

¿CÓMO INFLUYE LA CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD POR AVE A LA ESTACIONALIDAD TURÍSTICA?

DOCUMENTOS DE TRABAJO DE LA CATEDRA DE TURISMO OOC



DAVID BOTO GARCÍA
LEVÍ PÉREZ CARCEDO

UNIVERSIDAD DE OVIEDO

Las infraestructuras de transporte juegan un papel importante en los flujos turísticos. La disponibilidad, frecuencia y conectividad que ofrecen los diferentes modos de transporte público determinan en gran medida la elección del destino, ya que los individuos tratan de minimizar los tiempos de viaje y las escalas.

España cuenta con la red de AVE más grande de Europa, siendo la segunda del mundo por detrás de China. Diversos estudios han evaluado con anterioridad cómo la puesta en servicio del Tren de Alta Velocidad ha afectado a la demanda turística de las provincias españolas con resultados ciertamente inconclusos. En general, los diferentes trabajos realizados hasta la fecha encuentran que el AVE no ha aumentado de forma significativa la llegada de turistas o las pernoctaciones. Algunas de las razones esgrimidas son que el AVE se ha puesto en funcionamiento en provincias con reducido atractivo turístico o que el AVE 'roba' pasajeros al avión, pero no consigue generar nueva demanda.

Próximo número:
"Atributos competitivos de selección de hoteles ¿Qué valora el turista de Oviedo?"
por LAURA S. BENTO y
SILVIA CACHERO



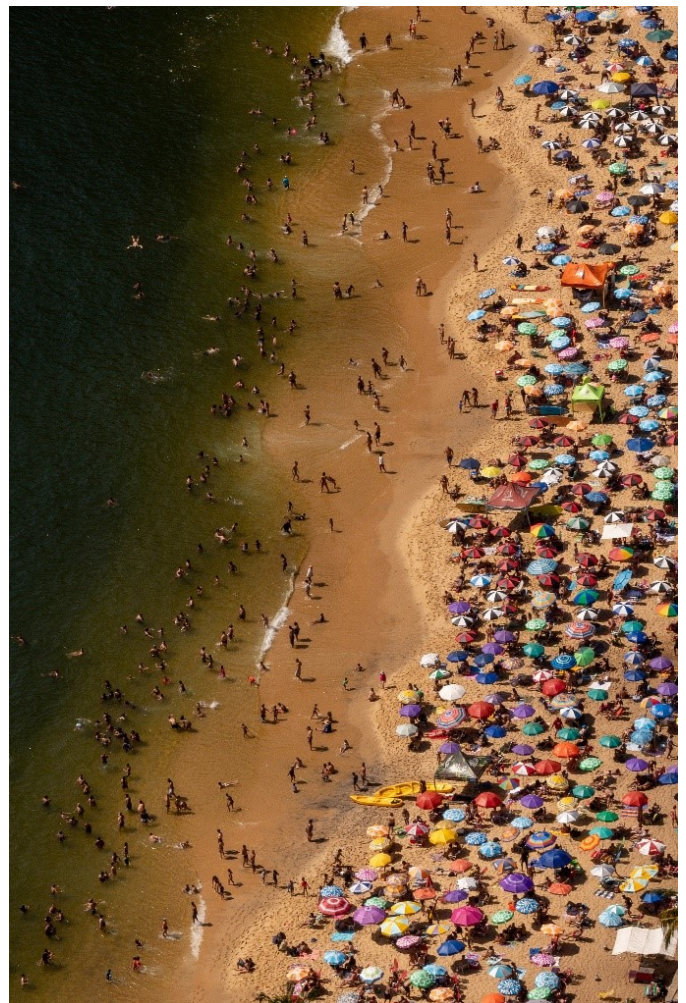
Una posible limitación de estas investigaciones es que tratan por igual a todas las regiones que tienen AVE, independientemente de su grado de conectividad o accesibilidad. Esto es, consideran por igual a Madrid y a Palencia ya que ambas regiones disponen de AVE. Sin embargo, regiones como Madrid disponen de muchas más conexiones con otras regiones, frecuencia de trayectos o estaciones.

Así, esta heterogeneidad, no solo en las características de las regiones en términos turísticos sino también en términos de la accesibilidad que proporciona la red de AVE, puede ser un factor relevante que explique las diferencias de éxito del AVE sobre el turismo entre regiones.

Por otra parte, la concentración de la llegada de turistas en los periodos estivales ha sido un asunto de interés para investigadores y decisores públicos por sus importantes repercusiones sobre el sector turístico en términos de empleo, pero también sobre el bienestar de los residentes. Zonas como Baleares o la Costa Brava han mostrado tradicionalmente elevados niveles de estacionalidad turística; llegan a duplicar su población durante el periodo de verano, lo que ejerce una elevada presión sobre los recursos, especialmente sobre el agua, además de la consecuente generación de residuos, ruido y congestión.

Esto ha dado lugar a lo que los expertos denominan 'gentrificación' y deterioro de la calidad de los servicios turísticos por excesiva aglomeración de visitantes. Los problemas de estacionalidad no se producen exclusivamente en el turismo de sol y playa, sino que en los últimos años también están teniendo lugar en zonas especializadas en turismo cultural o turismo de naturaleza.

Es por ello que existe un gran interés en tratar de reducir la concentración turística en la temporada alta, tratando de distribuir los flujos turísticos hacia los meses de otoño e invierno. Los programas del IMSERSO son un buen ejemplo de políticas públicas orientadas a mantener ciertos niveles de demanda turística durante todo el año.



En este contexto, se plantea investigar el impacto que mejoras en la conectividad y accesibilidad de la red de alta velocidad entre provincias ha tenido sobre la estacionalidad turística en España.



Datos y Metodología

Se usan datos de viajeros nacionales y extranjeros alojados en hoteles a nivel provincial en España en el periodo 2004-2019. La estacionalidad del turismo se mide a partir del cálculo de índices de Gini y coeficientes de variación que capturan la dispersión de los flujos turísticos dentro del año. La Figura 1 muestra la distribución del índice de Gini para el segmento doméstico e internacional y también para el total de turistas. Como se puede apreciar, la concentración de los flujos turísticos en la temporada alta es mayor entre los turistas internacionales que los nacionales, existiendo también una mayor dispersión en torno a la media entre provincias entre los extranjeros.

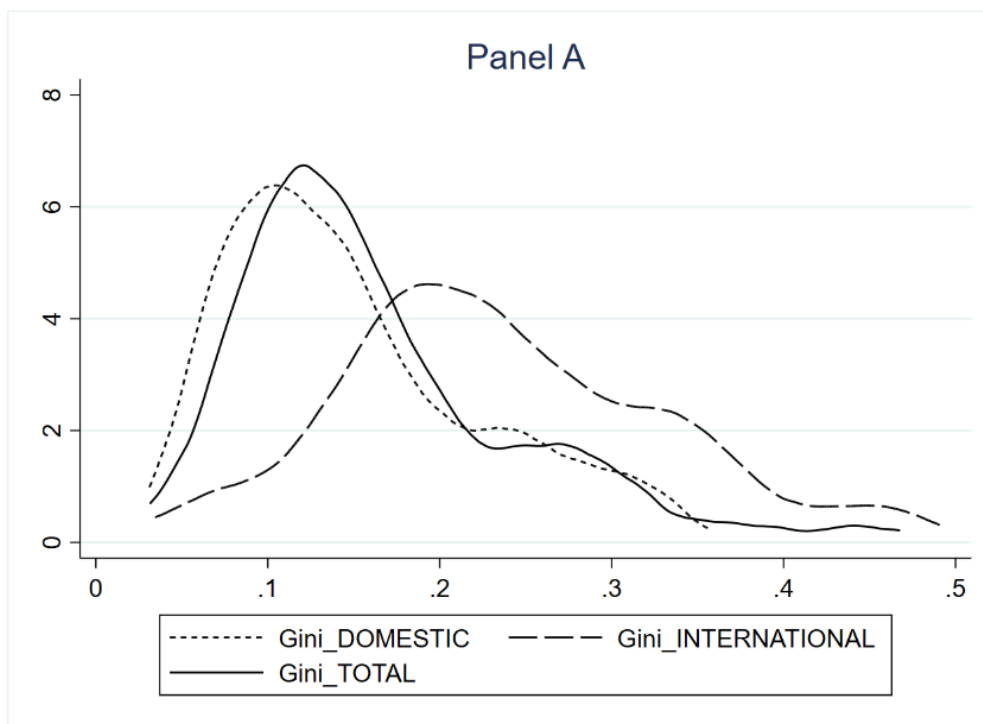


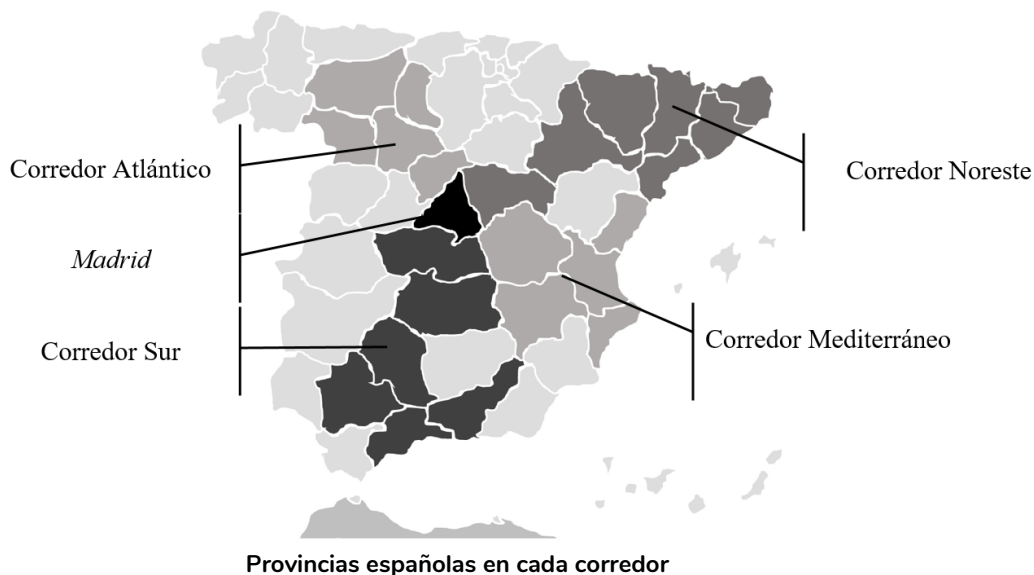
Gráfico de densidad de kernel para el índice de Gini de los segmentos domésticos (DOMESTIC), internacional (INTERNATIONAL) y total (TOTAL).

La red de alta velocidad en España se articula en cuatro grandes corredores con Madrid como eje central. En este sentido, todos los corredores conectan con Madrid y no es posible pasar de un corredor a otro sin pasar por la capital. La Figura 2 ilustra en tonos grises y oscuros las provincias pertenecientes en el año 2019 a cada corredor. Las provincias en gris claro no pertenecían a la red de AVE en esa fecha.

Para medir la conectividad y accesibilidad del AVE, se emplea un índice sintético que tiene en cuenta:

- 1) la proporción entre líneas y estaciones en la provincia,
- 2) las provincias accesibles en el mismo corredor sin cambiar de línea, y
- 3) el tamaño poblacional de las provincias con las que cada provincia está conectada en el mismo corredor (como medida del tamaño de los posibles mercados de origen nacionales).

Este indicador toma valores positivos para las provincias con red de AVE y cero en aquellas que no están conectadas a la red. Asimismo, el indicador varía a lo largo del tiempo para una misma provincia en caso de que se produzcan cambios en alguno de las variables a partir de las cuales se construye.



Metodológicamente, se usan modelos de regresión de datos de panel y el método de análisis causal dosis-respuesta que tratan de cuantificar cómo varía el indicador de estacionalidad (respuesta) ante pequeños cambios en los niveles de conectividad y accesibilidad de la provincia (dosis).

Para tener en cuenta el efecto de otras variables macroeconómicas, el análisis controla por la población, el Producto Interior Bruto, el índice de Precios al Consumo y el número de pasajeros aéreos a nivel provincia-año junto con efectos fijos de provincia y de año.

Dado que a lo largo del periodo temporal considerado han sido muchas provincias las que se han ido conectado paulatinamente a la red de AVE (y otras que ya lo estaban han visto incrementada su grado de conectividad con otras regiones), explotamos la variación temporal y geográfica de la conectividad ferroviaria de alta velocidad para examinar su impacto causal sobre la concentración de las llegadas turísticas.

Los Resultados

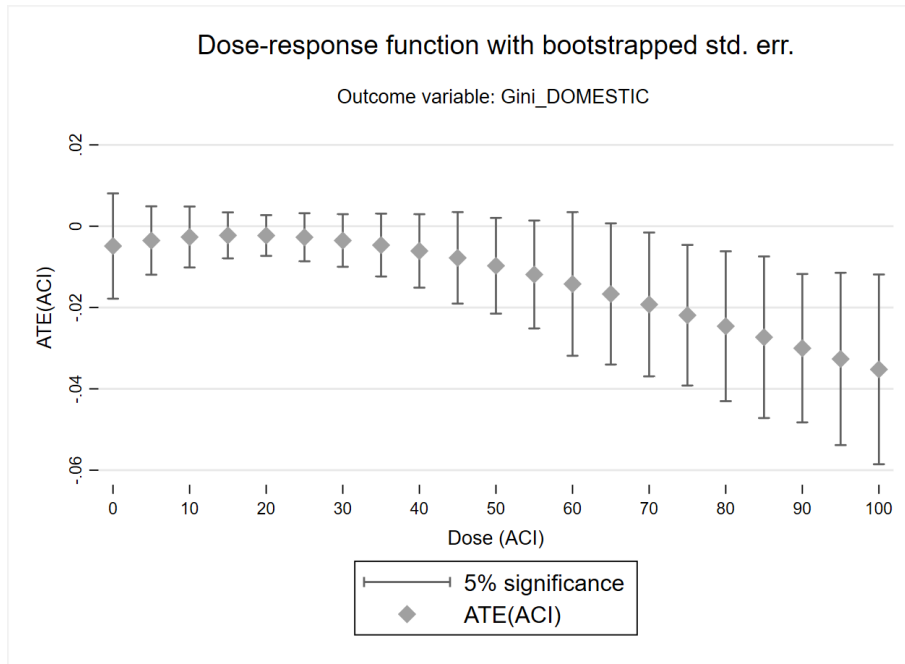
Encontramos evidencia de que mayores niveles de conectividad reducen la concentración turística, tanto para el caso del turismo nacional como el internacional. Cuantitativamente hablando, el efecto es mayor para el turismo internacional (reducción de -10.6 puntos porcentuales por cada variación marginal en el índice de conectividad) que para el turismo doméstico (reducción de 6.7 puntos porcentuales por cada variación marginal en el índice de conectividad). De manera interesante, el efecto es creciente con el grado de conectividad. Es decir, el mismo incremento en el valor del índice reduce en mayor proporción la estacionalidad cuanto mayor es el grado de conectividad.

Las tres Figuras que siguen ilustran los efectos estimados junto con sus intervalos de confianza al 95% de significación para el segmento doméstico, internacional y para el total.

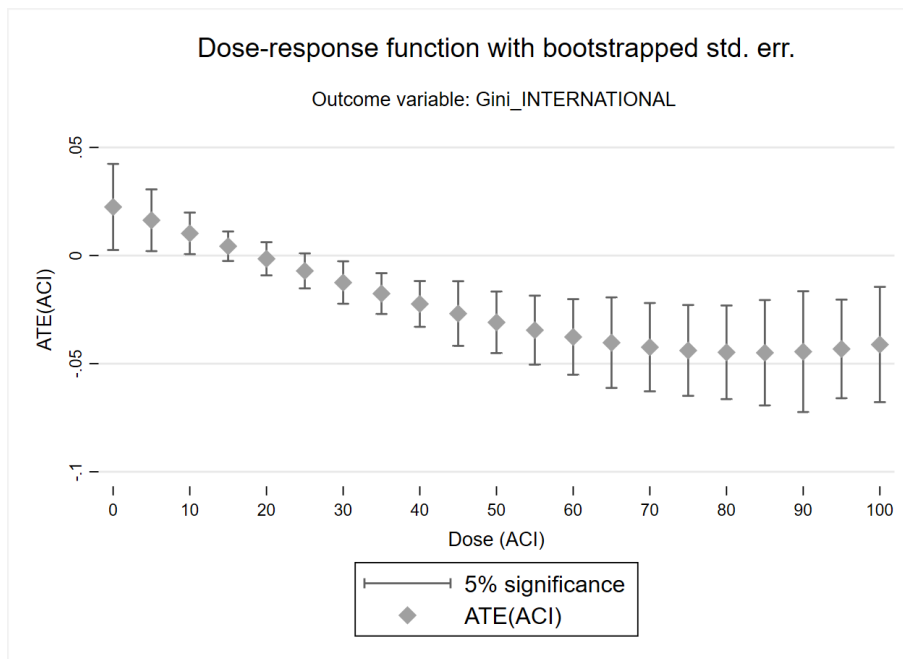
En el eje horizontal se presentan los deciles de la distribución del índice de conectividad y accesibilidad en la muestra y en el eje vertical los valores del efecto marginal sobre el índice de Gini correspondiente.

Se observa que los efectos tienen forma de U para el segmento internacional, pero de U invertida para el segmento doméstico. Esto es, mejoras en la conectividad reducen la estacionalidad a tasa creciente para los turistas extranjeros, pero a tasa decreciente para los turistas nacionales.

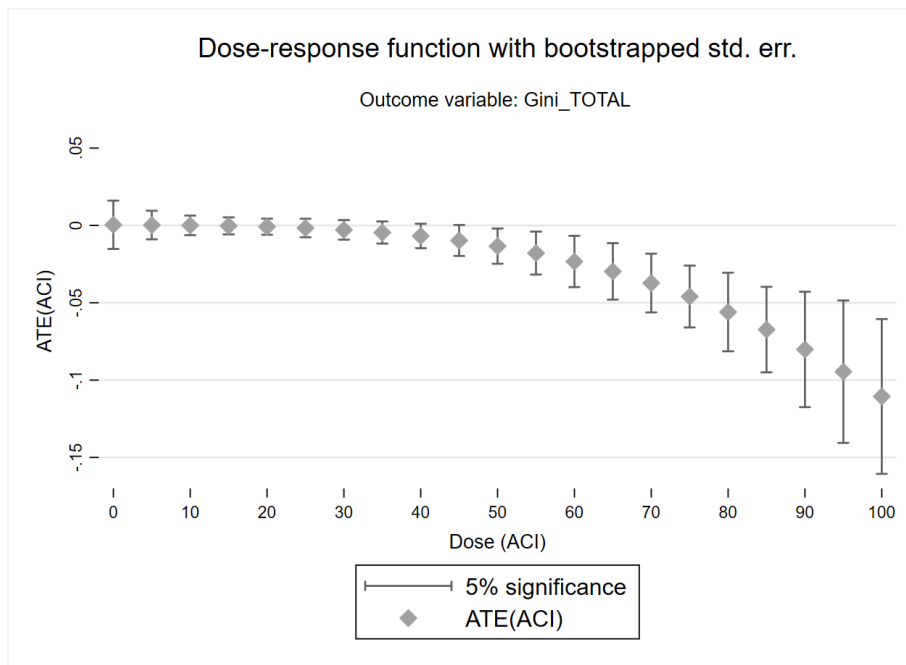
Para comprobar la solidez de nuestros resultados, hemos realizado diferentes análisis complementarios. Hemos usado indicadores alternativos tanto de nuestra medida de estacionalidad (como la medida de Theil o el índice de Herfindahl-Hirschman) y del índice de conectividad y accesibilidad. En todos los casos, el análisis arroja los mismos resultados. Cuando se repite el análisis usando datos de las principales ciudades españolas (de acuerdo a lo que el INE denomina Puntos de Interés Turístico), los resultados se mantienen, ofreciendo gran robustez. De manera similar, cuando se excluyen las provincias de Baleares, Santa Cruz de Tenerife y Gran Canaria de la muestra por su carácter insular (para las que el indicador de conectividad y accesibilidad toma el valor cero), los resultados también se mantienen.



Efecto de cambios marginales en el grado de conectividad y accesibilidad por AVE sobre la concentración del turismo doméstico.



Efecto de cambios marginales en el grado de conectividad y accesibilidad por AVE sobre la concentración del turismo internacional.



Efecto de cambios marginales en el grado de conectividad y accesibilidad por AVE sobre la concentración del turismo total (nacional más internacional).

Conclusiones e Implicaciones

Nuestro análisis empírico muestra que mejoras en la conectividad y accesibilidad de las regiones a través del AVE contribuyen a reducir la estacionalidad del turismo, distribuyendo los flujos de manera más uniforme a lo largo del año.

El efecto es mayor para el caso del turismo internacional y aumenta con el grado de conectividad.

De modo que mejoras marginales producen mayores efectos cuanto mayor es el nivel previo de conectividad.

- Dado que la red del AVE en España es radial con Madrid como principal eje vertebrador, y teniendo en cuenta que el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es la principal vía de llegada de los turistas internacionales a nuestro país, este resultado parece sugerir que la disponibilidad de AVE aumenta los flujos hacia las provincias con las que Madrid está conectado.
- Una posible razón es que los turistas (especialmente los internacionales) son muy sensibles a los tiempos de espera y de trayecto, especialmente en temporada baja en los que los viajes suelen ser de menor duración.
- Un turista extranjero tenderá por tanto a elegir como destino aquellas provincias mejor conectadas con la principal vía de entrada al país.

El estudio ofrece algunas implicaciones importantes. El desarrollo de la red de AVE parece ser efectivo para reducir la concentración de la demanda turística, lo cual influye de forma relevante sobre la actividad económica derivada al distribuir los ingresos turísticos de manera más uniforme a lo largo del año. No obstante, conectar una provincia a la red de AVE no es suficiente, per se, para mejorar sus datos turísticos:

El grado de conectividad y accesibilidad en términos de estaciones, líneas, frecuencias o provincias con las que está conectada emergen como aspectos clave que explican las diferencias en la contribución del AVE a la demanda turística.

La extrapolación de nuestros resultados a lo que puede suceder con las provincias españolas que próximamente se unirán a la red de AVE debe hacerse con cautela. Nuestro análisis se basa en datos históricos de lo que ha sucedido en los últimos veinte años en aquellas provincias que han mejorado su conectividad de alta velocidad ferroviaria usando las provincias no conectadas a la red como grupo de comparación.

El éxito del AVE a la hora de reducir la estacionalidad turística vendrá también determinado por otros factores importantes como son la existencia de servicios complementarios que hagan atractivo el destino, los precios y tiempos de viaje, y la existencia y tarifas de otros modos de transporte alternativo como el avión.

Por otro lado, es importante señalar que el uso de la infraestructura del AVE por los turistas no solo tiene efectos positivos directos sobre las regiones de destino en términos de empleo e ingresos, sino que también contribuye a reducir las emisiones a la atmósfera en relación al transporte aéreo.

En este sentido, la promoción y uso del AVE puede ser importante en la lucha contra el cambio climático.

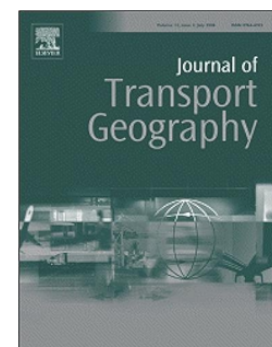
Antes de finalizar es importante señalar algunas limitaciones:

- En primer lugar, el análisis se ha hecho usando datos de turistas alojados en hoteles por falta de información a nivel provincial para otros tipos de alojamiento durante el periodo de análisis. Es posible que los resultados para los turistas alojados en hoteles no sean directamente extrapolables a otros segmentos como el turista rural o aquellos que se alojan en campings o apartamentos turísticos.
- En segundo lugar, el estudio no ha tenido en cuenta el papel de los precios o la frecuencia de las líneas que conectan las provincias a través del AVE por falta de disponibilidad de datos.

Futuros estudios deberán profundizar en esto en caso de que esa información estuviese disponible.

Este documento es un resumen del trabajo:

Boto-García, D. and Pérez, L. (2023). The effect of high-speed rail connectivity and accessibility on tourism seasonality. *Journal of Transport Geography*, 107, 103546.



David Boto García

Departamento de Economía. botodavid@uniovi.es

Leví Pérez Carcedo

Departamento de Economía. lperez@uniovi.es



Universidad de
Oviedo