha técnica:

- Muestra: 904 encuestas válidas. Destino Bristol (102) Destino Londres-Stansted (802).
- Error muestral: + 3,26% para un nivel de confianza del 95,50%.
- Método de la entrevista: Encuesta presencial realizada en las Zonas Comunes y en la Zona de Embarque del Aeropuerto de Castellón. Realizada por el propio Departamento de Campo de Empymer, utilizando un cuestionario semiestructurado previamente definido y validado por los Responsables de la Investigación.
- Fechas de campo: Del 25 de Octubre al 15 de Diciembre de 2015, ambos inclusive.

Recopilación de los datos:

- El perfil del entrevistado responde a un hombre o mujer, con una edad media de 50 años, casado o en pareja (74,89%), con estudios superiores (67,59%) o secundarios (28,43%). En más de la mitad de los casos está ocupado (59,40%) o, con menor incidencia, jubilado (32,52%). Afirma pertenecer a una clase social media (40,82%) o media alta (40,15%).
- Cerca del 63% de los turistas entrevistados realiza su viaje por motivos relacionados con el ocio y las vacaciones frente a más de un 28% que manifiestan que el motivo de su viaje responde a visitas de familiares y/o amigos.
- Las razones que les impulsan a escoger la Comunidad Valenciana son, de mayor a menor peso: **tener una vivienda en propiedad**, el clima, el precio y la comodidad del vuelo desde el aeropuerto de Castellón, tener familia o amigos en destino, descansar y gozar de tranquilidad en espacios no masificados, etc.
- Más de un 37% de los entrevistados escogió Alcocebre para pernoctar, y es que, de entre ellos, el **85,97% afirmó disponer de vivienda en propiedad** o de familiares o amigos por lo que se alojaron en establecimientos no de pago.
- Uno de cada tres turistas entrevistados pernoctó en un alojamiento de pago principalmente en hoteles, apartahoteles y apartamentos turísticos.

La siguiente imagen que se muestra el tipo de alojamiento elegido por los pasajeros.

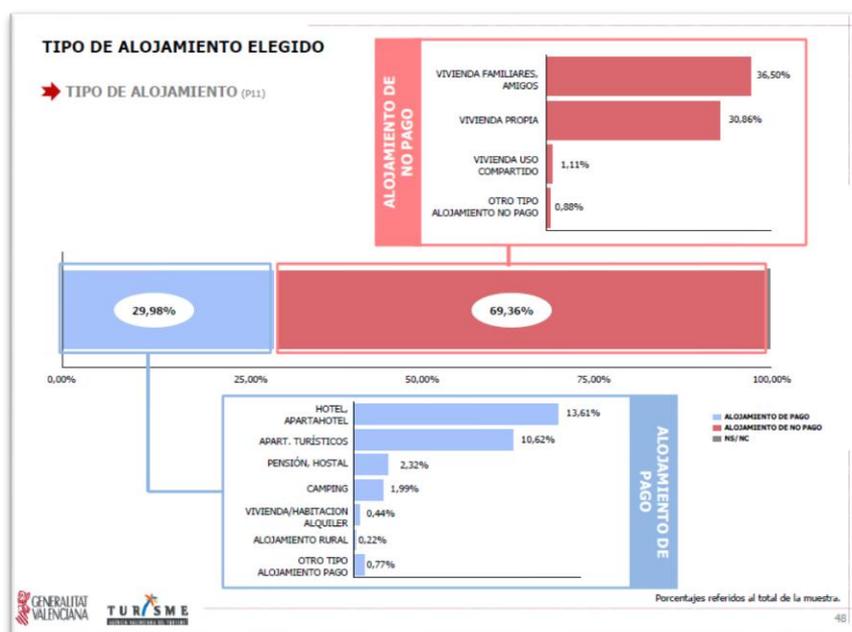


Ilustración 3: Tipo de alojamiento elegido por los pasajeros del aeropuerto. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo.

Por un lado, del 100% tan solo el 29.99% utilizaron alojamiento de pago siendo los más utilizados el hotel o apartahotel y los apartamentos turísticos. Por otro lado, el 69,36% se alojaron en alojamientos de no pago, destacando las viviendas de familiares o amigos, y la segunda vivienda en propiedad.

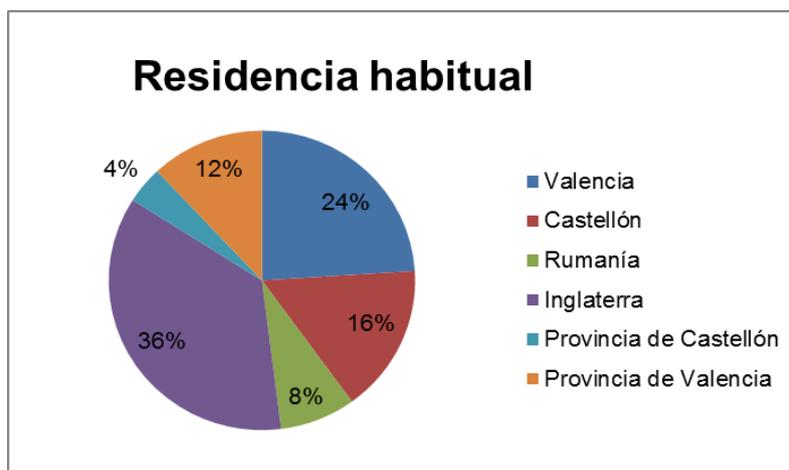
A modo de conclusión de este primer análisis y observando los datos obtenidos del turismo inglés, puede llegarse a la conclusión de que la computación de dicho turismo en alojamiento de pago es mínima, por ese motivo los análisis que realiza la Agencia Valenciana del Turismo sitúa a este mercado en tercera posición, puesto que se hospedan principalmente en viviendas de familiares y/o amigos y en sus segundas residencias.

III. 2. 2. Análisis complementario

El siguiente análisis puede definirse como un estudio exploratorio y complementario respecto de la encuesta de la AVT, puesto que los datos obtenidos no pueden ser concluyentes por la baja cuota de la muestra, pero sí puede influir en la representación de datos de las otras encuestas. En el Anexo III se adjunta la plantilla que se empleó. Dicha encuesta consta de 3 preguntas: la pregunta 1 para determinar el perfil del pasajero, la pregunta 2 para saber el motivo del viaje, y la pregunta 3 para averiguar sus preferencias. Los pasajeros entrevistados fueron 25 con destino Bristol y Bucarest, siendo las fechas de campo del 26-04-17 al 10-05-17. El método empleado fue de encuesta presencial en la zona de embarque de la terminal. Acto seguido, se procede a analizar mediante gráficos los datos obtenidos.

Pregunta número 1:

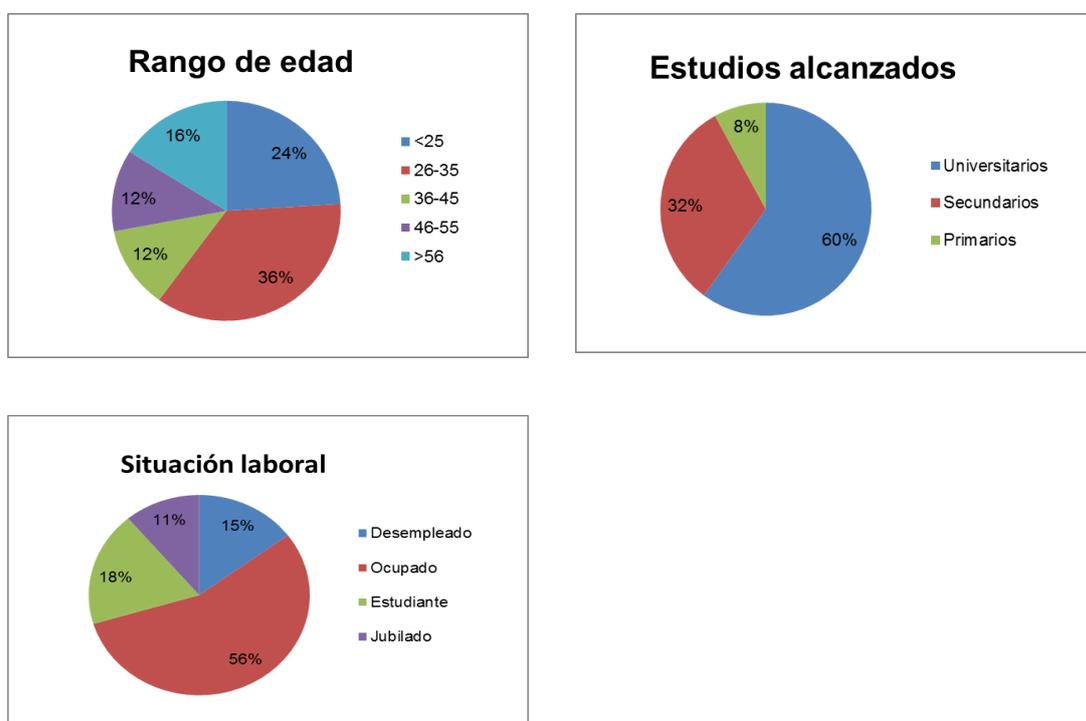
A. Lugar de residencia habitual:



Gráfica 14. Lugar de residencia habitual de los pasajeros. Fuente: elaboración propia.

La mayor parte de los pasajeros entrevistados eran de origen inglés, seguido de los valencianos, y por detrás de los castellanenses. Como se podrá concluir más adelante, y haciendo ahora una pequeña mención, los turistas ingleses es uno de los mercados que más frecuenta el aeropuerto por tener su segunda residencia en la provincia, y por otra parte, los valencianos y los procedentes de la provincia de Valencia viajan a través de él por su condición de low cost. En cuanto a los pasajeros castellanenses (como se explicará más adelante) viajaron para visitar a familiares del mismo modo que los rumanos y búlgaros.

B. C. D. E. Año de nacimiento, sexo, estudios alcanzados y situación laboral:



Gráficas 15. Rango de edad, estudios alcanzados y situación laboral. Fuente: elaboración propia.

Se ha considerado oportuno el análisis conjunto de las preguntas. La primera gráfica representa la edad de los pasajeros (siendo 50% mujeres y 50% hombres) agrupada por rango de 10 años, siendo el más destacado el grupo entre 26 a 35 años, y seguido de los de menores de 25 años, teniendo la mayor parte de ellos estudios universitarios y/o secundarios. Además de tener una situación laboral de ocupado o estudiante.

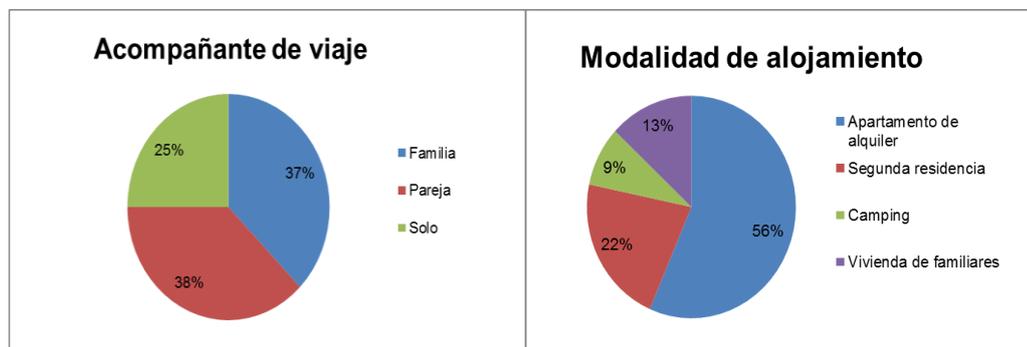
Por lo que los menores de 25 años podrían ser clasificados dentro de *estudiante* y con estudios universitarios. Por otro lado, en cuanto al rango de edad de 26 a 45 podrían ser los pasajeros entrevistados que se encuentran ocupados o desocupados, con estudios universitarios y que han viajado (también como el grupo anterior) a visitar a familiares y/o amigos. Y por último, el rango de más de 56 años, los cuales podrían clasificarse en el periodo de jubilación u ocupado.

F. Municipio en el que ha estado alojado:

En esta pregunta no se ha visto oportuno la realización de un gráfico debido a la gran diversidad de respuestas. Los municipios que señalaron fueron: Onda (2), Alzira (2), Valencia (3), Castellón (3), Barcelona (1), Antella (1), Morella (1), Benicarló (2), Rasquera (1), Oropesa (2), Vinaroz (2), Burriana (1), Tarragona (2), Alcocebre (3).

Mayoritariamente todos los pasajeros tanto de Valencia como de la provincia de Valencia hicieron uso del aeropuerto por su condición low cost. En cuanto al resto de los municipios donde se alojaron, sí se pudo notar un ligero porcentaje de turistas.

G. H. Con quién está viajando, y tipo de establecimiento en el que ha estado alojado

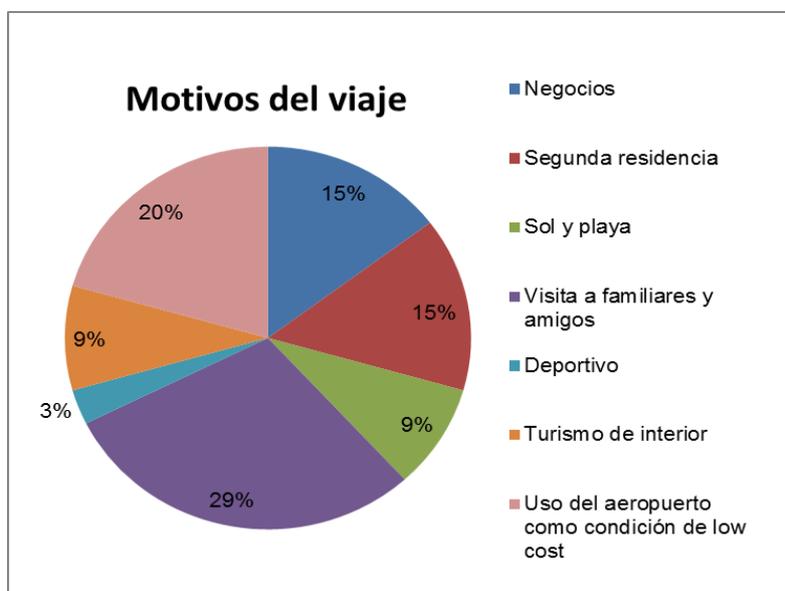


Gráficas 16. Acompañante de viaje y modalidad de alojamiento empleado. Fuente: elaboración propia.

Pregunta muy importante para el estudio del turismo en la provincia. A pesar de que solo se pudieron realizar 25 encuestas, en ninguna de ellas se vio marcada la opción de alojamiento hotelero. Con un 56%, más de la mitad, han estado alojados en apartamentos de alquiler, y con un 22% en sus respectivas segundas residencias. Además, el porcentaje más elevado del acompañante de viaje fue la pareja, seguido de la familia. Por lo que las familias y las parejas optan por apartamentos de alquiler.

Pregunta número 2:

¿Cuáles han sido los motivos por los que ha viajado?



Gráfica 17. Motivos por los que se ha viajado. Fuente: elaboración propia.

En esta pregunta se muestran los motivos por los que el pasajero ha decidido viajar a la provincia de Castellón a través del aeropuerto. La primera opción elegida, con un 29%, es la visita a familiares y/o amigos, le sigue en menor distancia con un 20% la condición de low cost, y con el mismo porcentaje (15%) se sitúan aquellos que viajan por negocios o porque tienen una segunda residencia.

Pregunta número 3:

Grado de importancia de los siguientes aspectos:

- a. Descanso
- b. Realizar turismo de aventura
- c. Hacer rutas gastronómicas de productos autóctonos
- d. Realizar rutas turísticas de senderismo
- e. Conocer el interior de la provincia

Como puede observarse en el Anexo III, la pregunta fue diseñada siguiendo el modelo de escala de Likert. Para la categorización de los ítems se utilizó:

Muy importante	5
Importante	4
Indiferente	3
Poco importante	2
Nada importante	1

Acto seguido, la tabla recoge el recuento total de las veces que los entrevistados señalaron como muy importante, importante, indiferente, poco importante o nada importante cada uno de los aspectos presentados.

	Muy importante	Importante	Indiferente	Poco importante	Nada importante
3A	6	1	4	3	1
3B	4	4	3	1	3
3C	3	3	5	1	3
3D	1	3	5	1	5
3E	4	4	3	3	1

Tabla 1. Recuento de respuestas. Fuente: elaboración propia.

El aspecto A fue clasificado como el más importante, el aspecto B y el E obteniendo menos respuestas también se clasificaron como importantes. Por el contrario el aspecto C y D fueron clasificadas poco indiferentes o nada importantes.

En definitiva, tras la realización de esta segunda encuesta, puede observarse como, prácticamente, los resultados siguen la misma línea respecto la primera. Más de la mitad de los pasajeros utilizaron apartamentos de alquiler para quedarse alojados, ninguno de los encuestados marcó la opción de alojamiento hotelero, y otro buen porcentaje de ellos en sus segundas residencias. Por otro lado, en cuanto a los motivos del viaje, destaca la opción de visita a familiares y/o amigos, por lo que, no se observó ningún pasajero que exclusivamente viajó a través del aeropuerto de Castellón, para conocer la provincia y practicar turismo, sino que probablemente lo realizó de manera indirecta.

Dado por terminada esta sección, se puede realizar una clasificación de los tipos de pasajeros que más frecuentan la instalación aeroportuaria:

Las personas que viajan a otro país para trabajar o estudiar y aprender un nuevo idioma

Los familiares y amigos, de las personas que residen en nuestro país pero que originalmente son de otro.

Los residentes en segundas residencias que viajan a su lugar de origen para pasar una temporada o visitar a amigos/familiares.

Los pasajeros que prefieren viajar a través de dicha infraestructura por su condición low cost.

Todo ello sin olvidar el carácter exploratorio de esta encuesta que, vista su fluidez, puede servir de base a posteriores ampliaciones de la realizada por la AVT a los turistas que aterrizan en el aeropuerto de Vilanova.

II. 2. 3. Segundo análisis: influencia del aeropuerto en los alojamientos turísticos

En este último apartado se lleva a cabo un análisis más riguroso directamente entrevistando a los distintos tipos de alojamientos turísticos de la provincia, en el Anexo IV se dispone de la plantilla de preguntas y de los datos obtenidos. En primer lugar, y dividiendo la provincia en tres zonas: zona norte, zona central y zona sur, se analizarán los datos de manera global.

En cada zona de la provincia se seleccionó diez municipios tanto de costa como de interior y de distintas categorías. En la zona central, además de haber elegido los diez municipios, se delimitó en un rango de quince kilómetros los municipios alrededor del aeropuerto, por lo que hacen un total de veintitrés pueblos seleccionados. El total de los alojamientos de los municipios seleccionados asciende a 253, de los cuales fueron encuestados 133.

De forma general, de todos los establecimientos encuestados tan solo el 24,81% respondieron haber notado un ligero ascenso de los clientes desde la operatividad del aeropuerto, el 75,18% restante respondieron un rotundo no. Es decir, en números absolutos se estaría hablando de 33 establecimientos con una respuesta afirmativa y 100 con una respuesta negativa. En cuanto al origen de los clientes, a excepción de algunos municipios del interior, todos tienen tanto turismo nacional como internacional, siendo el nacional el más destacado principalmente procedente de la Comunidad Valenciana, Madrid, Zaragoza y Cataluña. Cabe señalar, que algunos de los municipios respondieron “*según temporada*”, es decir, en temporada alta apenas se percibe turismo internacional, y en temporada baja sucede totalmente lo contrario. Por otro lado, los países con mayores cifras de emisión de turistas a la provincia son Francia, Alemania e Inglaterra, minoritariamente, y para ser más exactos, solo dos establecimientos mencionaron Bulgaria entre la procedencia de sus clientes, no habiendo ni rastro del otro vuelo regular a Sofía.

Acto seguido, se procede a segmentar el análisis por cada zona de la provincia para profundizar más en las respuestas obtenidas.

ZONA NORTE:

Dentro de esta (y como también en las demás) se diferencia entre alojamientos de costa y alojamientos de interior. Los municipios seleccionados son:

Costa: Alcocebre, Peñíscola, Benicarló y Vinaroz.

Interior: La Pobla de Benifassà, Morella, Cinctorres, Xert, San Mateu y Ares.

En los alojamientos de costa la totalidad de ellos entre los cuatro municipios asciende a 43, de los cuales se encuestaron a **26**. Se seleccionaron 19 hoteles (de diferentes categorías) y 7 campings.

De la totalidad de los 26 alojamientos encuestados 11 respondieron afirmativamente a la pregunta de aumento de clientes tras la operatividad del aeropuerto y 15 contestaron no. En cuanto al origen de los clientes, mayoritariamente todos los alojamientos tienen afluencia tanto de turismo internacional como nacional, para ser más exactos 11 establecimientos contestaron poseer ambos, 7 establecimientos donde destaca el turismo internacional y 8 donde destaca el turismo nacional. El municipio el cual recibe más turismo internacional en los establecimientos fue Alcocebre, en cambio el resto destaca por el turismo nacional en temporada alta y turismo internacional en temporada baja. La procedencia de dichos clientes a nivel nacional destaca: la Comunidad Valenciana, Madrid, Cataluña, Aragón, y en menor medida País Vasco, Murcia, y Galicia. Y a nivel internacional: Francia, Inglaterra y Alemania, y en menor medida Bélgica, Holanda e Italia. En esta subdivisión de alojamientos de costa, la categorización de los establecimientos hoteleros no ha influido en las respuestas debido a la semejanza de las contestaciones por parte de ellos.

En segundo lugar, se procede a analizar los alojamientos de turismo rural. La totalidad de los alojamientos asciende a 60, de los cuales fueron encuestados **22**, clasificándose en: 11 casas rurales, 5 hoteles, 3 hostales y 3 apartamentos rurales. De todos los alojamientos encuestados tan solo 4 respondieron haber notado un aumento de clientes, el resto respondieron con un rotundo no. Además, estos 4 alojamientos están ubicados en Morella, municipio de interior por excelencia de la parte norte.

En cuanto al origen de los clientes, se destaca que 17 alojamientos solamente poseen turismo nacional, y 5 tanto turismo nacional como internacional (aunque este último es en menor medida), volviendo a ubicarse la mayoría en Morella, siendo el origen nacional de la C.V. mayoritariamente, y en mucha menor medida Madrid y Cataluña. En cuanto al turismo internacional principalmente procedencia de Francia e Inglaterra, y alguna notoriedad de belgas.

En definitiva, tras el análisis de la zona norte tan solo el **31,25%** de los establecimientos encuestados respondieron haber notado un ligero ascenso de los clientes tras la operatividad del aeropuerto, siendo los municipios estrella Alcocebre en la costa, y Morella en el interior. Por otra parte, si se recuerda las líneas regulares que posee la infraestructura aeroportuaria (Bristol, Londres, Bucarest y Sofía), se observa como en ninguna respuesta se nombraron los países Bulgaria o Rumania entre el origen de sus clientes, solamente Inglaterra. Además, echando la vista atrás en la primera encuesta realizada, se observa como la influencia del turismo internacional en los alojamientos de Alcocebre viene dada por las visitas a familiares y/o amigos que poseen sus segundas residencias en el municipio.

ZONA CENTRAL:

En la zona central está ubicado el aeropuerto de Castellón, por lo que se realiza una subdivisión de tres partes: Costa e interior, y una última de un perímetro de 15 km respecto del aeropuerto.

Costa: Castellón, Grao de Castellón, Benicasim, Oropesa del Mar y Torreblanca.

Interior: Benasal, Culla, Atzaneta, Lucena y Vistabella.

Perímetro de 15 km: La Torre de Embesora, las Useras, Sierra Engarcerán, Albocacer, Sarratella, Benlloch, Vilafamés, la Pobla Tornesa, Vall de Alba, las Cuevas de Vinromá, Torre Endomenech, Vilanova y Cabanes.

Empezando por la costa, el recuento total de los alojamientos turísticos es de 41, de los cuales se encuestaron a **25**, clasificándose en: 19 hoteles y 5 campings. En la primera pregunta que se les realizó se obtuvo un total de 15 respuestas afirmativas, siendo los municipios Castellón y el Grao, Oropesa del Mar y en algunos hoteles de baja categoría de Benicasim, y las 10 respuestas restantes fueron negativas. Cabe mencionar que tras la recogida de los datos respecto del origen de los turistas, mayoritariamente, es turismo internacional, destacando los campings y los alojamientos de la capital. En esta parte se observa un mayor nombre de países emisores de turismo como son: Suiza, Dinamarca, Finlandia, América y Marruecos, los cuales se hospedan en los hoteles de alta categoría de Benicasim y Castellón.

Continuando con los municipios del interior de la parte central teniendo un total de 19 alojamientos, se entrevistaron a **10** (4 hoteles y 6 casas rurales). Todos los encuestados respondieron un firme no a la primera pregunta, dado que el tipo de turismo que reciben es nacional, solo tres de ellos afirmaron tener algún cliente internacional (en casas rurales de Vilafames, Atzaneta y Lucena del Cid) procedentes de Francia, Bélgica, Alemania e Inglaterra, los clientes nacionales son llegados de la Comunidad Valenciana, Madrid y Cataluña.

Prosiguiendo con el análisis, llega el momento de analizar los datos obtenidos por los municipios situados a un perímetro de 15 kilómetros respecto del aeropuerto. En primer lugar, la totalidad de los alojamientos en los municipios seleccionados es de 48, de los cuales se encuestaron a **28** clasificándose en: 1 hotel, 1 hostel y 26 casas rurales. Tan solo un hotel situado en Cabanes respondió haber notado un ligero aumento de clientes ingleses tras el funcionamiento del aeropuerto, la resta de alojamientos respondieron no. El siguiente aspecto trata del origen de los clientes. El turismo internacional se hace presente en solo 4 de los alojamientos encuestados (Francia, Alemania e Inglaterra), la resta solo poseen turismo nacional, siendo de origen valenciano, catalán y madrileño.

En definitiva, tras el análisis de los datos obtenidos de la parte central donde se ubica el aeropuerto, se ha podido observar como todos los pasajeros se desplazan a los municipios costeros, teniendo éste un impacto nulo en cuanto a los municipios del interior. Tan solo un hotel de Cabanes respondió haber notado un aumento.

ZONA SUR:

En esta parte los municipios seleccionados son:

Costa: Burriana, Moncofa, Chilches y Nules

Interior: Montanejos, Caudiel, Segorbe, Onda, Vilareal y La Vall d'Uxo.

En la costa de la parte sur, y aun habiendo escogido 4 municipios (en uno de los cuales se lleva a cabo el festival del Arenal Sound) tan solo se dispone de 8 alojamientos turísticos, de los cuales se encuestaron a **6** (3 campings, 2 hoteles y 1 hostel). A lo que respondieron todos un tajante no a la primera pregunta. Por lo que se refiere al origen de los turistas la mitad de los alojamientos solo reciben turismo nacional y la otra mitad de ambos, siendo los principales la Comunidad Valenciana, Aragón, Cataluña, y por otro lado Francia y Alemania, a gran distancia le sigue Inglaterra. Un aspecto importante a destacar comentado por una persona encuestada fue la buena conectividad respecto al aeropuerto de Manises, por ese motivo, los

turistas que viajan a esta parte de la provincia lo hacen principalmente a través del aeropuerto de Valencia y no desde el de Castellón.

En cuanto al turismo de interior, la totalidad de los alojamientos turísticos en dichos municipios es de 35, de los cuales **18** fueron encuestados, clasificándose en: 7 hoteles, 6 casas rurales, 3 apartamentos rurales y 2 albergues. Ahora bien, a la contestación de la primera pregunta tan solo 2 establecimientos hoteleros, ubicados en Vilareal (de cuatro y dos estrellas), contestaron sí, el resto de establecimientos no percibieron ningún aumento tras la operatividad del aeropuerto. En lo que respecta al origen de los clientes todos destacan por tener mayoritariamente turismo nacional, tan solo 9 de los alojamientos tienen también una ligera influencia de clientes internacionales. En la misma línea que las partes anteriores, la Comunidad Valenciana vuelve a ser por excelencia el principal mercado, seguido de Madrid y Cataluña. En cuanto al turismo internacional, vuelve a remarcar Francia, seguido de Inglaterra y Alemania, aunque en esta parte también fueron nombrados otros países como Rusia, Noruega, Corea y Países Bajos. Debe señalarse que en los establecimientos ubicados en Vilareal hubo una ligera influencia de clientes procedentes de Bucarest.

Como resultado al análisis de la zona sur de la provincia, puede decirse que la influencia de la operatividad del aeropuerto de Castellón es prácticamente nula, teniendo en cuenta que de todos los alojamientos turísticos encuestados solo 2 respondieron haber notado un aumento de clientes procedentes de dicha instalación. Este hecho puede derivarse de varios motivos, el primero por la pésima comunicación entre el aeropuerto y esta parte de la provincia, y el segundo por la buena comunicación y proximidad con el aeropuerto de Manises.

Para finalizar el análisis de la última encuesta realizada, se realizará un resumen a modo de conclusión, extrayendo los puntos más importantes para, finalmente, determinar si el aeropuerto ha influido en el alojamiento turístico de la provincia. En la tabla siguiente puede observarse todos los datos obtenidos de una manera más clara:

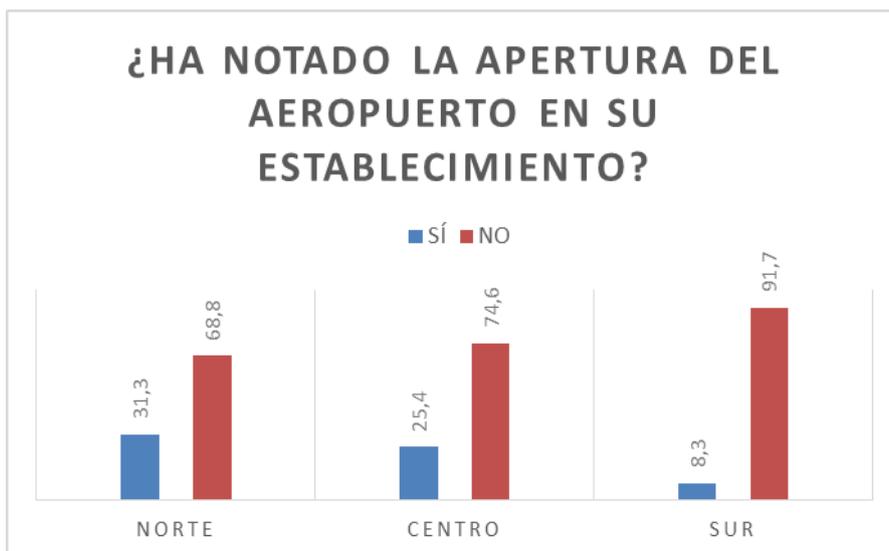
	Total nº de alojamientos	Alojamientos entrevistados	Notoriedad de aumento de turistas	No notoriedad de aumento de turistas
Zona norte				
Costa	43	26	11	15
Interior	60	22	4	18
Zona central				
Costa	41	24	15	10
Interior	19	10	0	10
Perímetro de 15 km	48	28	1	27
Zona sud				
Costa	8	6	0	6
Interior	35	18	2	16

Tabla 2. Recopilación de las respuestas obtenidas. Fuente: elaboración propia.

En la primera zona norte, sí se ha notado un ligero aumento del turismo inglés en los municipios de Alcocebre y Morella, siendo inexistente los otros dos países con líneas regulares como son Sofía y Bucarest. Como se ha comentado anteriormente, uno de los posibles motivos es por las segundas residencias que los ingleses tienen en el municipio de costa.

En la segunda zona central, los alojamientos que más han notado la operatividad del aeropuerto de Castellón han sido los costeros, destacando Castellón y el Grao, Oropesa del Mar y Benicasim, prevaleciendo los hoteles de media categoría y los campings. En cuanto a los municipios del interior, ninguno afirmó tener clientes procedentes del aeropuerto, dado que el turismo principal que reciben es nacional. Y por otro lado, en referencia a los alojamientos situados en un perímetro de 15 kilómetros respecto del aeropuerto, tan solo un hotel rural afirmó haber notado un ligero ascenso de clientes procedentes de Inglaterra.

En la última zona sur de la provincia, tanto en la costa como en el interior respondieron un concluyente no en referencia a la pregunta del aumento de clientes procedentes del aeropuerto. Tan solo dos establecimientos hoteleros de Vilareal respondieron sí. Este hecho es debido a la nula comunicación con esta parte y la proximidad y buena comunicación respecto del aeropuerto de Manises.



Gráfica 18. Impacto del aeropuerto en la ocupación por zonas. Fuente: elaboración propia.

Puede observarse que a mayor distancia respecto de la infraestructura aeroportuaria menor es el impacto en el turismo. De manera general, los establecimientos donde se concentra mayor impacto son los costeros, siendo casi inexistente en el interior de la provincia. En este caso, a parte de la escasa comunicación hacia estos destinos, también debe señalarse la falta de producto para captar a los turistas. Por otra parte, Inglaterra fue el país de origen de los clientes que más se hizo presente, le sigue Bucarest, exclusivamente en la ciudad de Castellón y en algún hotel de Oropesa del Mar, y finalmente ni rastro de los turistas procedentes del vuelo de Sofía.

PARTE IV:

CONCLUSIONES FINALES

IV. 1. Conclusiones generales de la investigación

Tras el trabajo de campo llevado a cabo a lo largo del presente proyecto, ha llegado el momento de cohesionar todas las ideas claves que se han tratado y empezar a realizar conclusiones y posibles recomendaciones.

Al estudiar el análisis evolutivo del turismo provincial de Castellón en las diferentes modalidades de alojamiento, se ha observado que tanto los viajeros como la oferta de alojamiento han tenido un continuo crecimiento desde el 2009 hasta el 2015. Focalizando la atención en Castellón, se ha estudiado como los establecimientos hoteleros tienen mayor afluencia de turistas respecto de las otras modalidades. En cambio, los apartamentos turísticos han incrementado en mayor medida su oferta. Esto es debido a que el paso de los turistas en los hoteles es más afluente respecto de los apartamentos, siendo la estancia en estos últimos mucho más larga. Por otro lado, se deduce que el incremento de las plazas en los apartamentos turísticos es debido a su aumento de la demanda, a pesar de que las gráficas estudiadas revelan un incremento inferior de turistas respecto de los hoteles, su demanda es muy significativa y concuerda con el crecimiento de pisos en los grandes destinos de Europa.

El tema de las segundas residencias o turismo residencial resulta fundamental para entender el turismo en nuestras costas: tanto de segunda residencia de origen español como la importante presencia de segundos residentes de otros lugares de Europa. Este fenómeno se ha producido sin ningún tipo de planificación medioambiental urbanística o paisajística. Por una parte se puede pensar que el turismo residencial es positivo puesto que, gracias a ellos, se mejoran servicios, infraestructuras, generan oferta complementaria, etc. Pero por otra parte, debido a su estacionalidad, los municipios pueden dar una imagen de “ciudades fantasma” el resto del año, además de las consecuencias medioambientales.

Ahora bien, la parte central y primordial por la que se ha realizado el proyecto ha sido para determinar si el aeropuerto de Castellón ha influenciado el turismo de la provincia, y poder así, en cierto modo, ir más allá del turismo residencial ya consolidado y atraer turistas que dinamicen alojamientos hoteleros, campings y casas rurales a través de una oferta de calidad.

Para llevar a cabo este estudio, se realizaron tres encuestas y la conclusión general que se ha llegado ha sido que: la infraestructura aeroportuaria de Castellón ha incidido muy escasamente en el turismo. Los municipios costeros son los que más han notado un ligero aumento de clientes procedentes del aeropuerto, pero en cuanto en los municipios del interior, la notoriedad fue pobre.

Principalmente, los pasajeros que utilizan la instalación aeroportuaria, es por disponer de su segunda residencia, de su condición low cost, para visitar a familiares y/o amigos, y para estudiar o trabajar en el extranjero. Durante la temporada alta y como se ha demostrado en las encuestas, también existe un porcentaje menor de pasajeros que viajan para realizar exclusivamente turismo.

Como se ha nombrado anteriormente, el aeropuerto ha incidido en poca medida hacia el turismo del interior, bien por la falta de comunicación de los transportes públicos o por la falta de convertir en producto los recursos que posee, tanto a nivel paisajístico como monumental y cultural, por ese motivo una estrategia para poder atraer más turistas a la provincia de Castellón sería potenciar el interior y de ese modo también se combatiría con la problemática de la estacionalidad. Pero para poder llevar a cabo el desarrollo del turismo rural, es imprescindible una planificación del territorio y tener en cuenta una serie de factores como: poner en valor y articular recursos turísticos, buenas infraestructuras, accesibilidad, oferta complementaria y servicios básicos. Debe crearse un producto con ese poder de atracción y poseer un atributo esencial, para que el viajero que visita el destino experimente la sensación de estar disfrutando de algo único, y que muy difícilmente podrá disfrutar en otro destino. Ejemplo claro sería el Arte Rupestre Levantino, un recurso todavía atomizado y que requiere de una seria articulación entre los distintos exponentes dispersos en el territorio. Recordamos, de nuevo, el potencial de esta atracción Patrimonio de la Humanidad.

Una línea de elevado interés existente en estos momentos es el Mapa de Espacios Turísticos promovido por la Agencia Valenciana de Turismo. En esta propuesta, los diversos *Espacios Turísticos* contemplados pueden ser el germen de una serie de productos bien integrados en el territorio y dotados de la articulación y calidad necesaria para constituir el atractivo necesario, entre otros factores, para aterrizar en

el aeropuerto de Vilanova. Entre sus objetivos destacamos: *“El desarrollo de nuevos espacios atractivos para nuevos segmentos de la demanda que permitan la incorporación a los mercados de nuevos productos como el turismo rural o de interior o el turismo urbano”*, de este modo y como se ha citado anteriormente, este Mapa de Espacios de la Agencia Valenciana del Turismo puede ser la solución para la vertebración del turismo.

Por otro lado, pensamos que debe hacerse un estudio riguroso tanto del perfil de turista que visita la provincia como del potencial y canales más eficientes para llegar a ellos y saber cuáles son sus gustos y preferencias. En cierto modo “hacerle sentir como en casa” para que le nazca la necesidad de regresar al lugar visitado.

También, de forma general, el posicionamiento geográfico del aeropuerto puede convertirse en un elemento de distribución más equilibrada de flujos turísticos en la provincia. En este sentido, sería conveniente la generación y comercialización en los lugares de origen de un producto que tiene la potencialidad de incluir sol y playa junto a espacios montañosos y abruptos, de gastronomías de mar y de montaña en menos de una hora de desplazamiento, etc. En definitiva, de un espacio único por el hecho de aunar estos elementos en un conjunto que debe ser claramente articulado como producto.

Finalmente, el tiempo y espacio de un TFG nos ha permitido una serie de análisis que pensamos pueden aportar su granito de arena a la comprensión de un elemento turístico como un aeropuerto de las dimensiones del de Castellón. No obstante, somos conscientes de la complejidad y factores implicados así como de las posibles líneas de continuidad en su estudio como son: encuestas de mayor profundidad a los pasajeros y a las distintas modalidades de alojamiento, exploración de los turoperadores que hacen llegar a turistas a través del aeropuerto, entre otras.

BIBLIOGRAFÍA

Referencias:

- Aledo, A; Mazón, T.; Mantecón, A. (s/f). *La insostenibilidad del turismo residencial*. Universidad de Alicante
- Aledo, Antonio (s/f) *Turismo residencial y cambio social. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas*. Alicante: Editorial Aguaclara.
- Almenar Asensio, Ricard; Bono Martínez, Emèrit; García García, Ernest (2000). *La sostenibilidad del desarrollo: el caso valenciano*. Universidad de Valencia.
- Aparici Castillo, Artur (2007). *Desequilibris territorials i turismo rural*. Departamento de filosofía i sociología. Universitat Jaume I.
- Díez Pisonero, Roberto (2012). *La incidencia del turismo en la evolución de la conectividad aérea española (1970-2008)*.
- Díez Pisonero, Roberto (2010). *Aeropuertos secundarios y compañías de bajo coste (CBC): rol de las ciudades intermedias en la nueva jerarquía urbana española*. (Segundo bloque: Ciudad y territorio.)
- Fernández Muñoz, Santiago; Barrado Timón, Diego A. (2011). *El desarrollo turístico-inmobiliario de la España mediterránea e insular frente a sus referentes internacionales (florida y la costa azul): un análisis comparado*. Cuadernos de Turismo, nº 27, (2011).
- Fernández Macho, F. Javier; Galarraga Aldanondo, Xavier; Gonzalez Casimiro, Pilar; Bhogal Sohanpal, Parmeeta (1999). *Evolución e impacto socio-económico del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz*. Instituto de Economía Pública. Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- HENNEBERG, J.M, et al. (2007). *La eclosión de los aeropuertos regionales españoles*. Universidad de Castilla-La Mancha, Lleida y Zaragoza. Fundación Albertis.
- Ivars Baidal, Josep Antoni y Menor Muñoz, Mariano (2008). *El impacto de las compañías aéreas de bajo coste en la actividad turística del área de influencia del aeropuerto de Alicante*. Estudios Turísticos, n.o 175-176 (2008).
- López, Diego (2014). *Los Recursos Turísticos. Evaluación, ordenación y planificación turística*. Estudio de casos. Tirant lo Blanch. Valencia.
- Mazón, Tomás (2001). *Sociología del Turismo*. Madrid: Ramón Areces
- Mazón, Tomás y Huete, Raquel (2005). *Turismo residencial en el litoral alicantino: los casos de Denia, Altea, Benidorm, Santa Pola y Torrevieja*, en Tomás Mazón y Antonio.

- Mazón, Tomás; Huete, Raquel; Mantecón, Alejandro (s/f). *Experiencias internacionales sobre la dinámica turística de las segundas residencias*.
- Meissner, Martina (2008). *Las líneas aéreas de bajo coste: fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa*.
- Saladié, Oscar; Clavé, Anton; Cortés-Jiménez, Isabel; Fernández, Anita; Young, Robert (2014). *La influencia de las rutas de vuelos de bajo coste en la elección del destino turístico*. Universidad de Murcia.
- Serrano Martínez, J. (1999). *Tráfico aéreo de pasajeros, turismo y red aeroportuario en España a finales del siglo XX. Algunas consideraciones*. Cuadernos de Turismo, nº4.
- Tapiador, Francisco J. (s/f). *La eclosión de los aeropuertos regionales en España*. Universidad de Castilla-La Mancha.
- Viñals, María (2002). *Turismo en espacios naturales y rurales*, II edit. Universidad Politécnica de Valencia.

Webgrafía

- Agencia Valenciana del Turisme (2015). Perfil del turista que visita la *Comunitat Valenciana, resultados año 2015*. Visitado el 01/4/17, disponible en: http://www.turisme.gva.es/turisme/es/files/pdf/estadistiquesdeturisme/anuarios/Perfil_turista_CV2015_v.feb_2017.pdf
- Agencia Valenciana de Turisme. El turismo de la Comunitat Valenciana. Visitado el día 08/04/17, disponible en: http://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/anuario/turismo/turismo_cv.html
- Alonso Rodrigo, Gustavo; Benito Ruiz, Arturo (s/f). El impacto ambiental del transporte aéreo y las medidas para mitigarlo. Visitado el día 25/05/17, recuperado de http://oa.upm.es/20345/1/INVE_MEM_2012_133532.pdf
- Cámara de Valencia (2012). La economía de la Comunidad Valenciana 2012, servicios de estudios económicos. Visitado el día 22/04/17, disponible en: http://www.camaravalencia.com/es-ES/informacion/economica/situacion_economica/Coyuntura%20CV/Informe_anual_CV_2012.pdf

- Crónica global (2016). El aeropuerto de Castellón ya triplica a los pasajeros de la 'Aena catalana'. Visitado el día 06/06/17, recuperado de: http://cronicaglobal.elespanol.com/business/el-aeropuerto-de-castellon-ya-triplica-a-los-pasajeros-de-la-aena-catalana_65752_102.html
- Diputació de Castelló (2016). Plan de marketing turístico 2016. Visitado el día 01/04/17, disponible en: <http://www1.dipcas.es/wp-content/uploads/2016/03/Plan-de-Marketing-2016w.pdf>
- El economista (2012). La falta de pasajeros aconseja el cierre de 15 aeropuertos españoles. Barcelona. Visitado el día 06/06/17, recuperado de <http://www.eleconomista.es/catalunya/noticias/3896691/04/12/La-falta-de-pasajeros-aconseja-el-cierre-de-15-aeropuertos-espanoles.html>
- Europa Press (2016). Aumentan un 60% los turistas británicos en la provincia de Castellón por conexiones aéreas. Visitado el día 30/05/17, disponible en: <http://www.europapress.es/turismo/destino-espana/costa-blanca/noticia-aumentan-60-turistas-britanicos-provincia-castellon-conexiones-aereas-20160909092541.html>
- Glosario de turismo. Turismo residencial. Visitado el día 04/06/17, recuperado de: <http://www.poraqui.net/glosario/turismo-residencial>
- Gracia, A. (2012). La ruina que llegó del cielo: España, 52 aeropuertos; Alemania, solo 39. Visitado 21/05/27, disponible en: http://www.elconfidencial.com/espana/2012-01-14/la-ruina-que-llego-del-cielo-espana-52-aeropuertos-alemania-solo-39_235391/
- Guardiola, David (2005). Fomento rechaza levantar la suspensión cautelar de las obras del aeropuerto. Visitado el día 06/05/17, disponible en: http://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/castellon/fomento-rechaza-levantar-suspension-cautelar-obras-aeropuerto_198188.html
- Hosteltur (2002). España: El turismo de sol y playa está en decadencia debido al envejecimiento de la población, según TUI. Visitado el día 14/07/17, recuperado de https://www.hosteltur.com/11657_espana-turismo-sol-playa-esta-decadencia-debido-al-envejecimiento-poblacion-tui.html
- Huete, Raquel, 2008. Tendencias del turismo residencial: el caso del Mediterráneo español. Visitado el día 30/04/17, disponible en: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/10404/1/Huete_2008_Tendencias.PDF
- Instituto Nacional de Estadística. (www.ine.es)

- Martí-Henneberg, Jordi; Tapiador, Francisco J.; Pueyo Campos, Ángel (2007). La eclosión de los aeropuertos regionales españoles. Visitado el día 10/05/17, disponible en:
http://www.obsa.org/Lists/Documentacion/Attachments/11/Eclosi%C3%B3n_Aeropuertos_Regionales_Espa%C3%B1oles_ES.pdf
- Navarro, Víctor (2017). Podemos-Murcia degrada el aeropuerto de Castellón. Visitado el día 06/06/17, recuperado de: <http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/castellon/2017/03/27/58d8bed3468aebaa7b8b4644.html>
- Pere A. Salvà Tomàs (1998). los modelos de desarrollo turístico en el mediterráneo. Universitat de les Illes Balears. Visitado el día 11/06/17, recuperado de: <http://revistas.um.es/turismo/article/view/23401/22671>
- Tirado Ballesteros, Juan Gabriel (2016). Análisis de los programas de desarrollo rural en la Comunidad Valenciana (1991-2013). Lectura de los proyectos turísticos. Visitado el día 15/07/17, recuperado de: <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/65473#vpreview>

Trabajos Fin de Grado

- Serna Gil, Andrea (2014). *Evolución de las compañías aéreas de bajo coste en el mercado europeo; pasado, presente y futuro*. Visitado el día 13/05/17, disponible en:
<http://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/47231/Memoria.pdf?sequence=1>
- Pozo Porras, Melodie (2015). *Aeropuerto de Reus: Análisis de su situación actual y propuestas de mejora para el futuro*. Visitado el día 29/04/17, disponible en:
http://ddd.uab.cat/pub/trerecpro/2016/hdl_2072_266217/PozoPorrasMelodie-TFMGAa2014-15.pdf
- Escribà Tornador, Jorge (2016). *Análisis de la situación comunicativa del Turismo de Castellón*. Visitado el día 18/03/17, disponible en:
http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/164791/TFG_2016_EscribaTornadorJorge.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ANEXO I

- Zona norte:

Costa: de la totalidad de 43 alojamientos, se encuestaron a 26

- 7 campings
- 1 hotel de una estrella
- 6 hoteles de dos estrellas
- 5 hoteles de tres estrellas
- 7 hoteles de cuatro estrellas

Interior: de la totalidad de 60 alojamientos, se encuestaron a 22

- 11 casas rurales
- 5 hoteles (3 de tres estrellas, 1 de una estrella y 1 de cinco estrellas)
- 3 hostales
- 3 apartamentos rurales

- Zona central:

Costa: de la totalidad de 41, se encuestaron a 25

- 3 hoteles de una estrella
- 3 hoteles de dos estrellas
- 5 hoteles de tres estrellas
- 7 hoteles de cuatro estrellas
- 1 hotel de cinco estrellas
- 5 campings

Interior: del total de 19, se encuestaron a 10

- 6 casas rurales
- 1 hotel de una estrella
- 2 hoteles de dos estrellas
- 1 hotel de tres estrellas

Perímetro de 15 km: del total de 48, se encuestaron a 28

- 26 casas rurales
- 1 hotel de una estrella
- 1 hostel

- **Zona sur:**

Costa: del total de 8 alojamientos, se entrevistaron a 6

- 1 hotel de 1 estrella
- 1 hotel de 2 estrellas
- 1 hostel
- 3 campings

Interior: del total de 35 alojamientos, se entrevistaron a 18

- 1 de una estrella
- 2 de dos estrellas
- 2 de tres estrellas
- 2 de cuatro estrellas
- 6 casas rurales
- 3 apartamentos rurales
- 2 albergues

ANEXO II

Año 2009:

- Variable “viajeros en establecimientos hoteleros”:
 - o Alicante: 3.393.739 viajeros; 14.288.722 pernoctaciones
 - o Castellón: 1.027.461 viajeros; 3.439.234 pernoctaciones
 - o Valencia: 2.551.843 viajeros; 5.900.396 pernoctaciones
- Variable “viajeros en campings”:
 - o Alicante: 190.201 viajeros; 2.754.779 pernoctaciones
 - o Castellón: 192.445 viajeros; 1.436.721 pernoctaciones
 - o Valencia: 207.820 viajeros; 1.138.091 pernoctaciones
- Variable “viajeros en apartamentos turísticos”:
 - o Alicante: 534.998 viajeros; 4.427.501 pernoctaciones
 - o Castellón: 127.275 viajeros; 1.201.828 pernoctaciones
 - o Valencia: 118.146 viajeros; 1.097.318 pernoctaciones
- Variable “viajeros en alojamiento rural”:
 - o Alicante: 29.161 viajeros; 83.094 pernoctaciones
 - o Castellón: 47.054 viajeros; 152.181 pernoctaciones
 - o Valencia: 43.577 viajeros; 135.014 pernoctaciones

2009	<u>HOTELES</u>	<u>HOSTALES</u>	<u>APARTAMENTOS</u>	<u>CAMPINGS</u>	<u>CASAS RURALES Y ALBERGUES</u>	TOTALES
ALICANTE	67265	3021	81887	22785	2262	177220
CASTELLÓN	22154	1593	41161	19006	4148	88062
VALENCIA	32990	1978	25543	19828	3478	83817
TOTALES COMUNIDAD VALENCIANA	122409	6592	148591	61619	9888	349099

Tabla 1. Total de plazas de alojamiento turístico en 2009. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo “Oferta turística municipal y comarcal de la Comunidad Valenciana 2009”. Elaboración propia.

En el año 2009 el país de origen de la demanda extranjera que más visitó la Comunidad Valenciana es la siguiente:

Alicante: Reino Unido, Bélgica, Países Escandinavos, Alemania y Francia.

Castellón: Francia, Alemania y Países Escandinavos.

Valencia: Italia, Alemania, Holanda, Francia y Países Escandinavos.

Año 2012:

- Variable “viajeros en establecimientos hoteleros”:
 - o Alicante: 3.418.285 viajeros; 15.042.092 pernoctaciones
 - o Castellón: 934.333 viajeros; 3.277.180 pernoctaciones
 - o Valencia: 2.579.238 viajeros; 5.830.781 pernoctaciones
- Variable “viajeros en campings”:
 - o Alicante: 214.211 viajeros; 3.046.312 pernoctaciones
 - o Castellón: 187.925 viajeros; 1.490.083 pernoctaciones
 - o Valencia: 222.424 viajeros; 1.061.396 pernoctaciones
- Variable “viajeros en apartamentos turísticos”:
 - o Alicante: 677.930 viajeros; 5.710.447 pernoctaciones
 - o Castellón: 131.997 viajeros; 1.166.447 pernoctaciones
 - o Valencia: 180.098 viajeros; 1.148.052 pernoctaciones
- Variable “viajeros en alojamientos de turismo rural”:
 - o Alicante: 21.258 viajeros; 61.297 pernoctaciones
 - o Castellón: 36.845 viajeros; 98.473 pernoctaciones
 - o Valencia: 48.037 viajeros; 125.498 pernoctaciones

2012	HOTELES	HOSTALES	PENSIONES	APARTAMENTOS	CAMPINGS	CASAS RURALES	ALBERGUES	TOTALES
ALICANTE	67942	2966	1234	98560	27593	2008	790	201093
CASTELLÓN	22636	1675	425	44710	20467	3669	660	94242
VALENCIA	33498	2120	1230	28376	19366	2431	1503	88524
TOTALES COMUNIDAD VALENCIANA	124076	6761	2889	171646	67426	8108	2953	383859

Tabla 2. Total de plazas de alojamiento turístico en 2012. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo “Oferta turística municipal y comarcal de la Comunidad Valenciana 2012”. Elaboración propia.

En el año 2012 el país o la comunidad según el origen de los turistas es la siguiente:

Alicante: Comunidad Valenciana, Madrid y Castilla la Mancha. En cuanto a extranjeros, Reino Unido (casi el 50%), seguido de Francia y Holanda.

Castellón: Comunidad Valenciana, Madrid y Cataluña. Francia (44%), Alemania y Reino Unido (9.6%).

Valencia: Comunidad Valenciana, Madrid y Castilla la Mancha. Italia, Francia y Reino Unido.

Año 2015:

- Variable “viajeros en establecimientos hoteleros”:
 - o Alicante: 3.781.281 viajeros; 16.578.584 pernoctaciones
 - o Castellón: 1.087.159 viajeros; 3.564.978 pernoctaciones
 - o Valencia: 2.856.675 viajeros; 6.385.075 pernoctaciones
- Variable “viajeros en campings”:
 - o Alicante: 289.427 viajeros; 3.992.221 pernoctaciones
 - o Castellón: 231.024 viajeros; 1.881.853 pernoctaciones
 - o Valencia: 245.217 viajeros; 1.179.576 pernoctaciones
- Variable “viajeros en apartamentos turísticos”:
 - o Alicante: 839.675 viajeros; 5.992.054 pernoctaciones
 - o Castellón: 191.334 viajeros; 1.451.821 pernoctaciones
 - o Valencia: 258.809 viajeros; 1.652.426 pernoctaciones
- Variable “viajeros en alojamientos de turismo rural”:
 - o Alicante: 29.826 viajeros; 103.398 pernoctaciones
 - o Castellón: 46.966 viajeros; 130.560 pernoctaciones
 - o Valencia: 51.077 viajeros; 141.318 pernoctaciones

2015	<u>HOTELES</u>	<u>HOSTALES</u>	<u>PENSIONES</u>	<u>APARTAMENTOS</u>	<u>CAMPINGS</u>	<u>CASAS RURALES</u>	<u>ALBERGUES</u>	<u>TOTALES</u>
ALICANTE	67614	2949	1927	117863	30065	2102	918	223438
CASTELLÓN	22521	1577	672	51053	21060	3298	739	100920
VALENCIA	33368	2412	2255	35274	19876	2543	1800	97528
TOTALES COMUNIDAD VALENCIANA	123503	6938	4854	204190	71001	7943	3457	421886

Tabla 3. Total de plazas de alojamiento turístico en 2015. Fuente: Agencia Valenciana del Turismo “Oferta turística municipal y comarcal de la Comunidad Valenciana 2015”. Elaboración propia.

En el año 2015, los siguientes países y regiones fueron los principales mercados emisores:

Alicante: Comunidad Valenciana y Madrid. Holanda, Francia y Reino Unido.

Castellón: Comunidad Valenciana y Madrid. Francia, decreció Reino Unido, Italia y Bélgica.

Valencia: Comunidad Valenciana y Madrid. Aumentaron Francia aumentó, Italia, Suiza, Holanda y Reino Unido.

ANEXO III

ENCUESTA AEROPUERTO CASTELLÓN

Fecha: _____

1. PERFIL:

- a. Lugar de residencia habitual: _____
- b. Año nacimiento: _____
- c. Sexo: Masculino / Femenino
- d. Estudios alcanzados: Primarios / Secundarios/ Universitarios/ Sin estudios
- e. Situación laboral: Ocupado / Desempleado / Estudiante / Jubilado
- f. ¿Municipio en el que ha estado alojado? _____
- g. ¿Con quién ha viajado? Familia / Pareja / Solo / Amigos
- h. Tipo de establecimiento en el que ha estado alojado: Apartamento de alquiler / Segunda residencia / Hotel / Vivienda de familiares / Camping

2. ¿Cuáles han sido los motivos por los que ha viajado? (marque con una "X", puede marcar varias.)

a. Negocios	
b. Segunda residencia	
c. Sol y playa	
d. Visita a familiares o amigos	
e. Deportivo	
f. Turismo de interior	
g. Gastronomía	
h. Uso del aeropuerto por su condición de low cost. Si ha señalado esta opción, indique dónde se dirigió: _____	

3. Durante sus vacaciones, marque según el grado de importancia para usted los siguientes aspectos, del 1 al 5 (siendo el 1 el más bajo y el 5 el más alto):

a. Descanso	
b. Realizar turismo de aventura	
c. Hacer rutas gastronómicas de productos autóctonos	
d. Realizar rutas turísticas de senderismo	
e. Conocer el interior de la provincia	

ANEXO IV

1. ¿Han notado un aumento de los clientes en los últimos dos años a raíz de la apertura del aeropuerto de Castellón?
2. ¿Qué tipo de turista es el más suele frecuentar su establecimiento, nacional o internacional?
3. ¿Podría decirme el origen de los turistas, tanto nacionales como internacionales?

ENCUESTA ALOJAMIENTO DE INTERIOR

NOMBRE	TELÉFONO	LOCALIDAD	TIPO ALOJAMIENTO	INFLUENCIA DEL AEROPUERTO	TIPO TURISMO	ORIGEN TURISTAS	CATEGORÍA
PARTE SUD							
					Nacional e internacional	C.V., Cataluña, Murcia, Madrid. Francia, Reino Unido, Alemania. Estancia media 2 noches	4
Hotel Spa Martín el Humano	964 71 36 01	Segorbe	Hotel	No			
Complejo Rural La Belluga	610 54 00 95	Segorbe	Casa rural	No	Nacional	C.V. Francia, Holanda.	2
El Patio De Las Cebollas	653 64 15 58	Segorbe	Casa rural	No	Nacional	Holanda, Alemania. C.V., País Vasco, Cataluña	
Apartamento Artesa	629 73 97 58	Segorbe	Apartamento	No	Internacional y nacional	Bélgica, Rusia. Madrid, C.V., Cataluña	
Apartamento de la Montaña	629 73 97 58	Segorbe	Apartamento	No	Internacional y nacional	Bélgica, Rusia. Madrid. C.V., Cataluña	
TOTAL ANALIZADOS		5					
TOTAL EN MUNICIPIO		13					
Hotel Onda Castellón	964 77 62 30	Onda	Hotel	No	Internacional y nacional	Corea, China, Italia y Francia	3
Casa Rural Artesola	690 95 28 54	Onda	Casa rural	No	Nacional e internacional	Francia, Lituania, Inglaterra. C.V., Madrid, Cataluña (estancia media 3-4 días)	
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		4					
Hotel Casa Palacio	964 13 12 93	Montanejos	Hotel	No	Nacional	C.V. Cataluña.	2
					Nacional e internacional	Italia, Reino Unido, Países Bajos, Noruega, Dinamarca y Suecia. Estancia media 2 noches.	3
Hotel Rosaleda del Mijares	964 13 10 79	Montanejos	Hotel	No			
Apartamentos Campuebla	629 67 35 22	Montanejos	Apartamento	No	Nacional	Francia, Alemania, Inglaterra. C.V., Madrid, Cataluña.	2
Casa Ovidio	964 13 13 09	Montanejos	Casa rural	No	Nacional	C.V. (Estancia media 3-7 noches)	
TOTAL ANALIZADOS		4					
TOTAL EN MUNICIPIO		6					
Hotel Belcaire	964 69 00 32	Vall d'uxo	Hotel	No	Nacional	C.V., Madrid, Francia	1
Albergue de Transeuntes	964 69 04 32	Vall d'uxo	Albergue	No	Nacional	C.V., Madrid, Francia	
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		2					
Hotel Villa Real Palace	964 50 66 00	Villa Real	Hotel	Si	Nacional e internacional	C.V. Madrid, Zaragoza. Francia, Inglaterra, Bucares.	4
Vila Real marina azul	964 50 66 00	Villa Real	Hotel	Si	Nacional e internacional	C.V. Madrid, Zaragoza. Francia, Inglaterra, Bucares.	2
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		3					
Casa vista Alegre	675 02 98 89	Caudiel	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
Cabañas rurales Caudiel	626 47 66 94	Caudiel	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
Mas de Noguera	964 14 40 74	Caudiel	Albergue	No	Nacional	C.V.	
TOTAL ANALIZADOS		3					
TOTAL EN MUNICIPIO		7					
PARTE CENTRAL							
Casa Elina Lucena	659 65 75 98	Lucena del Cid	Casa rural	No	Nacional e internacional	Holanda, Francia. C.V., Cataluña, Madrid.	x
Casa el Prat	964 38 02 03	Lucena del Cid	Casa rural	No			x
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		2					
L'Antic Portal	964 32 93 84	Vilafamés	Hotel	No	Nacional	C.V. Italia y Francia (Estancia media 2-3 noches)	2
Hotel El Rullo	964 32 93 84	Vilafamés	Hotel	No	Nacional	C.V. Italia y Francia (Estancia media 2-3 noches)	1
Casa Rural Magnanimvs	626 28 53 94	Vilafamés	Casa rural	No	Nacional e internacional	Bélgica. C.V., Cataluña, País Vasco (estancia media 2 días)	x
TOTAL ANALIZADOS		3					
TOTAL EN MUNICIPIO		4					
El Mangranar	619 80 09 21	Atzeneta del Maestrat	Casa rural	No	Nacional e internacional	Alemania. (Estancia media fin de semana)	x
TOTAL ANALIZADOS		1					
TOTAL EN MUNICIPIO		2					
Mas De Arinesa	622 93 28 00	Culla	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña. (Estancia media fines de semana)	x
La Conquesta de Culla	605 52 84 82	Culla	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña. (Estancia media fines de semana)	x
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		7					
Hotel Restaurante La Castellana	964 44 40 17	Benasal	Hotel	No	Nacional	C.V. (Estancia de fines de semana) Francia, Reino Unido, Alemania, Holanda.	2
Hotel Restaurante Novella	964 43 10 94	Benasal	Hotel	No	Nacional	C.V., Madrid, Cataluña. Estancia media T.B. 1 noche; T.A. 1 semana.	3
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		4					

PARTE NORTE							
Balcón De Ares	649 51 57 08	Ares del maestre	Casa rural	No	Nacional	C.V., (estancia media 2)	x
Apartamentos Ares Del Maestrat	964 44 30 74	Ares del maestre	Apartamentos	No	Nacional	Austria. C.V., (estancia media 2 noches y puentes)	x
TOTAL ANALIZADOS	2						
TOTAL EN MUNICIPIO	5						
Hotel Rey Don Jaime	964 16 09 11	Morella	Hotel	Si	Nacional	C.V. y Cataluña (estancia 2-3 noches). Inglaterra (5-6 días).	3
Hotel Cardenal Ram	964 16 00 46	Morella	Hotel	Si	Nacional e internacional	C.V., Bélgica, Inglaterra. De todas los países. (Estancia media 2 noches)	3
Casa Enduella	964 16 10 96	Morella	Casa rural	Si	Nacional	C.V. Francia, Reino Unido. Estancia media T.B. fines de semana, T.A. 4 noches	x
Casa Rural Torre Gargallo	964 16 10 91	Morella	Casa rural	No	Nacional e internacional	Inglaterra, Francia, Holanda, Rusia. C.V., Cataluña, Madrid, País Vasco. (Estancia media verano 15 días, invierno puentes y fines de semana, turismo ineter nacional en invierno 8 días)	x
Casa Adelina	605 30 16 77	Morella	Apartamento	No	Nacional	C.V. Inglaterra, Francia (estancia media 2 noches)	1
Casa Rural Vistes de Morella	964 16 00 40	Morella	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña y Madrid	x
Hostal La Muralla	964 16 02 43	Morella	Hostal	No	Nacional	C.V. y Cataluña	1
TOTAL ANALIZADOS	7						
TOTAL EN MUNICIPIO	19						
La Tinensa	977 72 90 44	La Pobra de Benifasa	Hotel	No	Nacional e internacional	Francia, Belgica, Inglaterra	1
Casa Yayo/Manolita	977 72 90 47	La Pobra de Benifasa	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
Hotel Moli l'Abad	977 71 34 18	La Pobra de Benifasa	Hotel	No	Nacional	C.V.	5
Cal Correu de Fredes	687 42 71 94	La Pobra de Benifasa	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
TOTAL ANALIZADOS	4						
TOTAL EN MUNICIPIO	7						
El Faixero Evolucion	964 18 10 75	Cinctorres	Hotel	Si (muy poco)	Nacional (proximidad) e internacional	Inglaterra	3
TOTAL ANALIZADOS	1						
TOTAL EN MUNICIPIO	5						
El Planet de Maella	686 34 09 35	Xert	Casa rural	No	Nacional	C.V., Zaragoza	
Art Rustic	964 49 01 30	Xert	Casa rural	No	Nacional e internacional	C.V.	
Casa de Carmeta	667 30 01 66	Xert	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
TOTAL ANALIZADOS	3						
TOTAL EN MUNICIPIO	8						
Hostal de Cabrit	696 56 56 55	San Mateu	Hostal	No	Nacional	C.V.	
Venta la Serafina	964 49 00 59	San Mateu	Hostal	No	Nacional	C.V., Zaragoza	1
L'Antic Forn	651 66 77 78	San Mateu	Alojamiento rural	No	Nacional e internacional	C.V., Zaragoza. Francia	
Casa rural Calaceit	606 35 99 05	San Mateu	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
La Font de Morella	670 22 53 98	San Mateu	Casa rural	No	Nacional	C.V.	
TOTAL ANALIZADOS	5						
TOTAL EN MUNICIPIO	16						

ENCUESTA ALOJAMIENTO DE COSTA

NOMBRE HOTEL	TELÉFONO	LOCALIDAD	MODALIDAD	INFLUENCIA DEL AEROPUERTO	TIPO TURISMO	ORIGEN	ESTRELLAS
PARTE SUD							
Hostal Casa Paco	964 58 34 18	Chilches	Hostal	No (todos de manises por su mejor comunicación)	Nacional e internacional	Francia, Alemania, Italia, Inglaterra (3 días)	
Camping Mediterraneo	964 58 32 18	Chilches	Camping	No	Nacional	C.V., Zaragoza, Teruel (fin de semana)	
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		3					
Los naranjos	964 58 03 37	Moncofa	Camping	No	Nacional e internacional	Francia, Inglaterra, Alemania. C.V., Zaragoza, Madrid, (3 noches)	
TOTAL ANALIZADOS		1					
TOTAL EN MUNICIPIO		2					
Camping Costa de Levante	658 51 15 07	Nules	Camping	No	Internacional	Francia, Italia, Madrid, C.V.	
TOTAL ANALIZADOS		1					
TOTAL EN MUNICIPIO		1					
Hotel Beatriz	964 59 14 29	Burriana	Hotel	No	Nacional	Madrid, Barcelona	1
Hotel Autognill la Plana	964 51 25 50	Burriana	Hotel	No	Nacional e internacional	Francia (25%), resto Europa	2
TOTAL ANALIZADOS		2					
TOTAL EN MUNICIPIO		2					
PARTE CENTRAL							
Hotel Herreros	964 28 43 92	Grao Castellón	Hotel	No	Nacional	Madrid	1
Hotel Rostits	964 34 19 29	Castellón	Hotel	No	Internacional	Italia	2
Hotel Zaymar	964 25 43 81	Castellón	Hotel	Sí	Internacional	Bulgaria y Marruecos.	2
Sercotel Jaime I	964 25 03 00	Castellón	Hotel	Sí	Entre semana turismo de negocios y deportivo; fin de semana más nacional que internacional.	Inglaterra, Francia e Italia	3
H2 Castellón	964 72 38 25	Castellón	Hotel	No	Nacional	Madrid, Barcelona	3
NH Castellón Turcosa	964 28 36 00	Grao Castellón	Hotel	Sí	Internacional		3
Sercotel Luz Castellón	964 20 10 10	Castellón	Hotel	Sí	Internacional		4
NH Castellón Mindoro	964 22 23 00	Castellón	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra	4
Eurohotel Castellón	964 34 25 59	Castellón	Hotel	Sí	Internacional		4
Hotel Tryp Castellón Center	964 34 27 77	Castellón	Hotel	Sí	Internacional. (Estancia media +2 días)	Inglaterra, Francia y Rusia (y +)	4
Hotel del Golf Playa	964 28 01 80	Grao Castellón	Hotel	No	Nacional		4
TOTAL ANALIZADOS		11					
TOTAL EN MUNICIPIO		16					
Hotel Bulevard	964 30 05 47	Benicasim	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra, Bulgaria	1
Hotel Bersoca	964 30 12 58	Benicasim	Hotel	Sí	Nacional	Madrid, Aragón, C.V., Castilla León, Castilla la Mancha.	2
Hotel Trínimar	964 30 08 50	Benicasim	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra, Francia, Alemania	3
Hotel Voramar	964 30 01 50	Benicasim	Hotel	No	Internacional. Estancia mínima 1 semana.	Inglaterra, Bulgaria	3
Intur Bonaire	964 39 24 80	Benicasim	Hotel	No	Internacional	Alemania, America, Finlandia, Noruega, Dinamarca.	4
Camping Tauro	964 39 29 67	Benicasim	Camping	No	Nacional e internacional	Suiza, Bélgica, Alemania	4
TOTAL ANALIZADOS		7				Inglaterra, Francia, Holanda, Alemania, Madrid, C.V. y Aragón	
TOTAL EN MUNICIPIO		16					
Hotel Ancla	964 31 02 38	Oropesa	Hotel	No	Nacional	Madrid, Inglaterra, Francia, Alemania	1
Hotel Marina	964 31 00 99	Oropesa	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra, Alemania, Holanda	2
Hotel Gran Duque	964 39 15 02	Oropesa	Hotel	Sí	Nacional	Bulgaria, Inglaterra, Francia, Rusia, Portugal, Madrid, Cataluña, Andalucía	4
Hotel Marina D'Or Balneario 5*	964 31 39 00	Oropesa	Hotel	Sí	Internacional	Bulgaria, Francia	5
Camping Torre la Sal 2	964 31 95 67	Oropesa	Camping	Sí	Nacional e internacional	Alemania, Francia, Inglaterra. De todos los sitios de España.	
Camping Voramar	964 31 02 06	Oropesa	Camping	Sí	Internacional	Francia, Inglaterra, Alemania, Holanda, Madrid, C.V., Aragón (estancia media 1 semana a 15 días)	
Camping Ribamar	964 31 97 62	Oropesa	Camping	Sí	Nacional e internacional	Inglaterra, Francia. C.V., Madrid, Cataluña, Aragón País Vasco. Estancia media 7 noches	
TOTAL ANALIZADOS		7					
TOTAL EN MUNICIPIO		8					
Camping Torrenstra	964 42 50 37	Torreblanca	Camping	No	Nacional.	C.V., Aragón Madrid. Países Bajos, Alemania.	
TOTAL ANALIZADOS		1					
TOTAL EN MUNICIPIO		1					

PARTE NORTE							
Hotel Servigroup Romana	964 15 72 60	Alcocebre	Hotel	Sí	Internacional	Francia, Inglaterra, Bélgica, Suiza	3
Hotel Sancho III	964 41 41 36	Alcocebre	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra, Frances, Países Bajos, Alemania	3
Gran Hotel Las Fuentes	964 41 44 00	Alcocebre	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra, Francia, Alemania	4
Camping Playa Tropicana	964 41 24 63	Alcocebre	Camping	Sí	Internacional	Alemania, Inglaterra, Francia, Holanda.	
Ribamar Camping y Bungalows	964 76 16 01	Alcocebre	Camping	No	Internacional y nacional	Inglaterra, Alemania, Holanda, Bélgica (invierno). C.V., Cataluña (verano) (Estancia media verano de 1 a 2 semanas, invierno 1 mes)	
TOTAL ANALIZADOS							5
TOTAL EN MUNICIPIO							7
Hotel Marina	964 48 08 90	Peñíscola	Hotel	No	T.A. nacional; T.B. internacional	Inglaterra y Francia	2
Felipe II	964 48 02 00	Peñíscola	Hotel	Sí	Nacional e internacional	Madrid, Inglaterra y Holanda	2
Hotel Playa	964 48 00 00	Peñíscola	Hotel	No	Nacional	Madrid, Inglaterra, Alemania, Francia, Holanda	2
Hotel Boutique La Mar	964 48 00 57	Peñíscola	Hotel	Sí	Internacional	Inglaterra y Francia	3
Hotel Jaime I	964 48 99 00	Peñíscola	Hotel	No	Nacional	Francia e Inglaterra	3
Hotel RH Casablanca Suites	964 47 59 62	Peñíscola	Hotel	No	Nacional	Francia y Holanda	4
Hotel Servigroup Papa Luna	964 48 06 50	Peñíscola	Hotel	No	Nacional. Estancia media 4-5 días	Francia, Holanda y Suiza	4
Hotel Peñíscola Palace	964 48 09 12	Peñíscola	Hotel	No	Nacional	Francia y Holanda	4
Gran Hotel Peñíscola	964 46 90 00	Peñíscola	Hotel	No	Nacional	Alemania y Francia	4
Bungalows Camping Ferrer	964 48 92 23	Peñíscola	Camping	Sí	Internacional	Francia, Inglaterra, Alemania, Irlanda, Holanda. País Vasco (estancia media invierno 15 días, verano 10 días.)	
Camping Bungalows Sol D'Or	964 48 06 53	Peñíscola	Camping	Sí	Nacional e internacional	Inglaterra, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania. País Vasco, Zaragoza, Madrid. (Estancia media 2 semanas)	
Camping Los Pinos	964 48 03 79	Peñíscola	Camping	Sí	Nacional e internacional	País Vasco. Noruega, Dinamarca, Luxemburgo, Francia, Inglaterra (estancia media 1 semana)	
TOTAL ANALIZADOS							12
TOTAL EN MUNICIPIO							24
Hotel Sol	644 20 32 34	Benicarló	Hotel	No	Internacional	De todas partes	1
El Pinche de Oro	964 46 71 20	Benicarló	Hotel	No	Nacional e internacional	Francia	2
Parador de Benicarló	964 47 01 00	Benicarló	Hotel	Sí	Internacional. (verano de 2 a 3 semanas; invierno fines de semana)	Inglaterra, Francia y Alemania	4
Hotel Rosi	964 46 00 08	Benicarló	Hotel	No	Nacional	Inglaterra, Francia, Holanda, Países nórdicos. Cataluña y Aragón (estancia media 1-2 semana)	2
Camping Alegria Del Mar	964 47 08 71	Benicarló	Camping	Sí	Internacional		
TOTAL ANALIZADOS							5
TOTAL EN MUNICIPIO							5
Nou Casablanca	964 45 04 25	Vinaroz	Hotel	No	Nacional e internacional	Francia, Holanda, Alemania, Italia y Inglaterra	2
Hotel Crystal Park	964 40 11 22	Vinaroz	Hotel	No	Nacional	Francia	3
Hotel RH Vinarós Aura	964 40 70 79	Vinaroz	Hotel	Nueva apertura	Nacional e internacional	Francia, Alemania, Inglaterra, Rusia	4
Camping Cala puntual	964 40 17 29	Vinaroz	Camping	No	Nacional	Cataluña, Aragón, C.V., Francia	
TOTAL ANALIZADOS							4
TOTAL EN MUNICIPIO							7

ENCUESTA EN UN PERÍMETRO DE 15KM RESPECTO DEL AEROPUERTO

NOMBRE	TELÉFONO	LOCALIDAD	TIPO ESTABLECIMIENTO	INFLUENCIA DEL AEROPUERTO	TIPO DE CLIENTE FRECUENTE	ORIGEN DE TURISTAS EN GENERAL
Mas de Sant Pau	964 42 84 32	Albocàsser	Casa rural	No	Nacional	C.V.
Mas d'En Camanyes	964 42 84 32	Albocàsser	Casa rural	No	Nacional	C.V.
Mas de la Semola	964 42 84 32	Albocàsser	Casa rural	No	Nacional	C.V.
El Passadis	964 42 84 32	Albocàsser	Casa rural	No	Nacional	C.V.
Casa Maria	964 42 84 32	Albocàsser	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	5					
TOTAL MUNICIPIO	12					
La Rosa dels Vents	633 78 86 64	Serratella	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
Mas de Manuel	964 76 00 84	Serratella	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
TOTAL ANALIZADOS	2					
TOTAL MUNICIPIO	2					
Masia els Vilàs	964 44 60 10	La Torre d'en Besora	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	1					
TOTAL MUNICIPIO	1					
Masia l'Estela	658 98 34 64	Sierra Engarcerán	Casa rural	No	Nacional e internacional	C.V., Alemania, Francia
Mas de la Font	610 66 03 49	Sierra Engarcerán	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	2					
TOTAL MUNICIPIO	2					
L'Ermita casa ripo	964 76 67 47	Vall d'Alba	Casa rural	No	Nacional	C.V., Madrid
Barranc del Minyo	964 76 02 32	Vall d'Alba	Casa rural	No	Nacional e internacional	C.V., Cataluña, Francia
Casa el Ros	615 48 38 79	Vall d'Alba	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	3					
TOTAL MUNICIPIO	4					
Maset Blanch	964 76 06 92	Useras	Casa rural		Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	1					
TOTAL MUNICIPIO	3					
Hostal La font seca	964 33 80 65	Puebla Tornesa	Hostal	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
Casa Nuri de Rei la Pobla Tornesa	678 54 70 15	Puebla Tornesa	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
TOTAL ANALIZADOS	2					
TOTAL MUNICIPIO	4					
La Cava	964 33 19 32	Cabanes	Hotel	Sí	Nacional (20%) e internacional (80%)	Inglaterra
El Forn de Sitjar	609 14 79 38	Cabanes	Casa rural	No		C.V., Cataluña
TOTAL ANALIZADOS	2					
TOTAL MUNICIPIO	5					
La Casassa II	620 61 47 02	Les Coves de Vinromà	Casa rural	No	Nacional	C.V.
La Toscana	629 16 11 98	Les Coves de Vinromà	Casa rural	No	Nacional	C.V.
Casa Serafina / Casa Terencio I y	608 15 02 91	Les Coves de Vinromà	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	3					
TOTAL MUNICIPIO	4					
Casa Quatrevents	964 428 432	Torre Endomenech	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	1					
TOTAL MUNICIPIO	1					
La cosa nostra	616 07 67 52	Vilanova de Alcolea	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	1					
TOTAL MUNICIPIO	1					
Casa castell de Miravet	619 86 98 44	Benlloch	Casa rural	No	Nacional e internacional	C.V., Francia
Ca l'auela Rosario	656 61 66 19	Benlloch	Casa rural	No	Nacional	C.V.
TOTAL ANALIZADOS	2					
TOTAL EN MUNICIPIO	3					
L'alfori 60	964 76 02 47	Vistabella	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
La caseta del Forn	655 18 52 91	Vistabella	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
Cal Puento	964 38 90 25	Vistabella	Casa rural	No	Nacional	C.V., Cataluña, Aragón
TOTAL ANALIZADOS	3					
TOTAL EN MUNICIPIO	6					