



Universidad
Politécnica
de Cartagena



FACULTAD DE
CIENCIAS DE LA
EMPRESA

U P C T

TRANSPORTE INTERMODAL EN CARTAGENA. ¿POSIBLES NUEVAS VÍAS DE COMUNICACIÓN?

Álvaro Sánchez Allegue

Curso 2016/17

Directora: Elena de Lara Rey

***Trabajo Fin de Grado para la obtención del título de
Graduado en Turismo***

RESUMEN

El turismo está creciendo de forma exponencial en nuestra localidad, gracias a la demanda turística, la visita de los cruceros y la puesta en valor de nuestro enorme patrimonio cultural, la ciudad de Cartagena recibe miles de visitantes semanalmente; pero para que una ciudad turística funcione adecuadamente, además de recursos turísticos, infraestructuras que visitar, y equipamientos, se necesita una buena comunicación en transporte; y eso actualmente no existe.

Hoy día, no es eficaz, hay problemas en las conexiones entre los aeropuertos de San Javier y Alicante con la ciudad de Cartagena, como centro de actividad cultural, y por eso presentamos una propuesta de transporte intermodal.

ABSTRACT

The tourism is growing of exponential form in our locality, thanks to the tourist demand, the visit of the cruises and the putting in value of our enormous cultural heritage, the city of Cartagena receives thousands of visitors weekly; but in order that a tourist city works adequately, besides tourist resources, infrastructures that to visit, and equipments, it needs a good communication in transport; and it nowadays does not exist.

Today, it is not effective, there are problems in the connections between San Javier's airports and Alicante with the city of Cartagena, as center of cultural activity, and because of it, we present a proposal for intermodal transport.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. TRANSPORTE INTERMODAL DE PERSONAS	5
2.1. QUÉ VENTAJAS OFRECE	6
2.2. REPERCUSIONES SOBRE EL TURISMO.....	6
2.3. ALGUNOS EJEMPLOS DE BUEN FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE INTERMODAL DE PERSONAS EN CIUDADES ESPAÑOLAS CON UN NÚMERO SIMILAR o INFERIOR DE HABITANTES A CARTAGENA.	8
2.4. POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTE E INTERMODALIDAD	11
2.4.1. Objetivos generales de la Política de transportes de la Unión Europea	12
2.4.2. Iniciativas de la Unión Europea y Objetivos concretos	14
2.4.3. Política de Transportes en España.....	16
3. PROBLEMÁTICA ECONOMÍA COLABORATIVA Y TRANSPORTE DE VIAJEROS	17
4. OBJETO DE ESTUDIO. PROYECTO AUTOBÚS CARTAGENA – AEROPUERTOS	19
4.1. DESCRIPCIÓN AEROPUERTOS	19
4.2. PROBLEMÁTICA AEROPUERTOS. POSIBLES ALTERNATIVAS	21
4.2.1. Transporte Cartagena – Aeropuerto de Alicante – Cartagena	21
4.2.2. Transporte Cartagena – Aeropuerto de Murcia San Javier – Cartagena.....	26
4.3. ANÁLISIS DE DATOS HOTELEROS Y CRECIMIENTO DEL TURISMO EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.....	27
4.4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	31
4.5. ANÁLISIS DE RESULTADOS	34
5. CONCLUSIONES.....	45
6. BIBLIOGRAFÍA Y RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS	47
7. ANEXOS:	49
Anexo 1: Modelo de encuesta a residentes y viajeros nacionales.	49
Anexo 2: Modelo de encuesta a residentes y viajeros extranjeros.	51

1. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se pretende realizar un estudio sobre la viabilidad del transporte intermodal mediante la creación de una línea de autobús que conecte la ciudad de Cartagena y los Aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante-Elche.

La ciudad de Cartagena ha experimentado un crecimiento considerable en cuanto a afluencia turística durante los últimos años, no sólo en visitantes nacionales, sino también en la visita de turistas extranjeros, un 14,9% más que en el año anterior según el Instituto de Turismo: Balance de la Actividad Turística en la Región de Murcia: Enero 2016.

Pero aunque la ciudad de Cartagena ha evolucionado a pasos agigantados y ha conseguido ser uno de los mejores municipios de la Región para disfrutar de las culturas romana y modernista, es una localidad con deficiencias en transporte y problemas de comunicación con el resto de España o Europa.

La ciudad estudiada dispone de dos aeropuertos en sus inmediaciones, uno es Murcia-San Javier, en el término municipal de Santiago de la Rivera, a 34 kilómetros de Cartagena; constituido en un principio como base aérea militar del Ejército del Aire y abierta al tráfico civil como aeropuerto de gestión pública; y el más alejado de la misma sería el Aeropuerto de Alicante-Elche, situado en el término municipal de Elche, a 119 kilómetros.

Sin embargo, las conexiones entre ellos y Cartagena, son prácticamente nulas. Hoy día la única empresa que realiza este desplazamiento (Aeropuerto Alicante – ciudad de Cartagena) es ALSA Grupo S.L.U, teniendo que realizar un transbordo en la Estación de Autobuses de San Andrés (Murcia), para completar el transporte hacia el Aeropuerto de Alicante, en un tiempo medio de casi 3 horas de duración. Referente al Aeropuerto de Murcia-San Javier, las opciones son menores. Por ello, proponemos en este Trabajo de Fin de Grado un transporte intermodal que una estas infraestructuras con el municipio, a través de un recorrido cerrado junto con un itinerario circular, que discurre por las calles más céntricas y concurridas de la ciudad.

El trabajo desarrollado se encuentra dividido en cuatro partes. La primera hace alusión al transporte intermodal de personas, donde se expresa cuáles son sus ventajas, cómo beneficia al turismo tanto económicamente, como medioambiental, o socialmente. También quisimos hacer hincapié en aquellas ciudades españolas que son un claro ejemplo de buen funcionamiento con un transporte intermodal de pasajeros teniendo un número de habitantes muy semejante a Cartagena, si en esas ciudades funciona esta forma de desplazamiento, ¿Por qué aquí no lo haría?, seguido de un apartado dedicado a la Política Europea de Transporte, donde los objetivos, retos e iniciativas acaparan la mayor parte de este punto.

Seguimos con una segunda parte del trabajo, con la problemática que actualmente posee la Economía Colaborativa al transporte de viajeros, hablando de redes sociales y empresas como Uber y BlaBlaCar. A continuación, se desarrolla el proyecto a estudiar, es decir, ese transporte intermodal que una los aeropuertos con la ciudad de Cartagena, en él se comienza por describir ambos aeropuertos, sus índices de pasajeros y desplazamientos, durante los últimos años, cuál es la problemática que tenemos hoy día para poder trasladarnos hasta los mismos, y finalmente un análisis de las respuestas que conocimos, dadas tanto por residentes locales

como turistas, respecto a este problema que tenemos actualmente, y elaboradas a través de una encuesta que se adjunta en los Anexos de este trabajo.

He realizado este trabajo debido a que detectamos claramente una necesidad del cliente, son numerosos los amigos, familiares, conocidos y turistas que tienen problemas para llegar a ambos aeropuertos, entre los que me incluyo, yo siempre llegaba por la ayuda de un amigo o familiar que me llevaba al mismo, y vimos que éste producto y sus beneficios era la mejor forma para satisfacerla. Mi objetivo es que este tipo de transporte pueda ponerse en funcionamiento, y haga más cómoda y sencilla la conexión con esta maravillosa ciudad que es Cartagena.

El presente Trabajo Fin de Estudios ha sido realizado para el Grado en Turismo, de la Universidad Politécnica de Cartagena, bajo la dirección de la profesora Elena de Lara Rey.

2. TRANSPORTE INTERMODAL DE PERSONAS

Actualmente un gran número de desplazamientos de pasajeros o mercancías se hacen mediante la combinación de diferentes medios de transporte en lo que se ha venido a denominar transporte intermodal. Este tipo de transporte se basa en crear enlaces de conexión entre los diversos medios que ofrezcan las máximas facilidades de transferencia.

En el traslado de mercancías, es habitual el uso del transporte terrestre en algunas de las etapas del viaje de los productos desde su origen hasta su lugar de destino. Y en el transporte de pasajeros, ya sea dentro de la ciudad como en áreas urbanas y en largas o cortas distancias, la dependencia del automóvil es muy elevada.

Una red de transportes intermodal, con una rápida combinación entre los diferentes medios, en la que el desplazamiento de un lugar a otro se pueda realizar de una manera cómoda y eficaz; y minimizando los tiempos muertos, supondría unas mejoras en lo social y en la calidad de vida de los ciudadanos pero, además, una reducción de costes y una rentabilización económica de los recursos dedicados al transporte.

En el traslado intermodal de pasajeros, las grandes ciudades como Madrid y Barcelona son las que más avanzadas están, aunque aún hay margen de mejora. Existen estaciones importantes en las que confluyen distintos medios de transporte como los trenes de cercanías, metro, autobuses y taxis. En el camino hacia la intermodalidad, es deseable la mejora de las condiciones y ampliación de las infraestructuras de transporte por bicicleta que, proporcionando autonomía a sus conductores, permiten una rápida y cómoda forma de desplazamiento y que es fácilmente combinable con otros medios de transporte¹.

Una ciudad con alta circulación de bicicletas por sus calles es, definitivamente, una ciudad amigable con el medio ambiente, pues lo ayuda a reducir los niveles de contaminación ambiental y sus niveles de monóxido y dióxido de carbono, hidrocarburos y otras partículas que favorecen la contaminación del aire.

Gracias a estos beneficios es por eso que muchas ciudades en el mundo se apuntan al uso masivo de la bicicleta como alternativa para la movilización de personas. Los gobiernos promueven programas de desarrollo de políticas públicas que favorezcan la conducción de bicicletas, como la construcción de ciclorrutas, alquiler de bicicletas públicas y otros novedosos proyectos que han logrado un aumento significativo del uso de los vehículos de dos ruedas en el continente.

El transporte en bicicleta es una práctica totalmente ecológica porque promueve la disminución de la emisión de gases tóxicos para el ambiente y la adopción de estilos de vida saludables para las personas.

¹ MARINA AMBROSIO GONZÁLEZ, Intermodalidad.

2.1. QUÉ VENTAJAS OFRECE

De los diferentes estudios y documentos² consultados puede deducirse que la principal ventaja del transporte intermodal consiste en la posibilidad de combinar las ventajas inherentes a los distintos modos de transporte implicados. De los factores favorables al transporte intermodal sobresale, por encima del resto, el coste. Los efectos económicos a resaltar del transporte intermodal pueden agruparse en dos bloques:

- **Reducción de costes sociales:** seguridad viaria, contaminación atmosférica, contaminación acústica, consumo de energía y materias primas, minimización de los tiempos muertos, reduce al máximo el riesgo de rotura o robo de la mercancía, al transportarse en unidades de carga cerradas desde el origen hasta el punto de destino.
- **Reducción de costes infraestructurales:** reducción del tráfico por carretera, con la consiguiente disminución de la congestión vial, y mejor aprovechamiento de las capacidades actuales de los sistemas de transporte.

2.2. REPERCUSIONES SOBRE EL TURISMO

La meta final de un sistema intermodal de transporte es permitir a los pasajeros en cualquier lugar de Europa –o de España, en el caso del país- trasladarse fácilmente desde un punto A al B a través de varios medios de transporte sin interrupciones ni barreras, en un solo viaje interlínea multimodal. Lo que se denomina un viaje puerta a puerta, en una experiencia de viaje del pasajero fácil, cómodo y fluido, y con el mínimo riesgo para los proveedores.

Hace dos años y medio, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea se propuso, precisamente, desarrollar un sistema europeo multimodal que hiciera del transporte europeo un sector más eficiente y sostenible.

La idea es que haya una ventanilla única que concentre la información en cuanto a horarios, capacidad y rutas, la planificación y la reserva de viajes intermodales para el transporte de pasajeros, lo que también exige interoperabilidad de billetes entre los modos de transporte.

El consorcio seleccionado por concurso All Ways Travelling, liderado por el proveedor tecnológico Amadeus e integrado por Be Ne Rail, IATA, Thales, UNIFE y la Universidad Zeppelin, presentó en 2016, un primer informe de la primera fase y el estudio realizado por esa universidad alemana, el cual determinó que con el uso de sistemas intermodales de información y venta de pasajes de transportes permitiría en Europa un ahorro de costes estimado en alrededor de 13.000 € al año, entre otros efectos positivos.

² MINISTERIO DE FOMENTO, Análisis, Información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad. Capítulo 3: Estado actual de la intermodalidad en España. Pág. 71. RETOS EN SUPPLY CHAIN (2014), Transporte intermodal: En qué consiste y qué ventajas tiene.

La segunda fase implica desarrollar posibles escenarios para demostrar la viabilidad técnica de un sistema único de información y reservas multimodales. AWT está investigando lo que se puede y no se puede hacer con la tecnología actual y cómo superar las barreras existentes; así como analizando las necesidades de viajeros, minoristas, operadores de servicios y organismos reguladores.

Uno de los retos que deberá afrontar España es diseñar una estrategia para ir hacia la interoperabilidad de su red de aeropuertos, una de las mayores; con su red de Alta Velocidad, la segunda del mundo; con el objetivo de ofrecer complementariedad y no la competitividad que ahora existe entre los dos modos de transporte.

El presidente de Aena, José Manuel Vargas, ha asegurado que lograr una “alianza plena” es uno de los objetivos del gestor aeroportuario y contribuiría a “poner en valor las inversiones que el país ha realizado en estas infraestructuras, de 15.000 millones de € en aeródromos y 40.000 millones de € en AVE”. Asimismo, el Ministerio de Fomento, anunció que la estación de tren de Madrid-Chamartín será la terminal cero del Aeropuerto de Madrid-Barajas, una vez esté operativa la conexión entre ambas instalaciones, articulando lo que ha denominado un hub ‘ferroaeroportuario’.

Entre tanto, algunas operadoras han dado los primeros pasos. Renfe y Air Europa mantienen desde hace siete años un acuerdo para la emisión de billetes combinados avión-tren en rutas intermodales que conectan 18 ciudades españolas AVE (Sevilla, Pamplona, Zaragoza, Murcia, Córdoba, Albacete, Valladolid, Almería, Burgos, Ciudad Real, Granada, Guadalajara, León, Oviedo, Palencia, Segovia, Toledo y Vitoria) con vuelos intercontinentales de la aerolínea.

Iberia también ha llegado desde el pasado verano a un acuerdo similar para su servicio Train&Fly que conecta cinco ciudades AVE (Zaragoza, Valladolid, Sevilla, Córdoba y Málaga) con sus vuelos intercontinentales, a través de las estaciones Atocha o Chamartín que llegan al aeropuerto usando el servicio de Cercanías de Renfe. La aerolínea también tiene convenios para ofrecer Bus&Fly para combinar rutas de ALSA y AVIANCA que conectan en autobús las ciudades de Albacete, Burgos, Lorca, Ponferrada, Salamanca, Soria, Toledo, Valladolid, Vitoria y Zaragoza con Madrid-Barajas, con los vuelos internacionales de Iberia.

España debe favorecer y fortalecer el transporte intermodal en su estrategia para mejorar la conectividad y la competitividad turísticas. Cada país ofrece características propias: aventura, salud, playa, ecología, ecoturismo; y en esta guerra que hay entre los países, el turista requiere de la infraestructura que permita la conectividad y que sea el diferenciador.³⁴

³ DIANA RAMÓN VILARASAU. (2016) Transporte multimodal, viajes de puerta a puerta sin interrupciones. Nº 660, Hosteltur.

⁴ JUAN CARLOS CASTRO. (2016) *Avianca y Alsa facilitan transporte intermodal de pasajeros en España*. Portal de Turismo: Información de interés para la industria turística.

2.3. ALGUNOS EJEMPLOS DE BUEN FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE INTERMODAL DE PERSONAS EN CIUDADES ESPAÑOLAS CON UN NÚMERO SIMILAR O INFERIOR DE HABITANTES A CARTAGENA.

Según los datos que obran en el Ayuntamiento de Cartagena, a 1 de Enero de 2017, la ciudad cuenta con una población de 215.134 habitantes. En este apartado del trabajo se muestran aquellas ciudades que teniendo una población semejante o incluso menor a la de Cartagena, cuentan con un transporte público eficaz que conectan los aeropuertos más cercanos con sus localidades a precios y con una frecuencia muy razonable.

Comenzamos con **A Coruña** con 243.978 (2016), posee una línea de autobús, la Línea 4051, cuyo servicio une A Coruña con el aeropuerto, con paradas en Puerta Real, Marina (Casino), Plaza de Orense, Avenida A. Molina, Alcampo, Portazgo, Corveira y Vilaboá. Tiene una tarifa de 1,50€ el trayecto.

En días laborables, tanto desde A Coruña como desde el aeropuerto, circulan autobuses de 7.15 a 21.45 cada media hora. Los sábados, desde A Coruña salen de 7.30 a 22.30 cada hora, y desde el aeropuerto de 8.00 a 22.00 también cada hora. Los domingos y festivos, desde A Coruña, de 8.30 a 22.30, y desde el aeropuerto, de 9.00 a 22.00.

Burgos con 176.000 habitantes, creó la línea 24 de Autobuses Urbanos de Burgos, que conecta el aeropuerto con el centro de la ciudad atendiendo a las necesidades de los vuelos programados regularmente. Su tiempo estimado de duración del trayecto es de 30 minutos, y un coste del billete ordinario de 1€.

Fuerteventura con 103.167 habitantes, tiene la línea 3, que conecta el aeropuerto con la capital de la isla (Puerto del Rosario) y con las zonas turísticas de Caleta del Fuste y Las Salinas. El horario de los desplazamientos hacia Puerto del Rosario, es de lunes a domingos de 7.00 a 00.30. Cada media hora, aproximadamente.

Girona con 98.255 habitantes, dispone de cuatro líneas de autobuses que parten desde el Aeropuerto. Dos de ellas pertenecen a Ryanair, y unen el aeropuerto de Girona con Barcelona (Estación del Norte, junto a Arco de Triunfo); y la otra une el mismo aeropuerto con la Estación de Autobús de Girona. Salidas a los 20-25 minutos aproximadamente de la llegada de cada vuelo.

Las otras dos líneas son gestionadas por el Ayuntamiento de la localidad. Una de las líneas une el aeropuerto con las localidades de Lloret de Mar, Tossa de Mar y Blanes, la otra une el aeropuerto con Vic, Manresa, Cervera, Tàrraga y Lleida.

Granada posee 234.758 habitantes. La línea de autobús Granada-Aeropuerto conecta con el centro de la ciudad, situado a 17 kilómetros, con paradas intermedias en puntos estratégicos como la Avenida de Andalucía, la estación de autobuses, la Gran Vía de Colón y el Paseo del Violón, junto al Palacio de Congresos. El trayecto completo dura aproximadamente 45 minutos, y tiene un coste de 2,90€.

De Granada al Aeropuerto tiene una frecuencia de lunes a domingo de 05.00 h. a 21.45 h., desde el Aeropuerto hasta la capital andalusí de 06.00 h. a 23.20 h.

Ibiza con 132.637 habitantes, posee diferentes líneas de transporte que conectan el Aeropuerto con las numerosas zonas turísticas de la isla.

La línea 10 conecta el aeropuerto con la estación de autobuses de Ibiza, la estación marítima de Formentera, el puerto y San Jorge. Cuya tarifa es de 3,50€. Su horario:

Destino aeropuerto:

Del 1 de noviembre al 1 de abril: de 7.00 a 23.30 horas. Cada 30 minutos.

Del 2 de abril al 31 de octubre: de 6.00 a 0.00 horas. Cada 20 minutos.

Destino Ibiza:

Del 1 de noviembre al 1 de abril: de 7.20 a 23.50 horas. Cada 30 minutos.

Del 2 de abril al 31 de octubre: de 6.20 a 0.20 horas. Cada 20 minutos.

Los meses de julio y agosto los autobuses pasan cada 15 minutos.

La línea 24 conecta el aeropuerto con las zonas turísticas de Santa Eulalia y Cala Nova. Esta línea solo está disponible del 23 de mayo al 15 de octubre. Con un precio de 4€ y una frecuencia diaria de 8.00 horas a 00.00 horas, cada hora.

La línea 9 conecta el aeropuerto con el municipio de San José y la zona turística de San Antonio. Esta línea solo está disponible del 1 de junio al 12 de octubre. También posee un precio de 4€, y una frecuencia diaria cada hora, aunque su frecuencia horaria cambia dependiendo del mes.

Destino aeropuerto: Junio y septiembre: de 7.00 a 0.00 horas. Julio y agosto: de 7.00 a 2.00 h.

Destino San Antonio: Junio y septiembre: de 8.00 a 1.00 horas. Julio y agosto: de 8.00 a 3.00 h.

Lanzarote con 139.000 habitantes, posee dos líneas de autobús, una discurre de lunes a viernes laborales (Línea 22) y la otra sábados, domingos y festivos (Línea 23), que transportan a los viajeros desde la capital de la isla hacia el aeropuerto en tan solo 10 minutos. El billete tiene un precio de 1,40 €.

Su horario de lunes a viernes es de 7.00 a 22.40 horas, con una frecuencia de 25 minutos. Los fines de semana y festivos su horario se reduce circulando esta línea desde las 7.10 a 21.10 horas, con una frecuencia de 50 minutos aproximadamente.

Igualmente son utilizadas con menor asiduidad otras líneas de conexión entre el aeropuerto y Playa Blanca o el Puerto del Carmen, aunque este desplazamiento también se encuentra disponible.

Reus con 103.615 habitantes, dispone de la Línea 50 que cubre el trayecto entre el aeropuerto y el centro de Reus (plaza de la Llibertat). Entre otros sitios, realiza parada en la estación de trenes de Renfe y en la estación de autobuses. El precio del billete sencillo del aeropuerto es de 3€. Además presenta también otras líneas de transporte para desplazarse a Barcelona, Costa Dorada o Tarragona.

Desde el aeropuerto, el primer servicio sale a las 8.00, y de 9.05 a 20.05, cada hora. Del 4 de mayo al 27 de septiembre y durante la Semana Santa se amplían los servicios hasta las 23.05 h.

Sabadell posee en su localidad 208.246 habitantes, y cuenta con la línea 11. Línea con parada en el aeropuerto, que lo une entre otros destinos con la estación Sabadell-Rambla de

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Su precio por billete es de 1,50€. Tiene parada en el aeropuerto desde las 6.30 hasta las 22.20 horas, aproximadamente cada 30-32 minutos.

San Sebastián con 186.064 habitantes, dispone de numerosas líneas de Ekialdebus que unen el aeropuerto con diversas localidades de Gipuzkoa (Hondarribia, Irún, Rentería, San Sebastián, etc.)

E20. Hondarribia - Rentería - Pasaia - San Sebastián (plaza Gipuzkoa).

E21. Hondarribia - Aeropuerto - San Sebastián (plaza Gipuzkoa).

E23 y E28. Hondarribia - Irún - San Sebastián (Ibaeta, centro y Amara).

E25. Hondarribia - Irún / Costa / Aeropuerto.

E27 y E77. Hondarribia - Irún - Rentería - San Sebastián (plaza Gipuzkoa). La E27 circula los fines de semana. La E77, los viernes y sábados por la noche.

E78. Hondarribia - Irún. Nocturno, sábados todo el año y viernes de julio, agosto y septiembre.

El precio varía en función del número de comarcas (sin saltos) que se atraviesan en el recorrido. A Hondarribia e Irún no se producen saltos, mientras que a Rentería, Pasai, San Sebastián se produce uno.

Billete ocasional sin saltos: 1,70 €.

Billete ocasional con un salto: 2,45 €.

Santander con 172.656 habitantes en su localidad, cuenta con una línea de comunicación entre el Aeropuerto y la Estación de Autobús. Salidas cada 30 minutos desde la 07.00 hasta las 23.00 horas, existiendo un primer servicio a las 06:40 horas.

Vitoria con 244.634 habitantes, dispone de una línea para los pasajeros de Ryanair que une el aeropuerto con el centro de Vitoria los días que existen vuelos regulares de pasajeros de esta compañía. Su tarifa es de 3€ por persona.

Miércoles, jueves, sábados y domingos. El autobús camino del aeropuerto parte dos horas antes de la salida del vuelo de la calle Cadena y Eleta. Desde el aeropuerto sale media hora después de la llegada oficial del vuelo.

2.4. POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTE E INTERMODALIDAD

Europa necesita unas buenas conexiones de transporte para impulsar el comercio y el crecimiento económico y crear empleo y prosperidad.

Las redes de transporte son esenciales para la cadena de suministro y constituyen la base de la economía de un país. Permiten viajar y distribuir eficazmente los productos. Hacen que todos los lugares sean accesibles, unen a las personas y mejoran nuestra calidad de vida.

La Política Común de Transportes es una de las políticas más importantes de la Unión Europea (UE) actual, es esencial para cumplir tres de las cuatro libertades del mercado común establecido en el Tratado de Roma en 1957: la libertad de circulación de personas, servicios y mercancías.

El transporte es una piedra angular del proceso de integración europea, estrechamente relacionado con la creación y la consecución del mercado interior, que fomenta el empleo y el crecimiento económico. La UE es la primera y única parte del mundo en la que los pasajeros disfrutan de derechos básicos globales e integrados en todos los medios de transporte. Estos derechos se basan en los principios de no discriminación, información exacta, oportuna y accesible, y una asistencia inmediata y proporcionada.

La política de la UE también ha contribuido a que el transporte sea menos contaminante, más eficiente y más seguro, mediante avances técnicos y normativos en los principales medios de transporte: por carretera, ferrocarril, vía aérea y marítima. Se trata de minimizar los costes externos derivados de los accidentes de circulación, las enfermedades respiratorias, el cambio climático, el ruido, la contaminación ambiental o los atascos.⁵

A lo largo de las últimas décadas ha contribuido a consolidar el mercado interior de la UE gracias a la apertura de los mercados nacionales, previamente dominados por monopolios públicos, como en el sector aéreo y el ferroviario.

Se están eliminando gradualmente los obstáculos de acceso, las diferencias innecesarias de normas técnicas y administrativas, y las distorsiones de la competencia entre los países de la UE: precios, impuestos y otros gravámenes.

Ampliar, modernizar y racionalizar las infraestructuras a escala de la UE para crear redes transfronterizas sin fisuras en las distintas formas de desplazamiento. Construir redes de transporte integradas que combinen diversos medios, o tipos, de transporte; eliminar los puntos de congestión persistentes, que pueden ser de carácter técnico, administrativo o relacionado con la capacidad; también uno de sus logros ha sido garantizar y defender los derechos de los pasajeros. Tienen derecho a información y saben que pueden solicitarla a su empresa de transportes. Los viajeros con discapacidad y movilidad reducida tienen derecho a atención especial. Además, de investigación, innovación e inversión en transportes para reducir el consumo de energía y la dependencia del petróleo.⁶

⁵ COMISIÓN EUROPEA. DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN. *Comprender las políticas de la Unión Europea: Transporte* (2014). Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. ISBN 978-92-79-42778-7. Pág. 3.

⁶ VASSALLO JOSÉ MANUEL, BUENO PAOLA CAROLINA, DE LAS HERAS JAVIER (2015). Política de transporte de la Unión Europea: Situación actual y desafíos futuros. (2015) Pág. 9-10. Instituto del transporte, Universidad Nacional de San Martín.

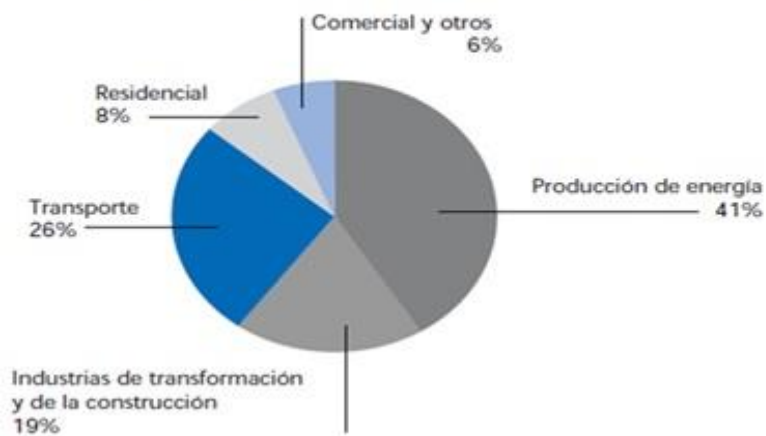
2.4.1. OBJETIVOS GENERALES DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE LA UNIÓN EUROPEA

La Comisión Europea sobre transportes publicó en 2011 el documento «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte»⁷.

En él se expone una visión del futuro de la política europea de los transportes hasta 2050:

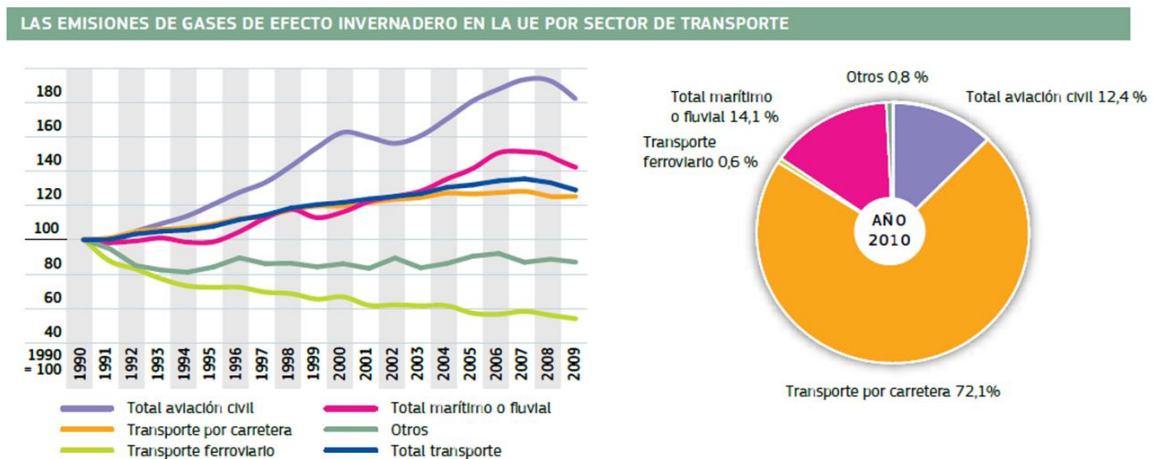
1. Aumentará la demanda de transporte (se espera que solo el transporte de mercancías crezca un 80 % y el de pasajeros más de un 50% para 2050) y se mantendrá la tendencia a la urbanización.
2. El sector del transporte de la UE depende casi exclusivamente del petróleo como fuente de combustible. Habida cuenta de la inestabilidad de los mercados del petróleo y de las probables dificultades para extraer este combustible en el futuro, es preciso encontrar alternativas fiables.
3. La UE se ha comprometido a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 80 % de aquí a 2050. El transporte —gran contaminador y responsable de una cuarta parte de las emisiones de GEI de la UE— tendrá que hacer una contribución importante de cara a alcanzar ese objetivo.

Gráfico 1. Proporción de emisiones de CO2 procedentes de la quema de combustibles a escala mundial, calculada por sector (1998)



Fuente: World business Council for sustainable Development. Mobility 2001

⁷ COMISIÓN EUROPEA, DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE: Libro Blanco de la Comisión Europea «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (2011). Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. ISBN 978-92-79-18274-7.

Gráfico 2: Emisiones de gases de efecto invernadero en la UE por sector de transporte.

Fuente: Comisión Europea.

4. Uno de los peores problemas del transporte es la congestión, sobre todo en las carreteras y en el espacio aéreo. Le cuesta a Europa alrededor del 1 % de su PIB cada año y también produce grandes cantidades de carbono y otras emisiones no deseadas. Es un problema que debería solucionarse.

5. Es preciso aumentar la eficiencia en el transporte, que pasa por mejorar la logística y por implantar «comportamientos de viaje» más inteligentes, que utilicen del mejor modo las modernas tecnologías de la información y la comunicación y los satélites. En lugar de utilizar un único tipo de transporte, Europa debe combinar mejor todos los medios y redes disponibles para así optimizar su utilización y capacidad: intermodalidad.

6. La investigación y la innovación mantendrán la competitividad del sector de los transportes europeos en el mercado mundial y lo situarán en la vanguardia de los avances tecnológicos (Muchas empresas europeas son líderes mundiales en infraestructuras, logística y fabricación de equipos de transporte).

7. Infraestructura: el objetivo es mejorar, actualizar y completar la Red Transeuropea de Transportes, integrar mejor el transporte por carretera, ferroviario, aéreo y por vías navegables (marítimo y fluvial) en una cadena logística sin fisuras, eliminar los principales puntos de embotellamiento e introducir las conexiones que faltan, en particular de tipo transfronterizo. La infraestructura europea de transportes debe modernizarse y mantenerse, y la financiación necesaria debe proceder de fuentes tanto públicas como privadas.

8. Aunque en los transportes se ha avanzado mucho hacia la realización del mercado interior, se debe seguir trabajando en sectores como el de carretera o el ferroviario para abrir los mercados y garantizar una competencia leal y abierta.

2.4.2. INICIATIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA Y OBJETIVOS CONCRETOS

La Comisión Europea ha adoptado (Libro Blanco de 2011)⁸ una importante hoja de ruta con cuarenta iniciativas concretas con el fin de conseguir:

1. Nuevos objetivos de emisiones para 2030: El 25% de las emisiones que genera el transporte en la UE se origina en las ciudades y pequeñas localidades.

Por ello, la Comisión Europea se ha fijado dos objetivos para 2030.

- Conseguir un transporte de mercancías, dentro de los principales centros urbanos, libre de emisiones;
- Reducir a la mitad el uso de los coches con combustibles convencionales en las zonas urbanas hasta su eliminación gradual en 2050.

En total, se espera reducir en un 80% las emisiones de gases de efecto invernadero en 2050, a través de los planes de Movilidad Urbana, que ya han sido aprobados en algunas ciudades como Madrid.

Para ello, se impulsará el desarrollo de vehículos que funcionen con combustibles limpios, a la vez que se tratará de desarrollar la infraestructura necesaria para su repostaje.

2. Completar la red de transporte transeuropea, TEN-T, y conseguir que los diferentes medios de transporte estén mejor integrados en una cadena sin fisuras tanto para pasajeros, como para mercancías, y con el mínimo impacto medioambiental.

La red TEN-T está diseñada para que en el 2030 exista una red central que complete los eslabones que faltan, especialmente el transporte a través de las fronteras. Nueve corredores formarán la columna vertebral de esta red central, que unirán los principales cruces, ciudades, puertos, aeropuertos y otras terminales de transporte.

3. Acelerar la implantación del Cielo Único Europeo

Tras 10 años desde su lanzamiento, el proyecto de Cielo Único Europeo aún no ha alcanzado plenamente sus objetivos. El proyecto fue diseñado para triplicar la capacidad del espacio aéreo, reducir los costes de gestión del tráfico aéreo y el impacto ambiental, así como para mejorar la seguridad.

4. Financiación de las infraestructuras de transporte

La financiación de la UE para las infraestructuras de transporte se ha triplicado hasta los 26.000 millones de euros hasta 2020, que complementarán las inversiones que realice cada Estado miembro en el desarrollo de la TEN-T. Esta financiación se centrará en la construcción de los nueve principales corredores de transporte, aportando las conexiones transfronterizas que faltan y eliminando las barreras.

⁸ COMISIÓN EUROPEA, DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE: *Libro Blanco de la Comisión Europea «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»* (2011). Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. ISBN 978-92-79-18274-7.

5. Revitalización el transporte ferroviario europeo para que alcance su pleno potencial y tenga una mayor cuota de uso. También se busca abrir el sector a una mayor competencia y mejorar la calidad y eficiencia del servicio.

Para ello, habrá que hacer compatibles tanto trenes como vías en cada Estado miembro, así como también armonizar las autorizaciones y los certificados de seguridad necesarios para circular.

- Desviar el 30% del transporte de mercancías hacia el ferrocarril o la navegación para el 2030, y de más del 50% para el 2050.
- La mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia se realice por ferrocarril para 2050.

6. Triplicar la longitud de red de ferrocarriles de alta velocidad existente para 2013.

7. Proyecto 'Blue Belt': facilitar el tránsito de los buques entre los puertos europeos.

Esta iniciativa tiene como objetivo hacer el transporte marítimo de mercancías más atractivo y competitivo mediante la reducción de los costes y las demoras dentro del mercado de la UE, acortando la burocracia de cada país en las cinco áreas principales, aduanas, puertos, seguridad, controles fronterizos y sanitarios.

8. Inversión en investigación para el transporte y la innovación

La Unión Europea tiene programada una inversión de más de 6.000 millones de euros, dentro del programa Horizonte 2020, para la investigación como una forma de estimular la innovación en el transporte y para ofrecer la próxima generación de aviones, trenes, coches e infraestructura más limpios y más eficientes.

9. Reducción del 7% en el número de muertes en carretera

Durante los últimos cinco años, ha habido una reducción anual de 7% en las muertes producidas en carreteras y se ha conseguido un descenso acumulado del 17% entre 2010 y 2013. Su objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera en 2020, en comparación con los niveles de 2010. Para 2050, el objetivo será conseguir la 'visión cero' de muertes en carretera.

10. Acuerdos para mejorar las conexiones aéreas de Europa con el resto del mundo: Acceso a otros mercados, más rutas y tarifas más competitivas. A finales de 2013, la UE firmó ocho acuerdos internacionales para el transporte aéreo con Canadá, Georgia, Israel, Jordania, Moldavia, Marruecos, Estados Unidos y la zona occidental de los Balcanes. Además, hay abiertas negociaciones con otros siete países.

11. Derechos de los pasajeros

El último punto resaltado por la CE es la política europea sobre los derechos de los pasajeros, con la que se ha conseguido que los viajeros tengan más información sobre su viaje, reserva, precio del billete, daño en el equipaje o cancelaciones.

2.4.3. POLÍTICA DE TRANSPORTES EN ESPAÑA

El objetivo de la política de transportes en España, es avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.



En el PITVI (Plan de Infraestructuras, transportes y vivienda) 2012-2024⁹, se establecen los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos:

- a. Mejorar la eficiencia y competitividad del Sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- b. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- c. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- d. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del Sistema de transporte.
- e. Favorecer la integración funcional del Sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

En definitiva, el impulso de la intermodalidad constituye un instrumento básico para conseguir una mejor posición del transporte por carretera español. Su principal objetivo es el de abrir el sector del transporte a una mayor competencia y mejorar tanto la calidad, como la eficiencia del servicio.

Todo ello se lograría, reduciendo las emisiones de gases del transporte por carretera, construyendo una red integrada y completa de transporte, llegando a todas las ciudades, y un cielo único europeo; cada vez estamos más cerca de todos estos retos y objetivos, además de conectar los puntos geográficos más descuidados y menos poblados. Europa aboga por esta metodología y por ello, las financiaciones en este modo de transporte se han triplicado hasta el año 2020.

⁹ GOBIERNO DE ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO. *Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (PITVI) 2012 – 2024.*

3. PROBLEMÁTICA ECONOMÍA COLABORATIVA Y TRANSPORTE DE VIAJEROS

Según Martínez Nadal A. *“Algo está cambiando en el ámbito del consumo”*¹⁰. Es evidente que los hábitos de los consumidores, y especialmente el modo en el que estos tratan de satisfacer sus necesidades están experimentando cambios significativos en los últimos años. La llamada economía colaborativa se afianza día a día como una alternativa más a los operadores tradicionales, pudiendo encontrar un número cada vez más elevado de sectores en los que las plataformas que operan a través de este modelo desarrollan su actividad.

Esta evolución, en un primer momento, puede llamar la atención. La gran oferta comercial de los mercados modernos, unida al elevado apetito de la clientela, nos ha llevado a una dinámica altamente consumista, en la que el consumidor trata de satisfacer sus necesidades a través de la adquisición constante de productos y servicios. El consumo colaborativo, en este sentido, marca un punto de inflexión, defendiendo la necesidad de racionalizar la dinámica de consumo moderna y de evitar la infrutilización de recursos que cabe apreciar en innumerables ámbitos.

Las necesidades de los consumidores, afirman los partidarios de la economía colaborativa, en muchas ocasiones vienen marcadas por la nota de la temporalidad.

En consecuencia, existen muchos escenarios en los que no será necesario adquirir la propiedad del bien en cuestión, siendo suficiente con que disponga de la posibilidad de acceder al mismo para satisfacer mis necesidades puntuales. Se trata, como bien puede apreciarse, de un proceso de reversión de la dinámica consumista en la que sin duda se inscribe nuestra sociedad.

Pero el acierto de la economía colaborativa no se agota en este ánimo racionalizador que venimos comentando. Por el contrario, existen diversos argumentos, de variado signo, que refuerzan la idea de que el movimiento colaborativo constituye una opción superior a aquella otra representada por el consumo tradicional. En este sentido, existen sectores en los que la utilización compartida de los recursos puede conducir a mejoras en términos de impacto medioambiental, como sucede de manera evidente en la compartición de vehículos automóviles a la hora de realizar trayectos.

A pesar de que sin duda estos argumentos son merecedores de atención, la espectacular evolución que el consumo colaborativo está experimentando se explica, probablemente, por otras circunstancias. A mi juicio, son básicamente dos los pilares que han contribuido a este desarrollo. En primer lugar, la existencia de internet y de las redes sociales, que han dotado al movimiento colaborativo de las herramientas necesarias para perseguir sus objetivos. La compartición de recursos no podría explicarse sin tener presentes las nuevas posibilidades de interacción entre consumidores y usuarios que posibilita internet.

Del mismo modo, el auge del consumo colaborativo se explica por el abaratamiento de precios que posibilita en la prestación de los servicios. Es necesario tener presente el contexto en el

¹⁰ APOLLÒNIA MARTINEZ NADAL (2016). Turismo y Nuevas tecnologías, Cap. 6: P2P: Algunas consideraciones fiscales en el ámbito del turismo colaborativo, págs. 157-160. Ed: Thomson Reuters Aranzadi.

que la economía colaborativa ha hecho su aparición, viniendo este marcado por la situación de fuerte crisis económica en la que nuestro país, y los de su entorno, se encuentran desde finales de la década pasada.

Según el escritor canadiense Tom Slee, en su obra *“Lo tuyo es mío”*¹¹; las compañías de éxito de la Economía colaborativa eluden tener que pagar sueldos no teniendo en nómina a sus proveedores de servicios y clasificándolos en cambio como trabajadores independientes. Como parte de esta estrategia la compañía elude pagar impuestos, pagar el material de trabajo, pagar el tiempo de espera y el tiempo de desplazamiento, asegurar contra los accidentes laborales y cualquier obligación en materia de pensiones.

Además, los pasajeros de taxi de Toronto pagan impuestos sobre las ventas a la provincia de Ontario, el taxista paga impuestos por sus ingresos y la compañía de taxi también paga impuestos. Los pasajeros de Uber abonan su tarifa a Uber BV, una filial de la empresa radicada en Holanda, de modo que no paga impuestos. Uber también deja el asunto de los impuestos sobre los ingresos del conductor en manos de este, a sabiendas de que muchos de ellos, escasos de fondos, eludirán pagar impuestos siempre que les sea posible.

Ante la influencia y la ambición de la Economía Colaborativa, un número cada vez mayor de grupos ha encontrado su modo de expresión y ha empezado a reaccionar. En Europa, donde Uber está intentando crecer, hubo dos novedades importantes ya solo en junio de 2015. La más espectacular fueron las protestas de los taxistas en Francia; el servicio UberPOP de Uber (servicio de transporte desarrollado por no profesionales) fue declarado ilegal en 2014, pero Uber dio instrucciones a sus conductores para que siguieran operando mientras la compañía apelaba sentencia. Los enfrentamientos entre los taxistas frustrados y la policía antidisturbios llevaron al Gobierno de París a poner freno al servicio. Uber ha seguido las mismas pautas en otros países; en agosto declaró que apoyaría a los conductores multados por la policía en Costa Rica, una actitud que tuvo un desagradable eco en una parte del mundo donde las compañías estadounidenses han tomado parte activa en el desafío a sus Gobiernos nacionales e incluso en su derrocamiento.

También podemos mencionar las demandas en España contra la plataforma BlaBlaCar y contra algunos usuarios de la misma, demandados por Confibus (Confederación Española de Transporte en Autobús). En este caso, la duda se encuentra en discernir si algunos usuarios están ofreciendo trayectos de coche con la intención real de compartir gastos o si lo que están haciendo es ofrecer trayectos a compartir con el ánimo de lucrarse. Para ello, se utiliza como referencia la cifra cobrada por kilómetro, mencionándose que cifras inferiores a 14 céntimos de euro por kilómetro serían admisibles, mientras que cifras superiores a los 19 céntimos de euro podrían indicar un interés lucrativo en la actividad.¹²

Nos encontramos, en definitiva, ante un nuevo modelo de gestión de las necesidades de los consumidores, modelo detrás del cual se ha visto, o se ha querido ver, un cierto trasfondo

¹¹ TOM SLEE (2015), *Lo tuyo es mío: Contra la economía colaborativa*. Ed: Penguin Random House. ISBN: 978-84-306-1858-3. pp. 97, 213-215, 217-218

¹² JACQUES BULCHARD GIDUMAL, SANTIAGO MELIÁN GONZÁLEZ (2016). *Una guía para entender la economía colaborativa*. Ed: Imecolab. ISBN: 978-84-617-6654-3. Pp. 179.

ético, ya que el consumo colaborativo promueve la cooperación entre personas, despierta un sentimiento de comunidad y refuerza el sentido del compromiso. Sea como sea, lo que resulta evidente es que el consumo colaborativo parte de unas premisas y plantea unos retos que se apartan sensiblemente de lo que venimos conociendo.¹³

4. OBJETO DE ESTUDIO. PROYECTO AUTOBÚS CARTAGENA – AEROPUERTOS

4.1. DESCRIPCIÓN AEROPUERTOS

AEROPUERTO MURCIA – SAN JAVIER

El aeropuerto de Murcia-San Javier se encuentra situado en la ribera norte del Mar Menor, en la pedanía de Santiago de la Ribera, perteneciente al municipio de San Javier. Es una base aérea militar abierta al tráfico civil.

El aeropuerto se ha convertido en un nodo fundamental dentro del transporte vacacional y de ocio que llega y sale de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Con el fin de aumentar su capacidad para atender vuelos comerciales y, por tanto, potenciar su actividad. Aena ha realizado durante los últimos años una importante inversión que se ha traducido en diferentes actuaciones: la construcción de una segunda pista, una nueva torre de control, las ampliaciones de la zona de salidas de la terminal de pasajeros, de la plataforma de estacionamiento de aeronaves de uso comercial y del aparcamiento público, y una nueva central eléctrica.

Murcia-San Javier ha obtenido por dos veces, 2014 y 2016, el premio como mejor aeropuerto europeo en la categoría de menos de dos millones de pasajeros, en los galardones ASQ (Airport Service Quality) que concede el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Este premio se basa en los resultados de las encuestas del programa internacional ASQ de percepción de la calidad del servicio en los pasajeros que desarrolla ACI.

En 2016 Murcia-San Javier gestionó 1.096.980 pasajeros y 8.272 operaciones.

Año	Pasajeros	Año	Pasajeros
2007	2.002.949	2012	1.181.782
2008	1.876.255	2013	1.140.813
2009	1.630.684	2014	1.095.471
2010	1.349.579	2015	1.067.668
2011	1.262.597	2016	1.096.980

Fuente: Aena.es.

¹³ Revista CESCO de Derecho de Consumo, Nº 17/2016 págs 63-64. ISSN: 2254-2582.

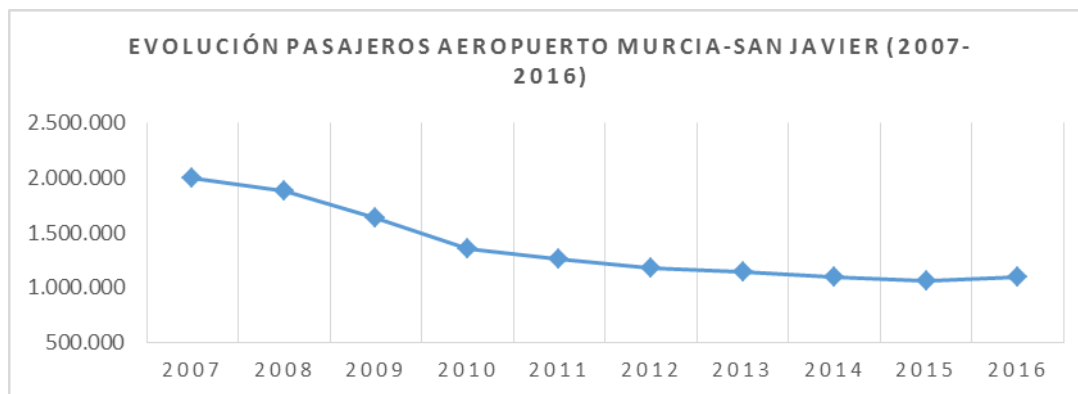


Gráfico 3: Elaboración propia.

AEROPUERTO ALICANTE – ELCHE

El aeropuerto de Alicante-Elche está situado a 9 kilómetros al suroeste de la capital, en el término municipal de Elche, en una de las zonas más dinámicas y con mayor proyección empresarial y económica de la costa mediterránea. La importancia vital del turismo se refleja en el porcentaje de pasajeros de vuelos internacionales, cerca del 80% del total. Reino Unido, Alemania, Noruega y Holanda son los países que aportan más pasajeros. Así mismo, el tráfico regular nacional ha ido aumentando en los últimos años. Barcelona, Palma de Mallorca y Madrid son los tres destinos más demandados.

Para adecuar sus instalaciones al crecimiento del tráfico, en marzo de 2011 se puso en funcionamiento la Nueva Área Terminal del aeropuerto.

En el año 2016, el aeropuerto de Alicante-Elche registró un tráfico de 12.344.945 pasajeros, 87.113 operaciones y 5.461 toneladas de carga.

Año	Pasajeros	Año	Pasajeros
2007	9.120.631	2012	8.855.444
2008	9.578.304	2013	9.638.835
2009	9.139.479	2014	10.066.067
2010	9.382.931	2015	10.575.288
2011	9.913.731	2016	12.344.945

Fuente: Aena.es.



Gráfico 4: Elaboración propia.

Según Aena, en cuanto a tráfico de pasajeros, Alicante estaría en el número 5 y Murcia-San Javier en el 20, de un ranking nacional de 48 aeropuertos nacionales.

4.2. PROBLEMÁTICA AEROPUERTOS. POSIBLES ALTERNATIVAS

4.2.1. TRANSPORTE CARTAGENA – AEROPUERTO DE ALICANTE – CARTAGENA

Para llegar desde la ciudad de Cartagena al Aeropuerto de Alicante o viceversa, tendríamos varias opciones, se podría acceder mediante taxi, coche de alquiler, coche compartido, tren, o en transporte público.

1ª OPCIÓN: AUTOBÚS

Si procedemos a ir en transporte público éste sería desde la Estación de Autobús de Cartagena, hasta la ciudad de Murcia, donde realizaremos un transbordo en la Estación de San Andrés, con otro autobús, ya sí, directo al Aeropuerto mencionado.

El desplazamiento por autovía tiene una duración de 45 minutos, mientras que el de ruta hace un recorrido por algunas pedanías de Cartagena hasta llegar a la ciudad de Murcia, y tiene una duración de 1 hora 15 minutos. Su precio es de 4,75€ ambos recorridos.

Los horarios se adjuntan a continuación, en ellos tratamos de mostrar los tiempos de espera que se producen, ya que normalmente el último servicio de autobús es a las 22:00 no habiendo más transportes después del mismo, no llegando tampoco a los primeros vuelos de la mañana.

Además de la complejidad de intentar conectar el primer autobús con el segundo, es decir, utilizando el transporte en autobús no se podría volar ni muy temprano ni volver muy tarde.

Horario de Lunes a Viernes: (Cartagena – Murcia – Cartagena):

SALIDA (Cartagena)	SALIDA (Murcia)
06:45 (RUTA)	07:00 (AUTOVÍA)
08:00 (AUTOVÍA)	08:00 (AUTOVÍA)
09:00 (AUTOVÍA)	09:00 (AUTOVÍA)
10:00 (AUTOVÍA)	10:00 (AUTOVÍA)
10:15 (RUTA)	11:00 (AUTOVÍA)
11:00 (AUTOVÍA)	12:00 (RUTA)
12:00 (AUTOVÍA)	12:00 (AUTOVÍA)
13:00 (AUTOVÍA)	13:00 (AUTOVÍA)
13:15 (RUTA)	14:00 (AUTOVÍA)
14:00 (AUTOVÍA)	15:00 (RUTA)
15:00 (AUTOVÍA)	15:00 (AUTOVÍA)
16:00 (AUTOVÍA)	16:00 (AUTOVÍA)
16:15 (RUTA)	17:00 (AUTOVÍA)
17:00 (AUTOVÍA)	17:30 (RUTA)
18:00 (AUTOVÍA)	18:00 (AUTOVÍA)
18:45 (RUTA)	19:00 (AUTOVÍA)
19:00 (AUTOVÍA)	20:00 (AUTOVÍA)
20:00 (AUTOVÍA)	21:00 (AUTOVÍA)
20:45 (RUTA)	22:00 (AUTOVÍA)
22:00 (AUTOVÍA)	

Horario sábados:

SALIDA (Cartagena)	SALIDA (Murcia)
06:45 (RUTA)	08:00 (AUTOVÍA)
08:00 (AUTOVÍA)	09:00 (AUTOVÍA)
09:00 (RUTA)	10:15 (AUTOVÍA)
10:30 (AUTOVÍA)	12:00 (AUTOVÍA)
12:00 (AUTOVÍA)	13:00 (RUTA)
13:00 (AUTOVÍA)	14:00 (AUTOVÍA)
13:45 (RUTA)	15:00 (RUTA)
15:30 (RUTA)	17:00 (AUTOVÍA)
17:00 (AUTOVÍA)	18:00 (AUTOVÍA)
18:00 (AUTOVÍA)	19:00 (RUTA)
19:15 (AUTOVÍA)	20:00 (AUTOVÍA)
20:15 (AUTOVÍA)	21:00 (AUTOVÍA)
20:45 (RUTA)	22:00 (RUTA)

Horario domingos y festivos:

SALIDA (Cartagena)	SALIDA (Murcia)
06:45 (RUTA)	08:00 (AUTOVÍA)
09:00 (RUTA)	10:15 (AUTOVÍA)
11:00 (AUTOVÍA)	12:15 (RUTA)
13:00 (AUTOVÍA)	14:00 (AUTOVÍA)
13:45 (RUTA)	15:00 (RUTA)
15:30 (RUTA)	17:00 (AUTOVÍA)
17:00 (AUTOVÍA)	18:00 (AUTOVÍA)
18:15 (AUTOVÍA)	19:00 (RUTA)
19:15 (AUTOVÍA)	20:00 (AUTOVÍA)
20:15 (AUTOVÍA)	21:00 (AUTOVÍA)
20:45 (RUTA)	22:00 (RUTA)

Finalmente, como hemos comentado anteriormente, cambiaremos de autobús para coger otra línea directa al Aeropuerto de Alicante. Esta línea pertenece a la empresa de autobuses ALSA, cuyo recorrido tiene un precio de 5,19€. Sus horarios serían:

ORIGEN: Murcia – DESTINO: Aeropuerto de Alicante**Horarios de lunes a viernes**

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
6:45	8:00	1h 15m
8:00	8:45	0h 45m
9:00	9:45	0h 45m
11:00	11:45	0h 45m
13:30	14:15	0h 45m
14:00	15:00	1h 0m
15:00	15:55	0h 55m
17:00	17:55	0h 55m
20:15	21:00	0h 45m

Horario sábados

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
8:00	09:10	1h 10m
11:00	11:55	0h 55m
13:00	13:55	0h 55m
15:00	15:55	0h 55m
17:00	17:55	0h 55m
19:00	19:55	0h 55m

Horario domingos

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
8:00	09:10	01h 10m
11:00	11:55	0h 55m
13:00	13:55	0h 55m
15:00	15:55	0h 55m
17:00	17:55	0h 55m
19:00	19:55	0h 55m
20:00	20:45	0h 45m
20:45	21:45	1h 0m

Los horarios de vuelta, desde el Aeropuerto de Alicante, hasta la Estación de San Andrés de Murcia, serían los siguientes, con un precio de 4,15€:

ORIGEN: Aeropuerto de Alicante – DESTINO: Murcia**Horario de lunes a viernes**

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
7:15	8:10	0h 55m
9:15	10:10	0h 55m
10:15	11:30	1h 15m
11:15	12:10	0h 55m
13:15	14:10	0h 55m
15:15	16:10	0h 55m
18:15	19:10	0h 55m
19:15	20:10	0h 55m

Horario sábados

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
11:15	12:10	0h 55m
13:15	14:10	0h 55m
15:15	16:10	0h 55m
17:15	18:10	0h 55m
18:15	19:10	0h 55m
19:15	20:10	0h 55m
21:45	22:40	0h 55m

Horario domingos

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
11:15	12:10	0h 55m
13:15	14:10	0h 55m
15:15	16:10	0h 55m
17:15	18:10	0h 55m
19:15	20:10	0h 55m

Los principales problemas de esta primera opción sería sobre todo el tiempo de antelación con el que debes de organizar y efectuar el desplazamiento para poder llegar a tiempo al destino, además de hacer trasbordo en un punto medio, como es la ciudad de Murcia, junto con los tiempos muertos y la incomodidad que ello conlleva.

2ª OPCIÓN: TREN RENFE + AUTOBÚS

Otra de las opciones aunque también más lenta y tardía, sería la de transportarse en tren, desde la Estación de tren de Cartagena hasta la Estación de tren de Alicante, y una vez allí en la ciudad, coger una línea de autobús hasta el mismo aeropuerto. En la ciudad de Alicante existe una línea de autobús, la llamada C6, que tiene este recorrido en un horario muy extenso, prácticamente de 24 horas, saliendo todos los días desde la Plaza Puerta del Mar. Posee un coste por billete de 3,85€.

RENFE: ORIGEN: Cartagena – DESTINO: AlicanteHorario lunes a viernes:

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
5:22	7:44	2h 22min
7:40	9:55	2h 15min
12:55	15:02	2h 07min

Horario sábados y domingos:

SALIDA	LLEGADA	DURACIÓN
12:55	15:02	2h 07min
16:38	18:46	2h 08 min

AUTOBÚS: ORIGEN: Plaza Puerta del Mar - DESTINO: Aeropuerto de Alicante

La ciudad de Alicante dispone de una línea de autobús, la línea C6, que mediante un recorrido circular por las principales avenidas de la ciudad y la zona financiera, conecta el centro con el Aeropuerto, en un horario prácticamente de 24 horas, con una diferencia de 20 minutos entre cada servicio.

Los inconvenientes de esta opción serían muy semejantes a los comentados en la opción anterior, habría que incluirle las pocas alternativas de elección debido a los horarios de tren que son muy reducidos, siendo el último tren en días laborales a la una del mediodía.

3ª OPCIÓN: COCHE DE ALQUILER

En la terminal del aeropuerto se encuentran numerosas empresas de alquiler de coche como son: Avis, Europcar, Centauro, Hertz, Goldcar Rental, Sixt o Record Go.

Los precios oscilan entre los 50 y 200€, dependiendo de los días de alquiler, extras del coche, kilometraje, desplazamientos...

El principal problema de esta opción sería la desconfianza, en redes sociales como la conocida TripAdvisor España, existe un elevado número de reclamaciones que se reciben contra compañías de alquiler de vehículos, estas empresas realizan prácticas susceptibles de vulnerar los intereses económicos de los consumidores. Para evitar ser engañados o víctimas de abusos, conviene prestar atención a una serie de cuestiones como leer con detenimiento las condiciones y la letra pequeña del contrato o analizar con atención el estado del automóvil antes de llevárselo.

4ª OPCIÓN: REDES SOCIALES COMO BLABLACAR

En estas redes sociales como la citada (www.blablacar.es), la disponibilidad horaria es muy reducida, habiendo tres desplazamientos por día (los días más concurridos), la mayoría coincidan con la primera y última hora del día. Los precios del desplazamiento rondan los 6€ de media, cuya duración del viaje se establece en una hora y veinte minutos.

Los principales problemas de utilizar una plataforma como ésta repercute en su mayoría en el conductor del vehículo y en el vehículo en sí, ya que no se le obliga a realizar inspecciones técnicas y mecánicas de los vehículos para poder estar registrado en la página o publicar sus viajes, además son numerosos los casos en los que una cita con un conductor se ha retrasado e incluso cancelado, teniendo que pedir un reembolso del pago a la compañía web, debido a que todos los pagos se realizan por adelantado. No es como una empresa de transporte público que tienes la garantía de ese desplazamiento junto con un seguro de viaje.

5ª OPCIÓN: TAXI

El desplazamiento en taxi es el más rápido y directo de los mencionados anteriormente, aunque su principal inconveniente es su elevado coste, sobre todo cuando viaja un pasajero en solitario.

4.2.2. TRANSPORTE CARTAGENA – AEROPUERTO DE MURCIA SAN JAVIER – CARTAGENA

El desplazamiento hacia el Aeropuerto de Murcia-San Javier es más dificultoso al haber menos medios de transporte para realizarlo, en las siguientes opciones explicaremos como podremos llevarlo a cabo:

OPCIÓN 1: TAXI

El precio del servicio de taxi, desde el Aeropuerto de Murcia – San Javier hasta la ciudad de Cartagena es de 40€ por trayecto. Además, los precios se incrementarán un 30% los domingos, días festivos y por nocturnidad, desde las 23.00 hasta las 7.00 h.

OPCIÓN 2: REDES SOCIALES COMO BLABLACAR

Buscando este trayecto a través de la página citada junto con sus horarios, la disponibilidad es aún menor que en el trayecto de Cartagena a Alicante que mencionábamos antes, habiendo meses enteros sin publicarse en la web este desplazamiento. Su coste es muy barato entre 2 – 3€ por viajero.

OPCIÓN 3: ALQUILER DE COCHE

Al ser un aeropuerto con un tránsito menor tanto de pasajeros como de mercancías, no tiene tanta variedad de empresas que operan en él para el alquiler de automóviles; en el mismo operarían únicamente tres compañías: Europcar, Goldcar y Firefly.

Los precios oscilan desde los 10€ hasta los 120€. Como vemos este aeropuerto es mucho más económico si lo comparamos con el estudiado anteriormente, posiblemente debido a su disminución de tráfico aéreo.

Por lo que para acceder a este aeropuerto lo más económico y rápido sería el desplazamiento mediante un coche particular, o alquilar uno en la terminal del aeropuerto si la estancia en la ciudad va a ser de varios días.

4.3. ANÁLISIS DE DATOS HOTELEROS Y CRECIMIENTO DEL TURISMO EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

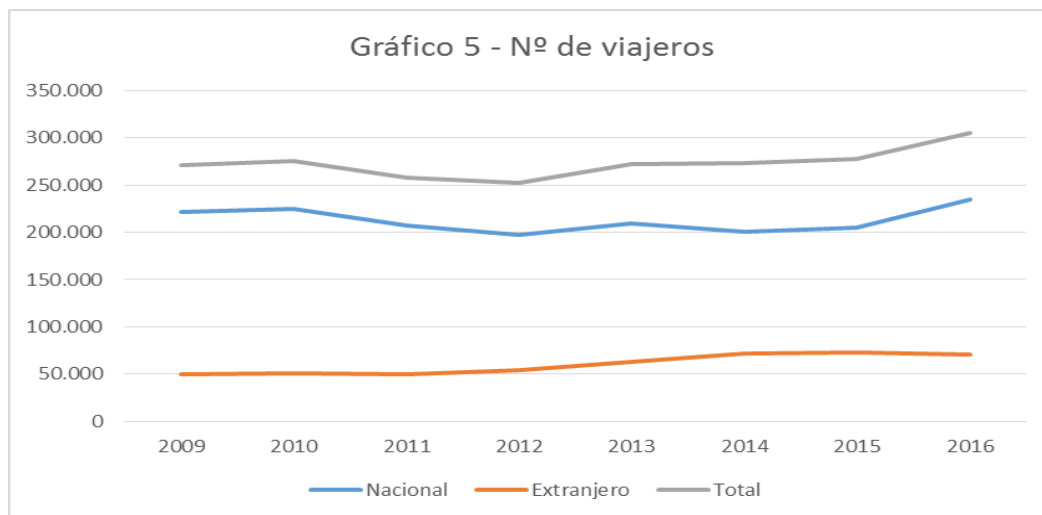
Como ya avanzábamos en la introducción, vamos a mostrar la evolución que han tenido los alojamientos turísticos en el período 2009-2016, cómo justificante de que el proyecto que describimos en este trabajo es necesario para la ciudad.

Algunos datos que debemos observar, para medir el éxito turístico de una ciudad y su demanda, son: el número de viajeros, las pernoctaciones, el grado de ocupación durante los meses del pasado año y la estancia media de los turistas. Las mostramos a continuación:

	Tabla 1: Número de viajeros		
	Nacional	Extranjero	Total
2016	234.298	70.632	304.930
2015	204.430	73.342	277.772
2014	200.389	72.281	272.670
2013	209.522	62.920	272.442
2012	197.572	54.392	251.964
2011	207.121	50.136	257.257
2010	224.265	50.651	274.916
2009	221.996	49.330	271.326

Fuente: INE (Encuesta de ocupación hotelera).

Como se puede apreciar en la tabla 1, comprobamos un incremento constante en cuanto al número de turistas extranjeros, sin embargo, en los visitantes nacionales se aprecia una disminución de la actividad a partir del año 2010, posiblemente por la llegada de la crisis económica al país. En la ciudad de Cartagena, en el año 2016 con respecto al 2015, el número de viajeros aumentó un 21,7%, y el número de pernoctaciones un 3,4%.



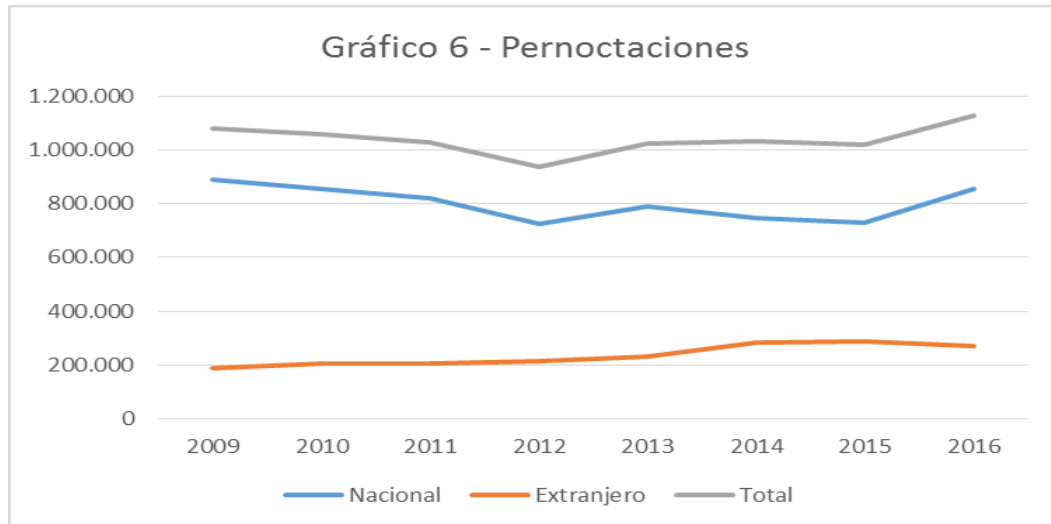
Fuente: INE (Encuesta de ocupación hotelera).

Los datos facilitados a través del Instituto Nacional de Estadística quedan representados en el Gráfico 5, donde comprobamos la importancia que tiene el turista nacional frente al extranjero, aumentando enormemente el número de estos y compensando en parte la disminución de los visitantes extranjeros.

	Tabla 2: Pernoctaciones		
	Nacional	Extranjero	Total
2016	857.641	269.923	1.127.564
2015	731.672	289.505	1.021.177
2014	748.024	284.178	1.032.202
2013	791.343	232.516	1.023.859
2012	727.121	212.816	939.937
2011	821.988	205.861	1.027.849
2010	854.287	204.070	1.058.357
2009	890.320	189.138	1.079.458

Fuente: INE (Encuesta de ocupación hotelera).

Las pernoctaciones en Cartagena han seguido una tendencia idéntica a la de los viajeros. En la tabla número 2 observamos cómo las pernoctaciones de los turistas nacionales han ido disminuyendo durante el período 2009 – 2015, donde durante el pasado año 2016 la cifra registrada supera en volumen a todas las anteriores. En las pernoctaciones realizadas por personas no residentes en España, el crecimiento se produce durante todos los años estudiados desde 2009 hasta 2015, donde disminuye de una forma no muy alarmante durante 2016.



Fuente: INE (Encuesta de ocupación hotelera).

En el Gráfico 6, se aprecia como los valores referentes a las pernoctaciones totales van en paralelo al incremento o disminución de las pernoctaciones nacionales. Sin embargo, desde el año 2013 se produce un aumento de las pernoctaciones de los turistas extranjeros, que permite mantener el auge del total de pernoctaciones, a pesar del descenso de las nacionales.

Para completar este epígrafe, vamos a hacer mención al grado de ocupación hotelera para ver cómo afecta la estacionalidad a la ciudad, siendo uno de los problemas principales del turismo.

Tabla 3: Ocupación hotelera en Cartagena	
2016	% Ocupación hotelera
Enero	29,60%
Febrero	38,54%
Marzo	43,89%
Abril	41,95%
Mayo	43,21%
Junio	39,42%
Julio	45,79%
Agosto	57,36%
Septiembre	45,06%
Octubre	40,13%
Noviembre	34,33%
Diciembre	31,16%

Fuente: Murcia turística.

Cartagena presenta en general unos índices de ocupación bajos, con una media anual en 2016, del 40,87%. El porcentaje más alto de ocupación no es de extrañar que lo encontremos en el mes de agosto, donde se alcanzó casi un 60% de ocupación, en parte gracias a los hoteles situados en la zona de La Manga del Mar Menor que durante esas fechas rozan el 100% en su ocupación, y los turistas tienen que desplazarse a la ciudad.

Tras el valor de agosto, los meses que poseen una mayor ocupación corresponden con marzo, julio y septiembre con una ocupación en torno al 45%. En 2016, la Semana Santa se celebró durante el mes de marzo, lo que explicaría ese incremento, y septiembre coincide con las festividades de Cartagineses y Romanos en la ciudad, que cada vez son más conocidas por el público nacional y extranjero.

Finalmente, y para confirmar el aumento de la ocupación turística en nuestra ciudad analizamos la estancia media de los turistas y visitantes. En la tabla 4 se aprecia la estancia media durante los años de 2015 y 2016, y el incremento o disminución de esta cifra entre ellos.

La estancia media anual durante 2015 fue de 3,46 días y en 2016 se tuvo un registro de 3,51 días, la diferencia entre ellos es mínima pero si es significativa respecto a la que se alcanzó en el año 2014, donde la estancia media se situaba en los 2,07 días.

Tabla 4: Estancia media de los turistas			
	2015	2016	Var. Anual
Enero	3,2	2,85	-0,35
Febrero	3,65	3,69	0,04
Marzo	4,95	4,2	-0,75
Abril	3,8	3,78	-0,02
Mayo	3,47	3,75	0,28
Junio	3,42	3,65	0,23
Julio	3,89	3,99	0,1
Agosto	4,41	3,98	-0,43
Septiembre	3,78	3,63	-0,15
Octubre	3,13	4,08	0,95
Noviembre	2,24	2,69	0,45
Diciembre	2,57	2,44	-0,13

Fuente: INE (Encuesta de ocupación hotelera).

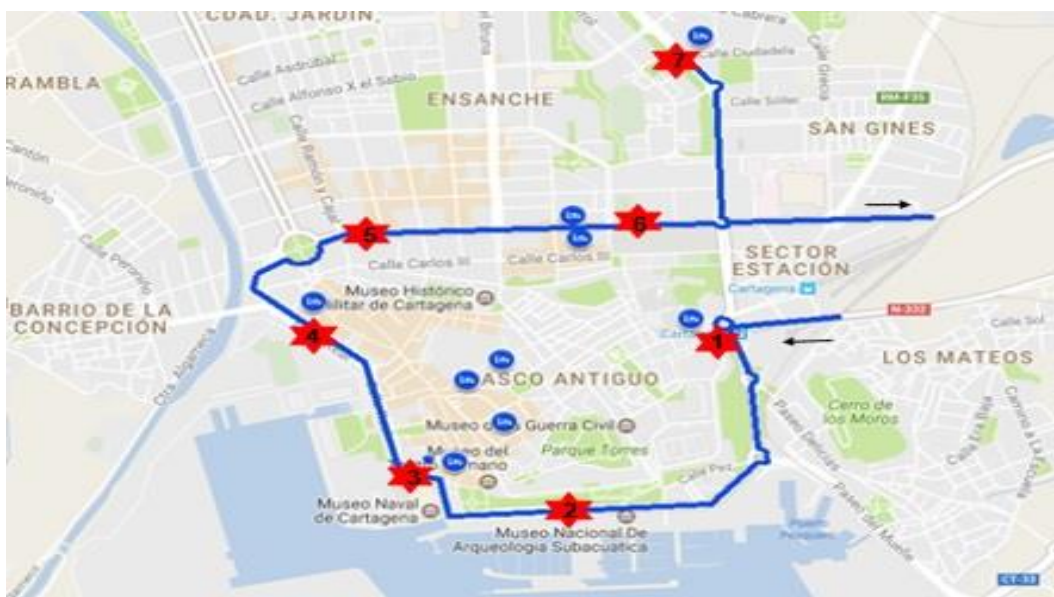
4.4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Una de las alternativas a estudiar y de lo que trata este Trabajo de Fin de Grado, es la creación de una línea cerrada de autobús, que haciendo un trayecto circular recorre el centro de la ciudad de Cartagena para dar servicio tanto a los propios ciudadanos, como a los hoteles más reconocidos de la ciudad, y que conectaría la misma, con los aeropuertos de Alicante y Murcia – San Javier. Además incluiríamos una parada junto a la Dársena de Cruceros, en el Paseo Alfonso XII, con la esperanza que cuando Cartagena sea Puerto Home, muchos cruceristas puedan utilizar nuestro servicio para desplazarse, desde los aeropuertos mencionados anteriormente al mismo puerto, donde zarpe el crucero. La entrada en Cartagena se realizará por Plaza Bastarache y la salida hacia los Aeropuertos se efectuará por el Paseo Alfonso XIII, y cuyas paradas serían las descritas a continuación (marcadas en la fotografía con una estrella roja):

1. Plaza Bastarache.
2. Dársena de Cruceros (Paseo Alfonso XII).
3. C/ Real (frente a Facultad Ciencias de la Empresa-UPCT).
4. C/ Real esq. C/ Marcos Redondo.
5. Paseo Alfonso XIII esq. C/ Jiménez de la Espada.
6. Paseo Alfonso XIII (frente a Asamblea Regional).
7. C/Ciudadela.

Este servicio de transporte en su recorrido daría prestación a los siguientes hoteles:

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Hotel Los Habaneros. | 4. Hotel Alfonso XIII. |
| 2. NH Cartagena (Hotel Peninsular/
Balcones Azules). | 5. Hotel Carlos III. |
| 3. Hotel Cartagonova. | 6. NH Campo de Cartagena. |



Fuente: Elaboración propia.

Hemos decidido incluir una parada que conecte los Aeropuertos con la Dársena de Cruceros de la ciudad, ya que durante los últimos años, estamos asistiendo a un aumento de los cruceros turísticos en la zona del Mediterráneo. El puerto de Cartagena también está teniendo incrementos importantes en este tipo de tráfico, con escalas cada vez más frecuentes. Además, la Autoridad Portuaria decidió hacer una apuesta firme a favor de este tráfico, construyendo un nuevo atraque específico para este tipo de buques, permitiendo de esta forma tanto a los barcos como a los pasajeros acceder al puerto y a la ciudad en inmejorables condiciones.

La terminal, que cuenta con aparcamientos para autobuses, parada de taxis, puntos de información, y todos los servicios necesarios para que los turistas tengan una agradable llegada a la ciudad, está conectada con el Muelle Alfonso XII mediante accesos peatonales y para vehículos a través de la zona comercial del Puerto Deportivo.

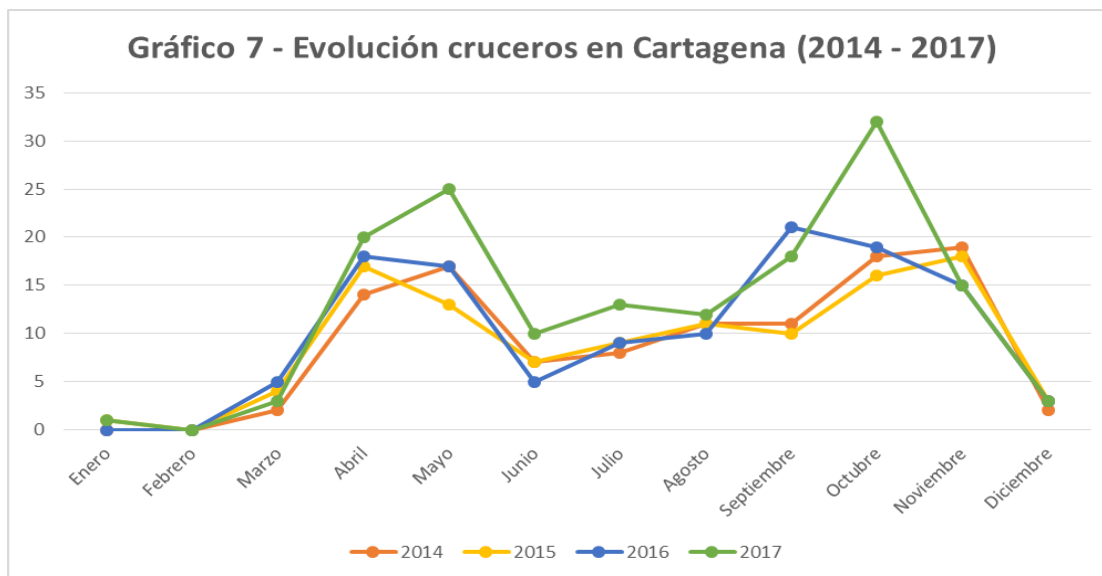
La transformación del Muelle de Alfonso XII en los últimos años lo ha llevado a convertirse en un importante referente comercial, lúdico y cultural de la ciudad. Sobre un aparcamiento subterráneo situado junto al mar, esta zona, dominada por la Muralla de Carlos III catalogada como Bien de Interés Cultural, cuenta con un edificio comercial, bajos comerciales, zonas ajardinadas con establecimientos de hostelería en forma de quioscos, que imitan a los que a principios del siglo XX ocupaban la zona portuaria, y el nuevo edificio de la Cámara de Comercio de Cartagena y una dársena para embarcaciones deportivas.¹⁴

En este sentido, queremos referirnos, aunque sea brevemente, a la evolución de los cruceros en Cartagena.

	2014	2015	2016	2017
Enero	0	1	0	1
Febrero	0	0	0	0
Marzo	2	4	5	3
Abril	14	17	18	20
Mayo	17	13	17	25
Junio	7	7	5	10
Julio	8	9	9	13
Agosto	11	11	10	12
Septiembre	11	10	21	18
Octubre	18	16	19	32
Noviembre	19	18	15	15
Diciembre	2	3	3	3

Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento.

¹⁴ AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA. Cruceros y turismo.
<http://www.apc.es/conexiones.php?reg=10>



Fuente: Elaboración propia.

En este gráfico se ha querido mostrar una comparativa de la llegada de los cruceros en estos cuatro años de estudio. Vemos que el número medio de buques por mes es muy semejante durante los cuatro años, salvando este año 2017, en el que se aprecia un gran crecimiento en cuánto a su número de recepción sobrepasando los 30 cruceros durante el mes de octubre.

Durante el año **2014**, los meses que recogieron más número de cruceros en nuestra ciudad corresponde con abril, mayo, octubre y noviembre.

Como podemos ver en la gráfica, los meses correspondientes en la estación de invierno, apenas hay afluencia de los mismos en nuestra ciudad, en cambio los correspondientes a primavera y otoño son aquellos que registran más actividad.

También, destacar noviembre como mes más activo con 19 cruceros, y meses como enero o febrero que la afluencia fue nula.

En **2015**, la tendencia de afluencia sigue el mismo patrón que en el año anterior (2014), ya que el número de cruceros al año es el mismo. Aunque se producen algunas pequeñas modificaciones en los meses de enero, abril, julio, y diciembre en el que aumenta el número de buques respecto al anterior, las variaciones son apenas identificables.

El año pasado (**2016**) es aquél año en el que más número de cruceros han llegado a registrarse, aumentando en 13 buques el número de cruceros con respecto a los años anteriores.

Se produce un gran incremento de los mismos durante los meses de abril, septiembre y octubre, que eclipsan totalmente el resto de meses del año que poseen unas cifras más repartidas e igualadas. El pasado noviembre terminó con la llegada de quince cruceros (tres menos que el año anterior), pero la cifra del próximo diciembre se mantiene constante.

Este año, el número de cruceros va a aumentar drásticamente, aumentando incluso en 30 cruceros respecto a años anteriores. Los meses de mayor actividad coinciden con mayo y

octubre. Y los que menos, como el resto de los años estudiados corresponden con los primeros meses del año, enero, febrero y marzo.

Durante el mes de octubre prácticamente todos los días habrá un crucero en nuestra dársena, dándose el caso muchos días de que coexistan tres de estos grandes buques en nuestro puerto.

Hemos de decir que son cifras muy positivas para nuestro sector, y que se está trabajando para que el puerto de Cartagena sea un referente tanto nacional como internacional en este ámbito.

4.5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el capítulo que se expone a continuación se presentan los resultados obtenidos de los cuestionarios contestados por diferentes personas, tanto turistas como residentes de la ciudad de Cartagena, Murcia, durante el período de abril a junio de 2017.

Para llevar a cabo un análisis de forma más clara se creó un archivo en Microsoft Excel, en donde se realizó el vaciado de todos los datos obtenidos para posteriormente por medio de gráficas hacer su interpretación.

El tamaño de la muestra fue de 115 encuestados, de los cuales 53 corresponden a residentes y turistas que llegaron a la ciudad o utilizaron el Aeropuerto de Murcia-San Javier, y 62 corresponden tanto residentes locales como extranjeros, que utilizaron el Aeropuerto de Alicante para llegar hasta nosotros. En el anexo de este trabajo se presentan los modelos de ambas encuestas.

Comenzaremos a estudiar los datos obtenidos a través de la encuesta realizada para la propuesta de conexión de Cartagena con el Aeropuerto de Murcia – San Javier:

En la Tabla 6 mostramos los porcentajes de respuesta de cada una de las preguntas a estudiar.

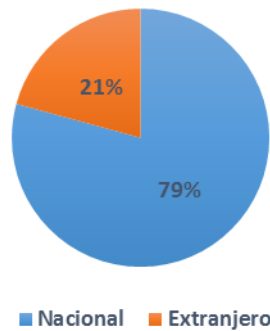
1. Tipo de viajero	Nacional: 79%	
	Extranjero: 21%	
2. Viaja por	Ocio, en familia: 53%	
	Ocio, en otra situación (parejas, singles): 41%	
	Trabajo: 4%	
	Más de 70 años (IMSERSO): 2%	
3. Edad	Menores de 25: 26%	
	De 25 a 55 años: 59%	
	De 55 a 70 años: 9%	
	Más de 70 años: 6%	
4. ¿Qué medio de transporte ha utilizado para llegar a la ciudad de Cartagena desde el aeropuerto o viceversa?	Taxi: 9%	
	Coche de alquiler: 15%	
	Me ha recogido un amigo/familiar: 66%	
	Redes sociales como: BlaBlaCar, Uber... : 2%	
	Otros: 8%	
5. ¿Por qué ha utilizado ese medio de transporte?	Principal motivo	Precio: 21%
		Rapidez: 21%
		Comodidad: 54%
		Otros: 4%
	Segundo motivo	Precio: 19%
		Rapidez: 43%
		Comodidad: 38%
		Otros: 0%
6. Si existiera un servicio de transporte directo que uniera los aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante con la ciudad de Cartagena. ¿Lo utilizaría?	Sí: 94%	
	No: 6%	
7. ¿Qué franja de precios estaría dispuesto a pagar?	5 - 10€: 56%	
	10 - 15€: 40%	
	15 - 20€: 4%	
8. ¿Cuánto tiempo como máximo estaría dispuesto a esperar en el aeropuerto para coger el autobús?	De 10 a 15 minutos: 49%	
	De 15 a 30 minutos: 42%	
	De 30 minutos a 1 hora: 9%	
	De 1 a 2 horas: 0%	
	Más de 2 horas: 0%	

Fuente: Elaboración propia.

Lo primero que hay que señalar es que la muestra, 53 personas, es pequeña por lo que a la hora de analizar los datos debemos hacerlo con cautela.

1) Tipo de viajero:

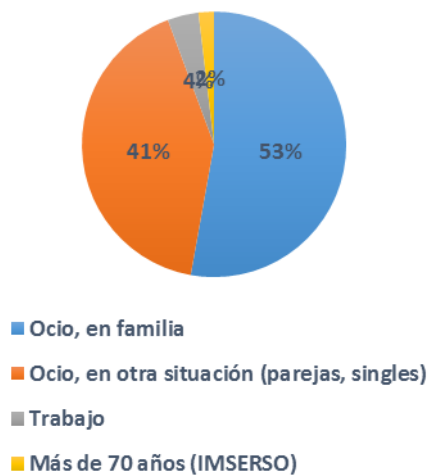
Gráfico 8 - Tipo de viajero



Observamos siempre con cautela, que entre los encuestados hay un alto índice de viajeros nacionales, mientras que únicamente un 21% de los encuestados que utilizaron el Aeropuerto Murcia – San Javier, eran extranjeros.

2) Viaja por:

Gráfico 9 - Motivo del viaje

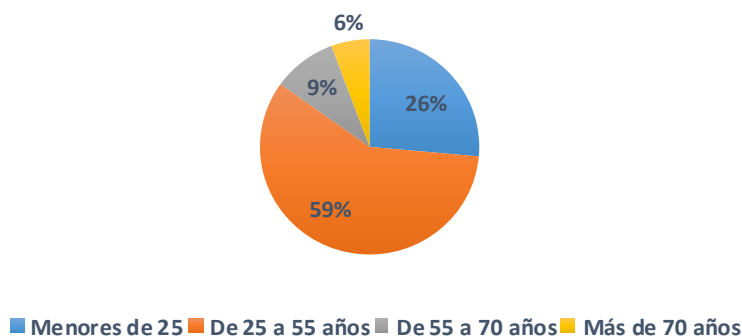


En esta pregunta se trató de investigar cuáles eran sus motivos de desplazamiento y en qué compañía. La mayoría de los encuestados viajaban por motivo de ocio en familia, los cuáles eran acompañados siempre por 2 ó 3 familiares, ya sean hermanos, hijos, padres...

Un 41% de los encuestados viajaba por placer con su pareja o únicamente solos, en cambio un 4% era por motivos de trabajo, y un 2% a través del programa de ocio del Instituto de Mayores y Servicios Sociales.

3) Edad:

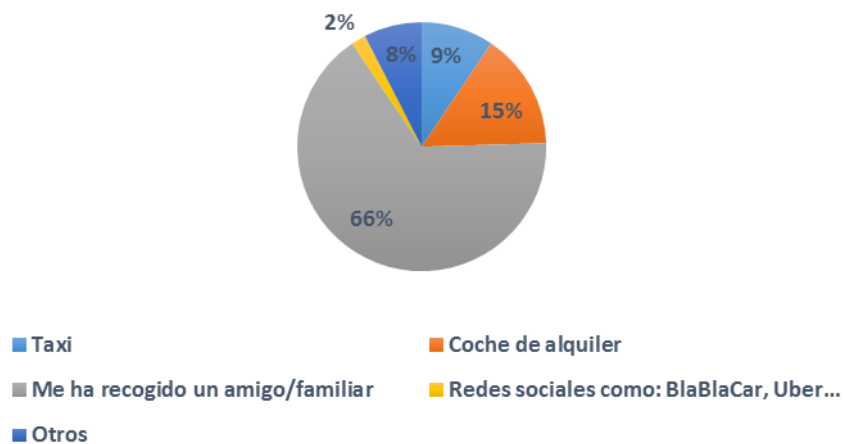
Grafico 10 - Edad



El mayor índice de respuestas se obtuvo de los turistas y residentes, de entre 25 y 55 años, casi un 60% de los encuestados; seguidos de los menores de 25 años, y finalmente a partir de los 55 años que se produjo un sumatorio del 15% de las encuestas.

4) ¿Qué medio de transporte ha utilizado para llegar a la ciudad de Cartagena desde el aeropuerto o viceversa?

Gráfico 11 - Medio de transporte utilizado para llegar a Cartagena



La mayoría de los encuestados, debido a la proximidad del aeropuerto con la ciudad ha optado por ser transportado por un amigo o familiar. En el segundo lugar se encontraría el coche de alquiler, ya que los turistas que contestaban a esta opción, la elegían por ser más cómodo a la hora de conocer posteriormente la ciudad y desplazarse.

Un 9% utilizan el servicio de taxi del Aeropuerto, muy próximo, el 8% preferían utilizar su coche propio y dejarlo en las inmediaciones del parking de Aena en el mismo Aeropuerto. Únicamente un 2% de los encuestados, un número muy reducido debido al gran revuelo mediático que han consigo estas plataformas hoy día, utilizan redes sociales para desplazarse.

5) ¿Por qué ha utilizado ese medio de transporte? Marque con un 1 el principal motivo y con un 2 el segundo motivo.

Gráfico 12 - Principal motivo

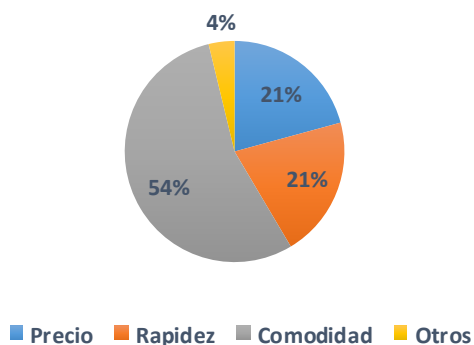
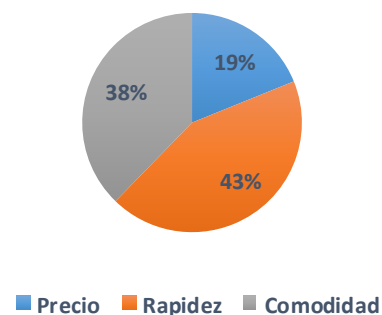


Gráfico 13 - Segundo motivo



En esta pregunta se pretendía conocer cuál era el principal motivo por el que habían querido elegir ese medio de transporte y no otro. La mayoría de los encuestados comentaban que lo

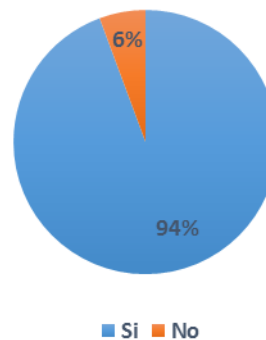
más importante para ellos era la comodidad, por eso elegían ser transportados por amigos o familiares, o alquilar un coche de alquiler que les daba más autonomía.

En cambio, a la hora de preguntarles por su segundo motivo, casi la mitad de los encuestados hacían alusión a la rapidez, es para ellos también muy importante desplazarse sin tener que hacer grandes esperas que les lleven a perder tiempo, y que conducir por pequeñas o medias distancias no se convierta en algo incómodo o abusivo debido al tráfico, mala calidad de las carreteras o peor comunicación entre las diputaciones.

6) Si existiera un servicio de transporte público directo, microbús o autobús, que uniera los aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante con la ciudad de Cartagena. ¿Lo utilizaría?

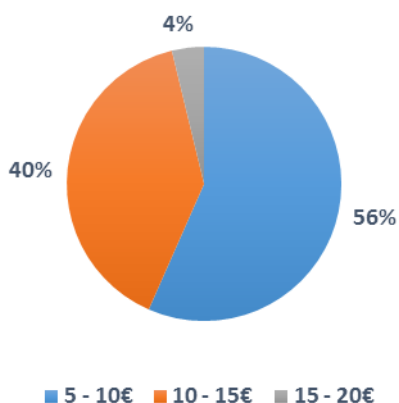
Como ya sabemos, y hemos visto en la realización de este trabajo, existe una muy mala combinación entre este Aeropuerto y la ciudad de Cartagena, por lo que prácticamente la totalidad de las personas que realizaron esta encuesta afirmaron que sí utilizarían ese medio de transporte si existiera, ya que así no dependerían de nadie para poder desplazarse.

Gráfico 14 - Utilización del servicio de transporte



7) ¿Qué franja de precios estaría dispuesto a pagar?

Gráfico 15 - Franja de precios



En esta pregunta quisimos hacer un balance, para conocer qué precios estarían dispuestos a pagar nuestros turistas y residentes. Un 56% de los encuestados respondieron la mínima opción posible, de 5 a 10€; frente a un 40% que piensan que pagarían por su transporte una cantidad cercana a los 15€.

8) ¿Cuánto tiempo como máximo estaría dispuesto a esperar en el aeropuerto para coger el autobús o microbús?

Para que un servicio de transporte como éste sea efectivo y reclamado por los clientes, debe de ser eficiente y rápido en su ejecución, debido a que la mayoría de los encuestados prefieren no esperar más de 15 minutos en la terminal del aeropuerto en cuestión, para poder desplazarse a Cartagena.

Aunque también existe un porcentaje de respuesta importante que no les importaría esperar media hora para poder coger este transporte proyectado.

Gráfico 16 - Tiempo de espera en el aeropuerto para utilizar el transporte

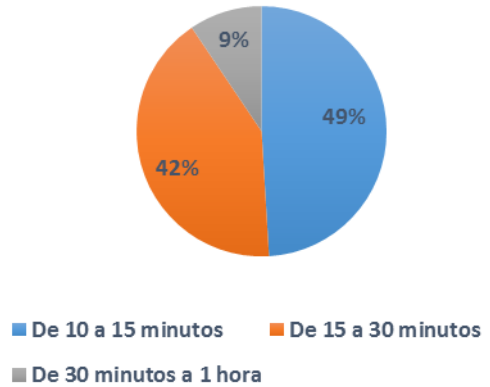


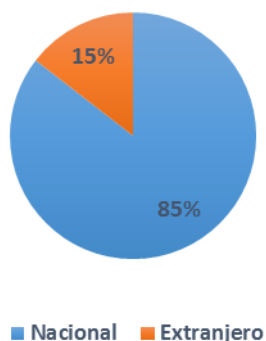
Tabla 7: Información de las personas encuestadas (Alicante - Elche)		
1. Tipo de viajero	Nacional: 85% Extranjero: 15%	
2. Viaja por	Ocio, en familia: 45% Ocio, en otra situación (parejas, singles): 35% Trabajo: 18% Más de 70 años (IMSERSO): 2%	
3. Edad	Menores de 25: 26% De 25 a 55 años: 51% De 55 a 70 años: 18% Más de 70 años: 5%	
4. ¿Qué medio de transporte ha utilizado para llegar a la ciudad de Cartagena desde el aeropuerto o viceversa?	Taxi: 8% Coche de alquiler: 11% Me ha recogido un amigo/familiar: 53% Redes sociales como: BlaBlaCar, Uber... : 5% Otros: 23%	
5. ¿Por qué ha utilizado ese medio de transporte?	Principal motivo	Precio: 19% Rapidez: 29% Comodidad: 47% Otros: 5%
	Segundo motivo	Precio: 16% Rapidez: 48% Comodidad: 36% Otros: 0%
6. Si existiera un servicio de transporte directo que uniera los aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante con la ciudad de Cartagena. ¿Lo utilizaría?	Sí: 94%	
	No: 6%	
7. ¿Qué franja de precios estaría dispuesto a pagar?	5 - 10€: 45%	
	10 - 15€: 42%	
	15 - 20€: 13%	
8. ¿Cuánto tiempo como máximo estaría dispuesto a esperar en el aeropuerto para coger el autobús?	De 10 a 15 minutos: 34%	
	De 15 a 30 minutos: 48%	
	De 30 minutos a 1 hora: 18%	
	De 1 a 2 horas: 0%	
	Más de 2 horas: 0%	

Fuente: Elaboración propia.

Las encuestas realizadas a los turistas provenientes del Aeropuerto de Alicante – Elche, o a residentes que utilizaran normalmente esta base aérea llegaron al número de 62. Procedemos a su estudio:

1) Tipo de viajero:

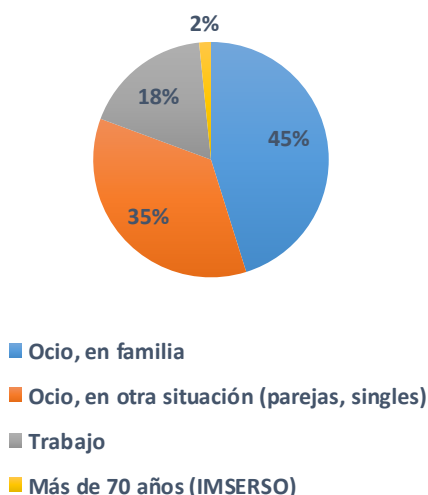
Gráfico 17 - Tipo de viajero



En este primer gráfico sobre el aeropuerto Alicante – Elche referente al tipo de viajeros, podemos apreciar que hay un mayor aumento de viajeros nacionales frente a los internacionales, representando prácticamente la totalidad del mismo, y quedando esos turistas extranjeros únicamente en un 15%.

2) Viaja por:

Gráfico 18 - Motivo del viaje

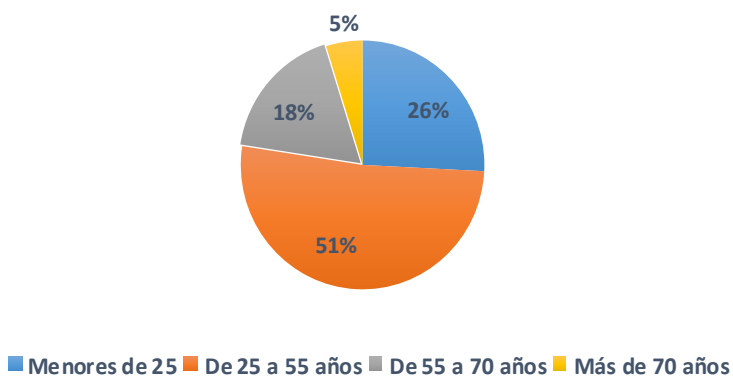


Vemos pocas diferencias en comparación con el estudio realizado sobre el anterior aeropuerto en este mismo gráfico, ya que los desplazamientos por ocio con familia, amigos o pareja, en este caso, llegan al 80% de las encuestas.

Lo más llamativo es el porcentaje que hace alusión al trabajo que roza el 20%, cuando en Murcia – San Javier era prácticamente nulo este índice de respuesta.

3) Edad:

Gráfico 19 - Edad

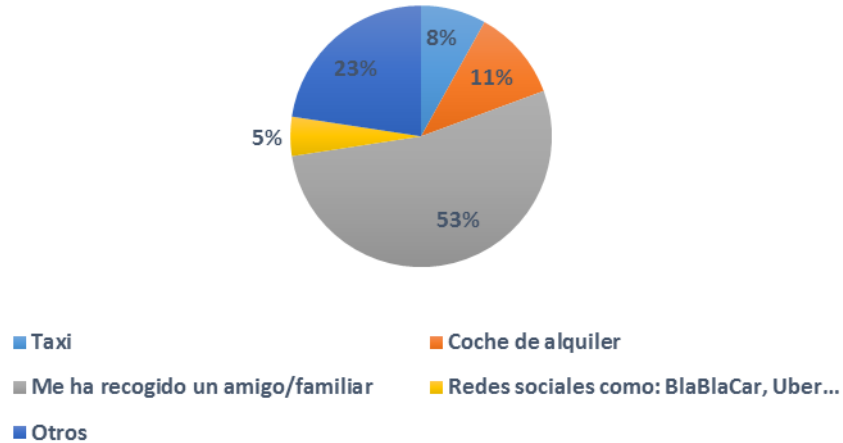


En este gráfico se aprecia claramente el mayor índice de edad tanto de turistas como de residentes, de 25 a 55 años, con un 51% de los resultados totales, acompañados de un 26% por viajeros menos de 25 años.

También se produce un incremento en la franja de edad comprendida entre los 55 y 70 años, llegando al 18% frente al 9% que teníamos en Murcia – San Javier.

4) ¿Qué medio de transporte ha utilizado para llegar a la ciudad de Cartagena desde el aeropuerto o viceversa?

Gráfico 20 - Medio de transporte utilizado para llegar a Cartagena



En este caso el medio de transporte más utilizado, tanto para llegar al aeropuerto como para llegar a la ciudad de Cartagena, es ser desplazado gracias a un amigo o familiar, seguido de un 23% que prefieren utilizar su coche particular y dejarlo en las inmediaciones del parking del mismo aeropuerto.

En Alicante por ejemplo, si es más llamativo el porcentaje referente a las redes sociales como BlablaCar y Uber, ya que son más utilizadas para transportarse que en el otro aeropuerto estudiado.

5) ¿Por qué ha utilizado ese medio de transporte? Marque con un 1 el principal motivo y con un 2 el segundo motivo.

Gráfico 21 - Principal motivo

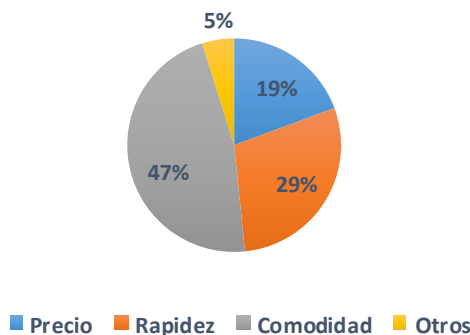
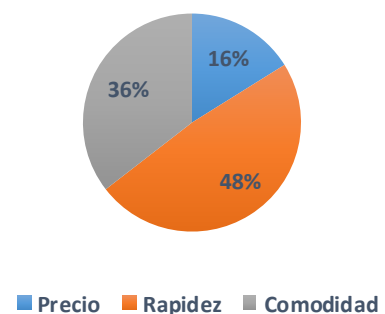


Gráfico 22 - Segundo motivo



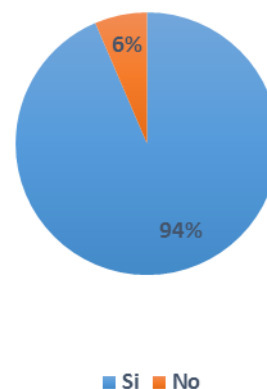
Como en el estudio anterior en esta misma pregunta, la comodidad es la razón más elegida entre los turistas y residentes, seguido de la rapidez del medio de transporte en su elección. El

segundo motivo haría alusión a la rapidez del transporte, llegando casi al 50% de los encuestados. El precio es en ambas gráficas el valor menos representativo no llegando al 20% en ninguna de ellas.

6) Si existiera un servicio de transporte público directo, microbús o autobús, que uniera los aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante con la ciudad de Cartagena. ¿Lo utilizaría?

Los mismos valores se repiten en ambas preguntas referentes a la existencia de este servicio de transporte. En este caso la conexión entre Alicante y Cartagena existe pero no es directa, sino que nuestros turistas tendrían que hacer un trasbordo en Murcia retrasando su hora de llegada al aeropuerto, y por consiguiente deberían de dejar nuestra ciudad horas antes de lo esperado; por lo que esta solución sería también bien recibida por los viajeros que utilizan el aeropuerto de Alicante.

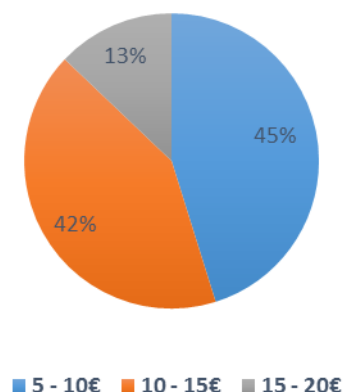
Gráfico 23 - Utilización del servicio de transporte



7) ¿Qué franja de precios estaría dispuesto a pagar?

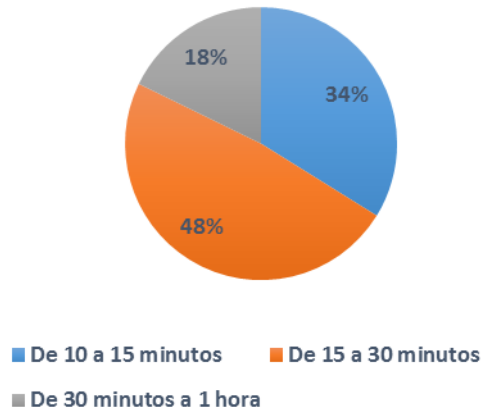
En esta gráfica se representa que índices de precios estarían dispuestos a pagar los residentes de Cartagena y turistas para desplazarse al aeropuerto de Alicante. Aunque presenta casi un equilibrio entre las dos primeras franjas de precios, destaca ese 13% que aseguran que pagarían 15 ó 20€ para desplazarse a la ciudad condal, cuando en el aeropuerto de San Javier, era un valor casi nulo.

Gráfico 24 - Franjas de precios



8) ¿Cuánto tiempo como máximo estaría dispuesto a esperar en el aeropuerto para coger el autobús o microbús?

Gráfico 25 - Tiempo de espera en el aeropuerto para utilizar el transporte



Lo más destacado de esta última representación corresponde con el aumento de los registros de los mayores tiempos de espera, reduciéndose en este caso el índice referente a 10-15 minutos.

Posiblemente debido a que este aeropuerto se encuentra a una distancia más considerable que el anterior, y la población y turistas son conscientes de ello, apreciando el esperar un poco más para su utilización.

5. CONCLUSIONES

Para que una ciudad crezca turísticamente y se convierta en un referente económico, necesita unos buenos enlaces con el resto de la Comunidad Autónoma, del país y del mundo. En este caso Cartagena, dispone de todo: patrimonio, gastronomía, capacidad alojativa, sol, playas, fiestas locales de Interés Turístico Internacional, naturaleza; pero fracasa en las conexiones de transporte.

En este Trabajo de Fin de Grado, teníamos el objetivo de mostrar y comprobar si podía ser factible la creación de este nuevo transporte intermodal y si habría demanda de la población residente y turistas tanto nacionales como extranjeros, y hemos visto que sí, gracias a las encuestas realizadas y que han sido expuestas en el apartado anterior.

El estudio de las distintas alternativas de conexión de Cartagena con los aeropuertos y de las encuestas realizadas muestra que la mayoría de las opciones explicadas tienen algún inconveniente, el autobús aumenta los tiempos muertos y retrasa la llegada al destino; el servicio de taxis aunque es rápido y directo, es costoso y más si se utiliza en horario nocturno o festivos; también los coches de alquiler son conocidos por realizar prácticas susceptibles de vulnerar los intereses económicos de los consumidores, por lo que habría que llevar especial cuidado con ellos.

Y finalmente, los problemas generados por las redes sociales como BlablaCar y Uber, repercute en su mayoría en el vehículo en sí y en el conductor, ya que no se le obliga a realizar inspecciones del vehículo, ni técnicas, ni mecánicas, además que el conductor del mismo no es un profesional, sino un particular que publicita su viaje en una página web, por lo que las cancelaciones de desplazamientos a última hora o retrasos para recoger a los clientes que han abonado su transporte, son numerosas.

Y debido a estos inconvenientes, y como hemos podido comprobar en las encuestas, son muy abundantes los desplazamientos que se producen a través de un coche particular o a través de amigos o familiares, ya que es lo más rápido, cómodo y barato.

En las mismas, hemos estudiado que la población quiere este transporte, la mayoría de ellos por comodidad (al no tener que depender de nadie) y rapidez en el desplazamiento, además del precio, ya que muchos de ellos recurrían al pago de taxis o alquileres de coches para desplazarse, siendo mucho más costoso.

Vivimos tiempos en los que el cliente es cada vez más exigente con sus viajes y escapadas, hoy ellos no toleran la falta de calidad, los precios abusivos o el trato inadecuado. Tres de las principales razones por las cuales, los clientes eligen pasar sus vacaciones en una ciudad o no en otra; por lo que nosotros, como ciudad receptora tenemos que facilitar ese desplazamiento, ponerlo sencillo y cómodo para todos. Por lo que, hay que colocar al cliente en el centro de la estrategia y actuar con rapidez buscando diferenciarse de la competencia.

También debemos recalcar, que al ser el primer estudio sobre el transporte intermodal en aeropuertos de Cartagena, no tenemos datos para hacer comparaciones y evaluar la evolución

del sector estudiado. La realización de este trabajo ha sido muy interesante e instructivo, fue un tema que elegimos a sabiendas que era una necesidad que existía hoy día, se lo propuse a la profesora De Lara como tutora del mismo y le encantó la idea. Hemos tenido algunas limitaciones en cuanto a búsqueda de información y datos, ya que es un proyecto totalmente nuevo, no existe algo así en la ciudad, pero finalmente con perseverancia y paciencia, fue saliendo todo.

En definitiva, hay demanda de este servicio de transportes para una horquilla de precios, pero es necesario realizar un estudio de rentabilidad financiera y social, para evaluar si es rentable para las empresas y si no lo es, si puede ser rentable para la sociedad.

Además, dado que uno de los objetivos de la política de transportes en España y de la Unión Europea es avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial, el proyecto presentado podría ser apoyado por la UE y podría contar con su financiación.

6. BIBLIOGRAFÍA Y RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). Autobuses interurbanos Aeropuerto de Alicante. <http://www.aena.es/es/aeropuerto-alicante/autobuses-interurbanos.html> (Consultado el 15 de abril de 2017).

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). Estadísticas pasajeros, operaciones y mercancías. <http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home> (Consultado el 28 de marzo de 2017).

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). Presentación Aeropuerto Alicante – Elche. <http://www.aena.es/es/aeropuerto-alicante/presentacion.html> (Consultado el 28 de marzo de 2017).

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). Presentación Aeropuerto Murcia – San Javier. <http://www.aena.es/es/aeropuerto-murcia-san-javier/presentacion.html> (Consultado el 28 de marzo de 2017).

ALSA Grupo S. L. U. Horarios Murcia – Aeropuerto de Alicante. <https://www.alsa.es> (Consultado el 5 de abril de 2017).

APOLLÒNIA MARTINEZ NADAL (2016). *Turismo y Nuevas tecnologías*, Cap. 6: P2P: Algunas consideraciones fiscales en el ámbito del turismo colaborativo, págs. 157-160. Ed: Thomson Reuters Aranzadi. (Consultado el 3 de mayo de 2017).

AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA. Cruceros y Turismo. <http://www.apc.es/conexiones.php?reg=10> (Consultado el 25 de abril de 2017).

BLASCO I PERIS, A. (2015): *Transporte Turístico*. Ed: Síntesis editorial. (Consultado el 8 de marzo de 2017).

COMISIÓN EUROPEA. DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN. *Comprender las políticas de la Unión Europea: Transporte* (2014). Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. ISBN 978-92-79-42778-7. Pág. 3. (Consultado el 20 de abril de 2017).

COMISIÓN EUROPEA, DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE: *Libro Blanco de la Comisión Europea «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»* (2011). Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. ISBN 978-92-79-18274-7. (Consultado el 20 de abril de 2017).

DIANA RAMÓN VILARASAU. (2016): *Transporte multimodal, viajes de puerta a puerta sin interrupciones*. Nº 660, Hosteltur. <https://www.hosteltur.com/115164-transporte-multimodal-viajes-puerta-puerta-interrupciones.html> (Consultado el 16 de mayo de 2017)

GARCÍA DE ROJA, C. (2010): *Transportes Turísticos*. Ed. Universitaria Ramón Areces. (Consultado el 30 de abril de 2017).

GOBIERNO DE ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO. *Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (PITVI) 2012 – 2024*. (Consultado el 14 de mayo de 2017).

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Encuesta de ocupación hotelera Cartagena. <http://www.ine.es> (Consultado el 9 de marzo de 2017).

JACQUES BULCHARD GIDUMAL, SANTIAGO MELIÁN GONZÁLEZ (2016). *Una guía para entender la economía colaborativa*. Ed: Imecolab. ISBN: 978-84-617-6654-3. Pp. 179. (Consultado el 19 de mayo de 2017).

JUAN CARLOS CASTRO. (2016) *Avianca y Alsa facilitan transporte intermodal de pasajeros en España*. Portal de Turismo: Información de interés para la industria turística. <http://www.portaldeturismo.pe/index.php/internacional/item/1105-avianca-y-alsa-facilitan-transporte-intermodal-de-pasajeros-en-espana> (Consultado el 11 de junio de 2017).

LYCAR, GRUPO INTERBUS. Horarios Cartagena – Murcia. <http://www.lycar.es> (Consultado el 5 de abril de 2017).

MARINA AMBROSIO GONZÁLEZ, *Intermodalidad*. https://www.ign.es/esmap/fichas_transporte_bach/pdf/TyC_Ficha_02.pdf (Consultado el 3 de marzo de 2017).

MINISTERIO DE FOMENTO, *Análisis, Información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad*. Capítulo 2: La política europea de transporte. https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/2D060510-D2E8-43E5-9E1C-860DD149746E/1551/02_politica_europea_transportes.pdf (Consultado el 13 de mayo 2017).

MINISTERIO DE FOMENTO, *Análisis, Información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad*. Capítulo 3: Estado actual de la intermodalidad en España. Pág. 71. https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/099ABA39-1132-4A57-90FB-E5082A2DAE64/1552/03_intermodalidad_espana.pdf (Consultado el 13 de mayo de 2017).

RETOS EN SUPPLY CHAIN (2014), *Transporte intermodal: En qué consiste y qué ventajas tiene*. <http://retos-operaciones-logistica.eae.es/en-que-consiste-el-transporte-intermodal-y-que-ventajas-tiene> (Consultado el 22 de abril de 2017).

REVISTA CESCO DE DERECHO DE CONSUMO, Nº 17/2016. *El consumo colaborativo en España: experiencias relevantes y retos de futuro*. págs. 63-64. ISSN: 2254-2582. www.revista.uclm.es/index.php/cesco (Consultado el 14 de junio de 2017).

TOM SLEE (2015), *Lo tuyo es mío: Contra la economía colaborativa*. Ed: Penguin Random House. ISBN: 978-84-306-1858-3. pp. 97, 213-215, 217-218 (Consultado el 4 de mayo de 2017).

VASSALLO JOSÉ MANUEL, BUENO PAOLA CAROLINA, DE LAS HERAS JAVIER (2015). *Política de transporte de la Unión Europea: Situación actual y desafíos futuros*. Pág. 9-10. Instituto del transporte, Universidad Nacional de San Martín. (Consultado el 29 de marzo de 2017).

7. ANEXOS:**Anexo 1: Modelo de encuesta a residentes y viajeros nacionales.****Para turistas o residentes que llegan a Cartagena vía avión**

Marque con una X su respuesta.

1. Tipo de viajero:

- Nacional.
- Extranjero.

2. He utilizado/He llegado vía aeropuerto de:

- Alicante.
- Murcia-San Javier.

3. Viaja por:

- Ocio, en familia. Indicar número de miembros que viajan
- Ocio, en otra situación (pareja, singles) indicar número
- Trabajo.
- Más de 70 años (IMSERSO).

4. Edad:

- Menores de 25 años.
- De 25 a 55 años.
- De 55 a 70 años.
- Más de 70 años.

5. ¿Qué medio de transporte ha utilizado para llegar a la ciudad de Cartagena desde el aeropuerto o viceversa?

- Taxi.
- Coche de alquiler.
- Me ha recogido un amigo/familiar.
- Redes sociales como: BlaBlaCar, Uber...

Otros. Especifique

6. ¿Por qué ha utilizado ese medio de transporte? Marque con un 1 el principal motivo y con un 2 el segundo motivo.

Precio.

Rapidez.

Comodidad.

Otros. Especifique.....

7. Si existiera un servicio de transporte público directo, microbús o autobús, que uniera los aeropuertos de Murcia-San Javier y Alicante con la ciudad de Cartagena. ¿Lo utilizaría?

Sí.

No.

¿Por qué?

.....

8. ¿Qué franja de precios estaría dispuesto a pagar?

5 – 10€.

10 – 15€.

15 – 20€.

9. ¿Cuánto tiempo como máximo estaría dispuesto a esperar en el aeropuerto para coger el autobús o microbús?

De 10 a 15 minutos.

De 15 a 30 minutos.

De 30 minutos a 1 hora.

De 1 a 2 horas.

Más de 2 horas.

Anexo 2: Modelo de encuesta a residentes y viajeros extranjeros.**For travellers or local residents that they arrive to Cartagena by plane**

Mark the correct answer with a X.

1. Type of traveller:

National.

Foreign.

2. You have used/ You have arrived from the airport:

Alicante.

Murcia-San Javier.

3. You travel for:

Family leisure time. Indicate number of members traveling

Leisure, in other situation (couples, singles). Indicate number

Work.

4. Age:

Below the age of 25.

Between 25 – 55 years.

Between 55 - 70 years.

Above the age of 70.

5. What ways of transport have you used to get to Cartagena?

Taxi.

Rental car.

A friend/relative has picked me up.

Social networks like BlaBlaCar, Uber...

Others. Specify

6. Why have you used this way of transport? Mark with 1 your main reason, and with 2 your second reason.

- Price.
- Speed.
- Comfort.
- Others. Specify

7. If there is a direct public transport service, minibus or bus, that links the airports of Murcia-San Javier and Alicante with the city of Cartagena. Would you use it?

- Yes.
- No.

Why?

.....

8. What price band are you willing to pay?

- 5 – 10€.
- 10 – 15€.
- 15 – 20€.

9. How long would you be willing to wait at the airport to catch the bus or minibus?

- 10 to 15 minutes.
- 15 to 30 minutes.
- 30 minutes to 1 hour.
- 1 to 2 hour.
- More than 2 hours.