



Programa de Doctorado Interuniversitario en Turismo

Facultad de Turismo

Universidad de Málaga

---

**Tesis doctoral**

**La Gestión del Transporte Aéreo:  
Medición de sus Impactos Económicos y  
Percepción Social**

Doctoranda: Lidia Caballero Galeote


Tutora y directora: Dra. Josefa García Mestanza

Málaga, 20 de enero de 2023



UNIVERSIDAD  
DE MÁLAGA

AUTORA: Lidia Caballero Galeote

 <http://orcid.org/0000-0003-4348-4853>

EDITA: Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Cualquier parte de esta obra se puede reproducir sin autorización pero con el reconocimiento y atribución de los autores.

No se puede hacer uso comercial de la obra y no se puede alterar, transformar o hacer obras derivadas.

Esta Tesis Doctoral está depositada en el Repositorio Institucional de la Universidad de Málaga (RIUMA): [riuma.uma.es](http://riuma.uma.es)





## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y ORIGINALIDAD DE LA TESIS PRESENTADA PARA OBTENER EL TÍTULO DE DOCTOR

D./Dña LIDIA CABALLERO GALEOTE

Estudiante del programa de doctorado INTERUNIVERISTARIO EN TURISMO de la Universidad de Málaga, autor/a de la tesis, presentada para la obtención del título de doctor por la Universidad de Málaga, titulada: LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO: MEDICIÓN DE SUS IMPACTOS ECONÓMICOS Y PERCEPCIÓN SOCIAL

Realizada bajo la tutorización de JOSEFA GARCÍA MESTANZA y dirección de JOSEFA GARCÍA MESTANZA (si tuviera varios directores deberá hacer constar el nombre de todos)

DECLARO QUE:

La tesis presentada es una obra original que no infringe los derechos de propiedad intelectual ni los derechos de propiedad industrial u otros, conforme al ordenamiento jurídico vigente (Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Propiedad Intelectual, regularizando, aclarando y armonizando las disposiciones legales vigentes sobre la materia), modificado por la Ley 2/2019, de 1 de marzo.

Igualmente asumo, ante a la Universidad de Málaga y ante cualquier otra instancia, la responsabilidad que pudiera derivarse en caso de plagio de contenidos en la tesis presentada, conforme al ordenamiento jurídico vigente.

En Málaga, a 16 de FEBRERO de 2023

Fdo.: LIDIA CABALLERO GALEOTE Doctorando/a	Fdo.: JOSEFA GARCÍA MESTANZA Tutor/a
Fdo.: JOSEFA GARCÍA MESTANZA Director/es de tesis	







**Facultad de Turismo**  
UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

Málaga a 16 de FEBRERO de 2023.

Josefa García Mestanza, profesora

de la Facultad de Turismo (Universidad de Málaga),

## HACE CONSTAR

Que, LIDIA CABALLERO GALEOTE con \_\_\_\_\_, es estudiante de doctorado del Programa de Doctorado "Interuniversitario de Turismo", con matrícula activa, y que ha realizado bajo mi dirección, la Tesis Doctoral titulada LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO: MEDICIÓN DE SUS IMPACTOS ECONÓMICOS Y PERCEPCIÓN SOCIAL. Además, las publicaciones en coautoría que avalan esta tesis no han sido utilizadas en tesis anteriores.

Revisado el presente trabajo estimo que reúne los requisitos establecidos según la normativa vigente. Por lo tanto, **AUTORIZO** la admisión a trámite y defensa pública de esta Tesis Doctoral para optar al grado de Doctor en la Universidad de Málaga.

Y para que así conste, lo firmo en Málaga a 16 de febrero de 2023,



Campus de Teatinos s/n. 29071 Málaga  
Tel.: 952 13 16 83/1684/1685/1687/3432/3435 - Fax: 952 13 18 23



## AGRADECIMIENTOS

A toda mi familia, por enseñarme desde pequeña que solo el esfuerzo y la constancia te llevan a conseguir cosas importantes. Porque si te rindes cuando hay dificultades no alcanzarás momentos extraordinarios. Gracias por quererme sin excusas, por las críticas con amor, por acompañarme en mis locuras y alentarme en mis desafíos.

Y especialmente a mi abuela, una luchadora incansable y de quién espero, me esté viendo con una sonrisa. También a ti, abuelo, por tu sinceridad, tu apoyo y tu mente maravillosa.

A vosotros, mis padres, por haber conseguido que mis sueños nunca tengan fin. Y por supuesto, a mí hermana, llegó como el mejor de los regalos y se convirtió en mi fiel compañera.

A mis amigos, gracias por haber compartido este camino, gracias por haber perdonado mi falta de tiempo, mis extensos audios, mis eternos mails y mis charlas.

Gracias por entender mi complejidad, por continuar aquí y formar parte de este momento y de mi vida.

A mi tutora y directora, Pepi, gracias por la confianza, por comprenderme, por acompañarme, por guiarme y por haberme dado libertad.

A la Universidad de Málaga y a la Facultad de Turismo por permitirme continuar formándome. Y a cada uno de los profesores que me han orientado y enseñado durante estos años.

También a todos los estudiantes que, como yo, se iniciaron en el arduo camino de escribir un proyecto de tesis doctoral. La paciencia, el tesón y el apoyo son básicos. De hecho, por muy lejos que parezca el camino solo lo alcanzarás si persistes, ya que no se trata de si te caes mil veces, sino de si a pesar de eso, sigues andando.

Y por último, a todos los participantes anónimos que brindaron su opinión en este estudio.

Sin ellos, tampoco habría sido posible.



*“Obedeced más a los que enseñan que a los que mandan”*

*San Agustín*



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>Capítulo 1:</b>	RESUMEN DE LA TESIS DOCTORAL	13
<b>Capítulo 2:</b>	TRANSPORTE Y TURISMO: UNA SIMBIOSIS PARA EL DESARROLLO SOCIAL	21
<b>Capítulo 3:</b>	TRANSPORTATION AND THE ECONOMY: TWO KEY SECTORS LINKED FOR MORE THAN 120 YEARS	22
<b>Capítulo 4:</b>	METHODOLOGICAL REVIEW OF IMPACT STUDIES OF AIRPORTS: A QUALITATIVE AND QUANTITATIVE PROPOSAL FOR THE AIRPORT OF MÁLAGA-COSTA DEL SOL	23
<b>Capítulo 5:</b>	QUALITATIVE IMPACT ANALYSIS OF INTERNATIONAL TOURISTS AND RESIDENTS' PERCEPTIONS OF MÁLAGA-COSTA DEL SOL AIRPORT	25
<b>Capítulo 6:</b>	CONCLUSIONES FINALES	26
	6.1 Bibliografía	37



## CAPÍTULO 1:

### RESUMEN DE LA TESIS DOCTORAL

El transporte se presenta no solo como una actividad esencial en sí misma sino por haberse convertido en un elemento facilitador clave para otros sectores económicos. De forma más específica, la relación entre el transporte y el turismo parece convertirse en una simbiosis con metas comunes donde ambos sectores obtienen un gran beneficio. De ahí, que los principales destinos turísticos del mundo son a su vez territorios con unas fuertes infraestructuras que les permiten estar conectados y comunicados casi con cualquier lugar del mundo. En este sentido, la construcción de cualquier equipamiento de transporte deriva en una serie de impactos no solo sobre el lugar sobre el que se asienta, sino también sobre regiones vecinas e incluso sobre una nación al completo. Sin embargo, es necesario recordar el incommensurable esfuerzo a nivel económico que suscita no solo el planteamiento, sino la construcción, el mantenimiento, la explotación y la gestión de estas infraestructuras.

El transporte aéreo adquiere una relevancia crucial en este sentido al ser considerado como el único medio de transporte sin barreras físicas. Por ende, esta atención se traslada a las infraestructuras necesarias para llevar a cabo su actividad, los aeropuertos. De ahí que su estudio multidisciplinar y holístico provoque un interés a la par que un debate. Si bien hemos podido ser testigos de una amplia controversia en el seno de la política española sobre la gestión y el carácter público o privado del ente gestor de los aeropuertos en España, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, ahora AENA SME, esto no ha tenido una rica contraprestación en la investigación académica a pesar de que, como se ha precisado y se expondrá a continuación, el transporte aéreo provoca no solo una evolución en el desarrollo económico, sino también unos fuertes efectos en la comunidad local. Por tanto, de ello se deriva la necesidad de que los estudios no focalicen sus objetivos únicamente en relación a los modelos de gestión, la estructura económica o aspectos puramente económicos, ya que, en la actualidad, los efectos que provocan tanto positivos como negativos presentan

una fuerte influencia que impacta desde la estructura medioambiental de un territorio o la calidad de vida de sus habitantes hasta el carácter de su gente.

El planteamiento para la construcción de un territorio suele provenir de una necesidad de comunicación del mismo, pero esto no es el único factor que provoca que esta construcción se convierta en una realidad. Ciertamente el aspecto económico, debido a la gran inversión, que es necesaria para poner en marcha una infraestructura de esta tipología suele ser el eje sobre el que se apoyan el resto de factores a tener en cuenta, pero este hecho no implica que no se tengan en cuenta aspectos como la modificación del paisaje, el desarrollo del medio o la transformación social ya sea en el territorio en sí o en aquellos que puedan aprovechar o sufrir sus impactos. En este sentido, la literatura nos demostrará a lo largo de esta tesis que el factor económico en el discurso suele estar ponderado hacia los aspectos más negativos de la actividad, dando por hecho que una construcción de este calibre conlleva aparejada sin duda una agresión al ecosistema local. Y en parte, si se tiene en cuenta la huella espacial del transporte se observará que son tardíos los estudios sobre medioambiente y calidad ya que estos se han evaluado de forma posterior a la decisión de llevar a cabo la construcción. De hecho, no acercarse a este asunto desde un objetivo amplio y dinámico puede suponer que una vez puesta en marcha el conjunto de infraestructuras necesarias que garantizan el buen funcionamiento de un aeropuerto, se produzcan también efectos no deseados y muy perjudiciales sobre los residentes de las zonas cercanas. Por todo esto, los estudios cualitativos centrados en la población local, no son solo un aspecto sobre el que continuar trabajando, sino que debe ser, al igual que los estudios económicos, el punto central sobre el que se tomen las decisiones tanto a nivel de gestión, como a nivel social.

Con el objetivo de profundizar en este tema y dar traslado en esta tesis a la realidad de los aeropuertos se hace necesario incluir una visión longitudinal de la evolución que nos permita observar de una forma más clara cuál ha sido el desarrollo y en qué situación se encuentra el transporte aéreo en la actualidad.

Muchos acontecimientos han sacudido la historia del transporte aéreo desde que en 1903 los hermanos Wright se hicieron mundialmente conocidos por haber llevado a cabo el primer vuelo a motor. Aunque con una duración de 12 segundos y un recorrido de unos escasos 40 metros esta hazaña no fue un hecho aislado y dio el inicio a la próspera industria aeronáutica. Al mismo tiempo, en Europa, Francia y Reino Unido encabezaban un sin fin de pruebas con numerosos desarrollos tecnológicos que permitieron un rápido avance de la

aviación y la incorporación de esta a otras actividades como la militar. Sin embargo, en España, más preocupados por obtener los avances de otros foráneos, la aviación no tuvo en un principio el empuje económico ni político que sin duda proporcionaba a la nación un desarrollo tecnológico y un aumento del poder bélico. No era simplemente la tecnología sino la propiedad del cielo y las oportunidades para dominarlo. Hecho que sí aprovechó España en la guerra con Marruecos en 1913 donde el control aéreo jugó un papel clave en la contienda. De ahí que en la I Guerra Mundial el mundo entero atendiera al creciente y exponencial desarrollo de una industria que provocaba no solo una hegemonía frente al enemigo, sino un nuevo instrumento que había emergido para dominar el aire.

Tras las inversiones realizadas en ingeniería y con el fin de la Guerra cerca, era necesario dar una segunda vida a las aeronaves. Como deporte, la aviación no había tenido éxito debido a que no solo se exigía una licencia, sino que también existían la alta inversión en tecnología y los altos costes en mantenimiento y uso que solo podían llevarse a cabo con grandes sponsors. Sin embargo, una actividad de éxito fue el uso como transporte postal. Una de las rutas más conocidas fue la que unía Francia con Marruecos. Pierre-George Latécoère, conocido empresario e ingeniero, vio en el correo una salida a sus aviones y una continuación a la actividad que el cese de los conflictos internacionales estaba llevando al descenso.

En relación con el turismo, se trata de un sector que aconteció antes de la aviación comercial pero que sin embargo debe su empuje y desarrollo al transporte como parte integrante de su actividad. Las primeras señas del turismo datan de la antigüedad romana y griega. Sin embargo, fue necesario la aparición del ferrocarril para que el turismo comenzase a parecerse a la actividad que hoy conocemos. En este sentido, Tomas Cook es considerado por muchos como el padre del turismo ya que, dedicándose al transporte de mercancías, decidió añadir a su actividad el transporte de personas. Esa diversificación del negocio le permitió abrir la primera agencia de viajes del mundo y dar comienzo a un sector que en periodo pre-pandemia movía entorno a 1400 millones de turistas al año según datos de la Organización Mundial del Turismo.

El avance del transporte en aquella época precedido por un avance tecnológico resultaba fundamental, y mientras que el turismo se iba abriendo paso como un sector a tener en cuenta, el uso que comenzaba a otorgarse a la aviación fuera del ámbito militar provocaba

que tanto empresas como pilotos se afanasen por competir entre ellos. De ahí surgieron los primeros festivales aéreos. Por un lado, las nuevas compañías de ingeniería aeronáutica en su deseo por demostrar la prosperidad de la industria veían en los festivales una oportunidad de exposición y la caza de nuevos inversores. Por su parte, los pilotos no solo obtenían un rédito económico a través de los premios, sino que podían disfrutar de una actividad que sin patrocinadores se tornaba en casi imposible. Esto provocó un cambio de pensamiento de forma que la aviación pasó a ser considerada como una atracción, a la par que una demostración del progreso de la tecnología y la seguridad aeronáutica. Se alejaba por tanto del concepto de la aviación unido a la contienda.

Para poder llevar a cabo la celebración de un festival era necesario una superficie lisa, despejada de construcciones y vallada ya que, solo quiénes habían abonado la entrada, podían disfrutar del insólito espectáculo. Los aeropuertos, sin duda, son la actualización de estos primeros aeródromos y el movimiento de personas para acudir a vivir la experiencia de observar en primera persona una aeronave en vuelo, la primera representación del desconocido pero existente, turismo aéreo. Sin duda, esto incrementaba el interés por determinados territorios que se proyectaba en un aumento de las pernoctaciones y una mejora de las infraestructuras. Y de ahí que estas construcciones aeroportuarias hayan evolucionado cada vez más reuniendo prestaciones que las han llevado a convertirse en verdaderos centros comerciales y de negocio, ofreciendo no solo servicios sino también productos que van más allá de lo directamente relacionado con la aeronáutica.

En relación al desarrollo y a la actividad generada en los aeropuertos, hecho que da lugar a este proyecto de tesis doctoral, hemos de remontarnos hasta los inicios del siglo XX, cuando las primeras compañías aéreas iniciaron su andadura. Como indica Utrilla (2004) las primeras en conseguir autorización para cubrir rutas en Europa fueron Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, internacionalmente conocida por KLM y Lignes Aériennes Latécoère en 1919. Además, ese mismo año asistiremos a la creación en La Haya de la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo, cuyo objetivo principal radica en la cooperación entre aerolíneas para la promoción de la seguridad y la sostenibilidad tanto económica como medioambiental.

El interés por unir sus territorios y por el control del espacio aéreo provocó, junto con el recelo a que empresas extranjeras usaran el cielo de una nación, el apresurado aumento por

la nacionalización de las aerolíneas. En España se establecieron también numerosos intentos no solo de correo postal sino de transporte de personas. Sin embargo, durante la Dictadura de Primo de Rivera muchas de estas compañías fueron a la quiebra, por falta de apoyos y por la imposición de que, bajo el poder dictatorial, tanto el capital como todos los trabajadores debían ser españoles. Hecho muy difícil de lograr en esa época. Es por ello que, a pesar del impulso y de que hubo licitaciones para hacerse con una fuerza aérea española, la industria de la aviación comercial comenzó un declive que no remontó hasta el fin de esta etapa en 1930. A pesar de su propia exigencia, Miguel Primo de Rivera terminó por permitir en 1925 el desarrollo en territorio español de dos compañías alemanas, La Unión Aérea Española e Iberia.

El fin de la dictadura y la posterior Guerra Civil Española dieron paso a los prósperos años 50 donde el estado de bienestar y, especialmente, el pago a los franceses de unos días de dispensa, hoy vacaciones, convirtieron la industria aérea en una demanda social. Años más tarde, hacia 1956, se comenzó a incentivar los acuerdos sobre los vuelos que no pertenecían a líneas regulares. Esto tenía como objetivo incrementar la oferta y acercar el turismo a los ciudadanos de toda Europa. La clave era atraer el poder económico de otros territorios, por lo que la inversión en aviación y las ayudas a compañías aéreas aumentó de forma considerable durante estos años. De ahí que el turismo fuese ganando espacio y dotándose de recursos. En países como España este sector pasó a convertirse en la principal industria y en la solución a muchos de los problemas económicos que venía arrastrándose tras la Guerra.

Sin embargo, para que una compañía aérea pudiera realizar rutas entre dos países y permitir con ello el turismo internacional era necesario que existiese un acuerdo bilateral entre ambas naciones. Es decir, como indican Calvo & González (1998), la aviación comercial se estructuraba en base a un sistema controlado y de concesiones políticas entre países. No fue por tanto hasta 1976, cuando la desregulación del transporte aéreo abrió la vía a que cualquier compañía pudiese tener acceso al mercado. Esto conllevó también un aumento del turismo internacional, quienes veían en la competencia de las compañías unos precios más competitivos y, por ende, una opción para conocer y explorar otros territorios. El avance dentro del transporte contribuyó al desarrollo del turismo y la necesidad de este exigía de infraestructuras. Un tándem necesario a la par que beneficioso para ambas industrias.

Todo este desarrollo, sin duda, no solo ha tenido un alto impacto en el mercado financiero y económico de muchas de las naciones del mundo, sino también como ya se ha precisado, en la vida y la cultura de sus habitantes. De hecho, territorios donde el turismo es fuente principal de ingresos han evolucionado, no solo con las inversiones para la adaptación a las exigencias del turismo sino también en base a lo que los planificadores y gestores del turismo y el transporte entienden como aspectos necesarios para el avance del territorio. Y para ello, el transporte juega un papel clave.

De ahí que el presente proyecto de tesis, integrada por un compendio de cuatro artículos, aporte a la literatura académica una visión amplia, tanto del estudio del transporte a nivel mundial como de la afección de la gestión aeronáutica en particular, desde el punto de vista del turismo y la economía. Para llevar a cabo esta investigación se han realizado varias publicaciones que comprenden dos análisis bibliométricos con mapeo científico y análisis de rendimiento, un análisis de los modelos de medición de impacto económico y, por último, un estudio sobre percepciones asociadas a los efectos que provoca un aeropuerto en el territorio donde se asienta. A continuación, se presentan las referencias de los trabajos aportados:

Caballero-Galeote, L., & García-Mestanza, J. (2023). Transportation and Economy: Two key sectors linked for more than 120 years. *Studies of Applied Economics*, 41(1).

Caballero-Galeote, L. & García-Mestanza, J. (2022). Transporte y turismo: una simbiosis para el desarrollo social: Transport and tourism: a symbiosis for social development. *Turismo, desarrollo y buen vivir. Revista de Investigación de la Ciencia Turística-RICIT*, (16), 47-69.

Galeote, L. C., & Mestanza, J. G. (2021). Methodological Review: A Proposal for measuring economic impact of airports. The case of Málaga-Costa del Sol. *Investigaciones Turísticas*, (22), 24-51.

Caballero-Galeote, L., & Garcia Mestanza, J. (2020). Qualitative impact analysis of international tourists and residents' perceptions of Málaga-Costa Del Sol Airport. *Sustainability*, 12(11), 4725.

En relación a las dos primeras publicaciones, se llevaron a cabo sendos análisis bibliométricos a través del mapeo científico y el análisis de rendimiento. El objetivo principal era conocer, no solo los trabajos previos sobre transporte y turismo, sino analizar de qué modo había avanzado el estudio sobre este tema desde una perspectiva de desarrollo social. Además, en un estudio posterior se incluyó la relación científica entre el transporte y la economía, con especial énfasis en el transporte aéreo. Para ejecutar sendos estudios se realizaron dos cursos de aprendizaje presenciales, por un lado, el de SCimat, una herramienta de software de código abierto (GPLv3) que, desarrollada por investigadores de la Universidad de Granada, permite realizar un análisis de mapeo científico bajo un marco longitudinal. SCimat presta diferentes módulos que aportan al investigador los procesos necesarios del flujo de trabajo del mapeo científico. Por otro lado, VosViewer. De nuevo, una herramienta de software con un amplio poder de representación gráfica que establece redes entre las que incluye entre otros a investigadores, revistas, citas, cocitaciones y coautorías. Los datos fueron extraídos de la Web of Science debido a que el interés radicaba no solo en verificar los artículos recientes sino la cronología del estudio de la gestión aeroportuaria desde sus comienzos. En el periodo comprendido entre 1900 a 2004, la Web of Science, propiedad de la empresa Clarivate Analytics, era la única colección de bases de datos de referencias y citas de ahí que se eligiese esta como fuente de recopilación de datos. La revisión de la literatura en connivencia con la estadística y las matemáticas se convierte, por tanto, en una sección de los artículos que puede ser modernizada y complementada gracias a las nuevas tecnologías y más concretamente, gracias a la aparición de diversos softwares.

Los resultados obtenidos de las anteriores investigaciones mostraron por un lado que el estudio de impacto económico es uno de los más abordados. Sin embargo, las publicaciones analizadas ofrecen una disparidad de criterios, modelos y fuentes de información. De ahí que el tercer artículo que conforma este proyecto de tesis analice cuáles son los modelos de estudio de impacto económico existentes. Los artículos científicos encontrados ofrecen gran profundidad sobre la aportación de un aeropuerto dentro de un territorio a nivel puramente económico, la dificultad parece radicar en que la selección del modelo o los datos llevan consigo la imposibilidad de realizar comparaciones incluso dentro de un mismo territorio. De esto se extrae que, el artículo Modelo de Medición del Impacto Económico de los Aeropuertos Españoles realice un análisis de la metodología existente, y

se proponga a la matriz de contabilidad social, junto a la aplicación de metodologías cualitativas, como el modelo más adecuado para la medición de los citados impactos.

En esta línea, el último trabajo, ante la escasez de estudios que ofrezcan y aporten relevancia a nivel social, profundiza sobre los efectos de un aeropuerto tanto dentro como fuera de su territorio. Con una metodología cualitativa tenía como objetivo aportar, por un lado, una nueva visión inexistente en la literatura, ya que la mayoría de las investigaciones se centran en aspectos cuantitativos y, por otro, contribuyendo con el desarrollo del territorio aportando datos, en este caso, del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol para poder acercar su actividad a su entorno. Para ello, se tuvo en consideración las percepciones que se desprenden de las opiniones, tanto de los residentes de Málaga como de los turistas internacionales. Observando con ello, amplias diferencias y datos muy notables que nos hacen partícipes del escaso conocimiento y cercanía de estas infraestructuras con los residentes de los territorios que le dan cobijo.

## CAPÍTULO 2:

### TRANSPORTE Y TURISMO: UNA SIMBIOSIS PARA EL DESARROLLO SOCIAL



Transporte y turismo: una simbiosis para el desarrollo social

Transport and tourism: a symbiosis for social development<sup>1</sup>

Lidia Caballero-Galeote  
<https://orcid.org/0000-0002-9731-4078>  
lidia.caballero@uma.es<sup>2</sup>

Universidad de Málaga, España

<sup>1</sup> Manuscrito recibido el 18 de junio del 2022, y aceptado tras revisión editorial y de pares doble ciego el 30 de agosto del 2022. Turismo, desarrollo y buen vivir. Revista de Investigación de la Ciencia Turística- RICIT, no. 16 (2022). Publicación anual. ISSN: 1594-0202. DOI: 10.25805/2022.16.1.47-69

<sup>2</sup> Estudiante del Programa de Doctorado en Turismo de la Universidad de Málaga. Máster en Gestión Aeroespacial en la Escuela de Negocios San Pablo Ceu en Madrid y Máster en Gestión de Empresas Aéreas y Aeropuertos en la facultad de Económicas de la Universidad San Pablo Ceu (Madrid).

**Resumen:** El transporte ha contribuido a que la actividad turística evolucione, de ahí que su relación haya sido ampliamente estudiada en la literatura académica. Por su parte, el turismo es una actividad social que necesita de infraestructuras pero que, a su vez, cuando se trata de un sector activo en el territorio, puede coadyuvar a conseguir un desarrollo social positivo. En este sentido, la presente investigación tiene como objetivo llevar a cabo un estudio bibliométrico a través del mapeo científico y del análisis de rendimiento en aras de analizar cuál ha sido la producción científica sobre transporte y turismo desde la perspectiva social. Se analizó la concurrencia de palabras clave, términos, autores, índice de citas, centros de investigación y revistas. Los resultados nos indican que la sostenibilidad y la economía son los temas motores. Sin embargo, resulta imprescindible para futuros investigadores la

concentración en otros aspectos y la relación con otras disciplinas ya que se ha observado un importante nicho de investigación.

**Palabras clave:** bibliometría; desarrollo social; transporte; turismo; sostenibilidad.

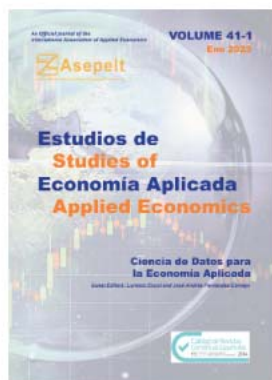
**Abstract:** Transportation has contributed to the evolution of tourism activity; hence its relationship has been extensively studied in the academic literature. For its part, tourism is a social activity that needs infrastructure but, in turn, when it is an active sector in the territory, it can help to achieve positive social development. In this sense, the present research aims to conduct a bibliometric study through scientific mapping and performance analysis to analyse the scientific production on transport and tourism from a social perspective. The concurrence of keywords, terms, authors, citation index, research centre's and journals were analysed. The results indicate that sustainability and economics are the driving themes. However, it is essential for future researchers to focus on other aspects and the relationship with other disciplines since an important research niche has been observed.

**Keywords:** bibliometrics; transportation; tourism; social development; sustainability

Caballero-Galeote, L. (2022). Transporte y turismo: una simbiosis para el desarrollo social: Transport and tourism: a symbiosis for social development. *Turismo, desarrollo y buen vivir. Revista de Investigación de la Ciencia Turística-RICIT*, (16), 47-69.

## CAPÍTULO 3:

### TRANSPORTATION AND ECONOMY: TWO KEY SECTORS LINKED FOR MORE THAN 120 YEARS



**Resumen:** El transporte ha demostrado su posición hegemónica tras la pandemia. De hecho, a pesar de la paralización de muchas industrias, el transporte ha continuado su actividad poniendo de manifiesto su valor y su resiliencia. Por ende, se trata de uno de los sectores con mayor presencia en las economías a nivel global. En este sentido, esta investigación analiza la evolución temática de la relación entre el transporte y la economía a través de la cartografía científica y el análisis de rendimiento. Para ello se realizó un estudio con todos los artículos publicados en la Web of Science desde 1900 hasta junio de 2022. Se analizó la concurrencia de autores, revistas, centros de investigación, palabras clave, documentos, países, e índice h. Se utilizaron SciMat y VOSviewer para insertar, eliminación de duplicidades, normalización, categorización, análisis, interpretación y representación gráfica. Los resultados han demostrado que, durante los periodos de crisis como la pasada pandemia, la producción científica aumenta y también se duplica el número de temas. Sin embargo, la sostenibilidad, el medioambiente y los estudios de impactos son los temas motores por lo que futuras líneas de investigación pueden centrarse en aspectos distintos o profundizar en relaciones que no solo midan el impacto económico y ambiental de una infraestructura de transporte.

**Abstract:** Transportation has demonstrated its hegemonic position in the aftermath of the pandemic. In fact, despite the paralysis of many industries, transportation has continued its activity, demonstrating its value and resilience. As a result, it is one of the sectors with the more significant presence in global economies. Therefore, this research analyzes the thematic evolution of the relationship between transportation and the economy through scientific mapping and performance analysis. For this purpose, a study was carried out with all articles published on the Web of Science from 1900 to June 2022. The concurrence of authors, journals, research centers, keywords, documents, countries, and h-index was analyzed. SciMat and VOSviewer were used for insertion, de-duplication, normalization, categorization, analysis, interpretation, and graphical representation. The results have shown that, during periods of crisis such as the last pandemic, scientific production increases and the number of topics also doubles. However, sustainability, environment, and impact studies are the driving themes, so future lines of research may focus on different aspects or delve into relationships that do not only measure the economic and environmental impact of a transport infrastructure.

**Caballero-Galeote, L., & García-Mestanza, J. (2023). Transportation and Economy: Two key sectors linked for more than 120 years. *Studies of Applied Economics*, 41(1).**

## CAPÍTULO 4:

### METHODOLOGICAL REVIEW OF IMPACT STUDIES OF AIRPORTS: A QUALITATIVE AND QUANTITATIVE PROPOSAL FOR THE AIRPORT OF MÁLAGA-COSTA DEL SOL

Revista Investigaciones Turísticas, nº 22, pp. 24-51

ISSN: 2174-5609

DOI: <https://doi.org/10.14198/INTURI2021.22.2>



Cita bibliográfica: Caballero Galeote, L. y García Mestanza, J. (2021). Methodological Review of impact studies of airports: A qualitative and quantitative proposal for the Airport of Málaga-Costa del Sol. *Investigaciones Turísticas* (22), pp. 24-51. <https://doi.org/10.14198/INTURI2021.22.2>

Methodological Review of impact studies of airports: A qualitative and quantitative proposal for the Airport of Málaga-Costa del Sol

Revisión metodológica de estudios de impacto de aeropuertos: una propuesta cualitativa y cuantitativa para el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol

Lidia Caballero Galeote , Universidad de Málaga, España  
[lidiacaballero1985@gmail.com](mailto:lidiacaballero1985@gmail.com)

Josefa García Mestanza , Universidad de Málaga, España  
[jmg@uma.es](mailto:jmg@uma.es)

Málaga-Costa del Sol que incorpora la importancia del turismo. Este estudio se concibe como una guía para analizar los impactos de cualquier aeropuerto del mundo. La revisión revela que la matriz de contabilidad social con cambios en las variables involucradas es el mejor modelo de medición disponible. Las conclusiones reflejan que el punto de vista cualitativo es necesario. Esto puede aportar datos que, junto a los anteriores, darán como resultado una investigación multidisciplinar que nos permitirá conocer mucho más profundamente estas infraestructuras. Las conclusiones tienen implicaciones prácticas y teóricas para las investigaciones de impacto.

**Abstract:** Airports have become fundamental axes of the economy of many countries. In Spain, the airports managed by Aena1 ended 2019 with more than 274.4 million passengers, which was 4.4% more than the previous year. They are not only important for tourism but also for other sectors that depend on imports and exports. For years, the impact measurements have included the IO tables, but we are now questioning whether they constitute the best measurement model. The research reveals that the main problem is the application of different methodologies used by airports and countries. For this reason, we propose a model to measure the economic impact of the Malaga-Costa del Sol Airport that incorporates the importance of the tourism. This study is conceived as a guide for studying the impacts of any airport around the world. The review reveals that the social accounting matrix with changes in the variables involved is the best available measurement model. The conclusions reflect that the qualitative point of view is necessary. This can provide data that, together with previous studies, will result in multidisciplinary research that will allow us to gain a much deeper understanding of these infrastructures. The conclusions have practical and theoretical implications for impact studies. Keywords: quantitative model; qualitative; economic impact; airport; input-output; SAM.

**Resumen:** Los aeropuertos se han convertido en ejes fundamentales de la economía de muchos países. En España, los aeropuertos gestionados por Aena cerraron 2019 con más de 274,4 millones de pasajeros, un 4,4% más que el año anterior. No solo son importantes para el turismo sino también para otros sectores que dependen de las importaciones y exportaciones. Durante 25 años las mediciones de impacto han incluido las tablas IO, pero en la actualidad nos preguntamos si es el mejor modelo de medición. La investigación muestra que el principal problema es la diversidad de metodologías utilizadas por aeropuertos y países. Por ello, se propone un modelo de medición del impacto económico del Aeropuerto de

**Caballero Galeote, L. y García Mestanza, J. (2021). Methodological Review of impact studies of airports: A qualitative and quantitative proposal for the Airport of Málaga-Costa del Sol. *Investigaciones Turísticas* (22), pp. 24-51. <https://doi.org/10.14198/INTURI2021.22.2>**

## CAPÍTULO 5:

# QUALITATIVE IMPACT ANALYSIS OF INTERNATIONAL TOURISTS AND RESIDENTS' PERCEPTIONS OF MÁLAGA-COSTA DEL SOL AIRPORT

The screenshot shows the article page on the Sustainability journal website. On the left, there is a sidebar with the journal logo, submission options, and an article menu. The main content area displays the article title, authors (L. Caballero Galeote and J. García Mestanza), their affiliations, and publication details. The article is marked as 'Open Access' and 'Article'. There are buttons for 'Download', 'Browse Figures', 'Review Reports', and 'Versions Notes' at the bottom of the article content.

### Abstract

Air transport plays a key role especially in countries where tourism has a great impact on the economy. In Spain, the contribution made by this industry to GDP stands at EUR 119 billion, representing 11% of GDP. This case study focuses on the Málaga-Costa del Sol Airport due to the growth the city has experienced in recent years. The research examines the impacts of this infrastructure from the perceptions of residents and tourists. We conducted 638 questionnaires and 50 interviews with residents, and 165 questionnaires and 106 interviews with international tourists from August 2019 to January 2020. A qualitative thematic analysis was carried out using the NVivo Pro software. The findings indicate that residents value the ease of travel and employment generated by the airport. However, they are concerned about the environment impacts and mass tourism. For tourists, almost no negative impacts are recorded. Residents and tourists consider the existence of positive effects on other nearby cities of Andalusia. Conclusions have practical and theoretical implications for impact researches.

**Keywords:** airports; impact; qualitative; NVivo; residents; tourism

**Caballero Galeote, L., & Garcia Mestanza, J. (2020). Qualitative impact analysis of international tourists and residents' perceptions of Málaga-Costa Del Sol Airport. *Sustainability*, 12(11), 4725.**

## CAPÍTULO 6:

### CONCLUSIONES FINALES

Desde que el ser humano tiene necesidad de conquistar y descubrir el mundo, viajar siempre ha estado en la mente de inventores e ingenieros. De hecho, la conocida hoy como industria aeronáutica tuvo sus inicios en las contiendas bélicas y continuó siendo un reto hasta gran avanzada la II Revolución Industrial.

De forma mucho más reciente, la aparición de las nuevas tecnologías ha supuesto un revulsivo actuando como el medicamento para la perfección de los desplazamientos que hasta el siglo XIX, eran bastante rudimentarios (Lohmann & Pereira, 2019). Este desarrollo no ha sido ágil ni constante ya que, el sector aéreo ha pasado por diversas etapas que lo han hecho despegar desde bases militares hasta los resorts más exclusivos en las islas más recónditas del Pacífico.

Los efectos que produce su actividad parecen ser innegables (Abate, 2006), aunque es necesario matizar que estos no radican únicamente en lo que generan como industria, sino en el desarrollo y en los impactos que provoca dentro de otros sectores y en el seno de la población (Smyth et al., 2012; O'Connell & Williams, 2011). Además, en un entorno tan global como el actual, la movilidad se ha interiorizado en la vida de todos los habitantes del planeta de modo que parece impensable no pensar en estar conectados como otra actividad que no sea una necesidad. Un cambio de paradigma del turismo que tuvo su efecto en el transporte convirtiendo una actividad de lujo en los años 40 en una actividad ordinaria diez años más tarde. Evidentemente, las aeronaves son el medio por el que ese progreso se ha convertido en algo real facilitando la comprensión del transporte y acercándolo a todos los estamentos de la sociedad. Pero sus efectos no se traducen al de un mero transmisor sino como se ha podido comprobar a lo largo de los capítulos anteriores, al de un sector hegemónico, líder y muy influyente.

De hecho, la evolución de las necesidades en el ecosistema mundial actual ha obligado a sectores como el transporte a buscar de forma constante un desarrollo parejo a la sociedad (Young, 2020). Sin embargo, aunque se trata de una actividad que de forma inquebrantable ha aportado más beneficios que desventajas, no parece estar acompañada o al menos, tener la misma relevancia que otros sectores dentro de la investigación académica.

El presente proyecto de tesis tenía como objetivo analizar el transporte aéreo desde diversas perspectivas para mostrar que, aunque algunos autores consideran a este un simple medio (Messian et al., 2019), el transporte termina por considerarse un agente de desarrollo, comunicación, sociabilización y un fuerte soporte para las economías. De ahí que sus especiales características hayan demostrado que no solo es un sector resiliente, sino que, en periodos de crisis como la pasada pandemia, ha continuado su actividad adaptándose a nuevas circunstancias casi de forma diaria.

En definitiva, sea considerado o no por algunos sectores de la academia como un mero agente del turismo, debería de obtener un mayor conocimiento y reconocimiento de su actividad ya que, no solo está unida a la cobertura de necesidades de ocio, sino a la relación global de todas las naciones del mundo. En este sentido, los aeropuertos parecen ser los grandes olvidados y mucho más su poder sobre la centralización turística, las políticas de concentración espacial y ordenación del territorio y el desarrollo social.

Un aeropuerto, entre otras definiciones no es solo una superficie de cemento sobre la que pueden despegar y aterrizar aeronaves y que ofrece una terminal para asistir al pasajero. Un aeropuerto es una construcción necesaria para la comunicación entre territorios, una construcción que ha extralimitado a su entorno convirtiéndose casi en una verdadera ciudad. Ciertamente, los aspectos relativos a su importancia devienen más claros si hablamos de la idiosincrasia de una isla o de otro lugar recóndito, pero de igual modo podría divagarse sobre qué sería de París sin Charles de Gaulle, de Londres sin Luton o Gatwick o de las Islas Canarias sin sus aeropuertos.

Otro de los objetivos principales antes del inicio de la tesis se asentaba en profundizar y evaluar la producción científica sobre el transporte con especial consideración del transporte aéreo. En este sentido, la revisión bibliográfica llevada a cabo con softwares como SciMAT o VOSviewer ha otorgado un nuevo significado a las revisiones de la

literatura. Sobre todo, si se lleva a cabo una valoración exhaustiva de la información disponible ante la imposibilidad en ocasiones de manejar sin sesgos todos los datos al unísono.

La incorporación de la bibliometría es sin lugar a dudas un avance en lo que a análisis de la literatura se refiere ya que, de forma reiterada la investigación busca ser eficiente en los procesos. Sin embargo, estos estudios ocupan siempre un lugar independiente que incluso les separa del resto de artículos científicos. Véase la posibilidad de buscar en la Web of Science por artículos, actas de congresos o revisiones de la literatura.

La globalización existe en todos los grados y estamentos de la vida de la sociedad actual, esto provoca que proponer un tema novedoso, audaz y que atrape a los editores de revistas de prestigio no siempre es fácil. Y, en mayor medida si cabe cuando millones de investigadores pueden haber ideado un mismo artículo o estar trabajando sobre una misma hipótesis o pregunta de investigación. En este sentido, haber llevado a cabo las dos revisiones bibliométricas que se han presentado en este trabajo no solo han aportado conocimiento ineludiblemente necesario sobre el objeto de estudio, sino que ha permitido dar a conocer el estado vivo en el que se encuentra la investigación y cómo, este tipo de estudios y las herramientas que facilitan el trabajo del investigador, pueden contribuir con futuras líneas de análisis. Por tanto, resultaría indiscutible pensar que involucrarse en un proyecto de tesis que se sustenta en largos periodos de investigación no necesite como paso inicial un conocimiento sobre cómo se ha desarrollado y cómo está evolucionando el estudio del tema.

Las revisiones bibliométricas incluidas en los capítulos 2 y 3 han mostrado que los artículos científicos relacionados con los aeropuertos se concentran en temas muy específicos tales como avances tecnológicos, las actitudes, la economía o el medioambiente. Estos serían los cuatro temas motores que mantienen el grueso de la producción científica que queda repartida a su vez en nuevos carburantes y ayudas a la navegación, estudios de impacto económico y estudios de impacto medioambiental entre los que destaca la temática del ruido. Por su parte, el análisis de actitudes queda presente en relación a los efectos nocivos de la actividad.

En relación a la producción de los modos de transporte en general y el transporte aéreo, aunque la literatura se ha esforzado en declarar a los aeropuertos como las infraestructuras de transportes más importantes y, de hecho, a medida que los avances se han ido aplicando estos han traído consigo un aumento en la producción otorgando más relevancia y consolidando el aspecto económico en el seno del estudio de esta industria, en las comparaciones con otros medios de transporte como el vehículo privado, el avión, siempre queda en segundo plano.

Los modelos de medición y los materiales unidos a la sostenibilidad antes comentada se convierten en temas impulsores y a su vez en los más desarrollados. Si bien es cierto que son temas que están desde el inicio, la novedad de ellos no radica en la temática sino en la aparición de nuevos materiales sobre los que se hace necesario evaluar su comportamiento para la industria o dado el aspecto económico, cuantificar beneficios teniendo en cuenta que se trata de una actividad que cada vez engloba a otras actividades dentro de ella.

Por ende, si prestamos atención a su estudio longitudinal, no existe en la actualidad novedad con respecto a la aparición de nuevas vías temáticas, por tanto, los temas que se investigaban antaño son semejantes, salvando el tiempo distante, a los que se investigan hoy en día. Esto presenta implicaciones teórico-prácticas de gran calado para este campo científico. Por un lado, que no exista novedad en cuanto a temas en el desarrollo de un campo científico pero que las publicaciones aumenten refleja una alta especialización y un fuerte desarrollo teórico. Sin embargo, al mismo tiempo, salvo en el aspecto referente a la ingeniería, se aprecia una ausencia de evolución. Esto debería de provocar una llamada a investigadores que se tradujese en nuevos estudios que se relacionen con áreas como el marketing, la comunicación, el turismo, el comercio, la logística, la geografía o la historia.

Cabe destacar que el primer estudio que nos acerca a la relación entre el turismo y el transporte desde una perspectiva social date del año 2002. Esto nos demuestra que como se indicaba en la introducción, el transporte ha tenido que pasar muchas y muy diversas etapas para su implementación lo que ha provocado que hasta que la tecnología no estuvo disponible ampliamente y sin fisuras en relación a la seguridad, no comenzase a extenderse el interés por cómo afecta este hecho al desarrollo de la población. A pesar de ello, sería necesario añadir que la pandemia ha tenido un fuerte calado en este tipo de estudios

apreciando de forma mucho más específica el papel de las comunidades locales y trasladando, estudios que únicamente pretendían conocer la actitud hacia infraestructuras de transporte en relación con el efecto medioambiental a otros mucho más amplios en los que los estudios de caso aparecen como partes muy relevantes a la hora de llevar a cabo una gestión eficiente. De ahí que al crecer la importancia a nivel académico también existiese a nivel social una tendencia a valorar que el turismo y el transporte en el seno de una comunidad local si bien modifican la arquitectura, también contribuyen muy fuertemente a beneficiar a su entorno.

Los indicadores bibliométricos como los autores, citas y centros de investigación entre otros son en definitiva una forma de poder cuantificar la producción científica durante un periodo. Un análisis de datos cuantitativos que nos permite así mismo un denso estudio a nivel descriptivo. En relación a las revistas se pueden extraer importantes recomendaciones a nivel práctico. Por un lado, las revistas de sostenibilidad y economía parecen aceptar en su definición más amplia casi cualquier tipología de artículo que mencione este tema y por otro, es innegable el aumento de publicaciones en revistas de pago. Para el caso de los estudios sobre la economía y el transporte, *Sustainability* es la revista con mayor número de publicaciones. Esto nos lleva a dos conclusiones. La primera, un hecho; a nivel práctico, todas las investigaciones pueden derivarse hacia un campo de estudio que nos permita una mayor facilidad de publicación. La segunda nos muestra la incidencia de las revistas con pago por procesamiento de artículos, conocidas como revistas con APC (Article Processing Charge). Sin duda, podría generarse un intenso debate sobre este hecho, pero lo relevante para el objeto de estudio es que, si bien las publicaciones sobre transporte y más específicamente, sobre transporte aéreo, se realizaban en revistas especializadas e indexadas en cuartiles 3 y 4, la actualidad de la promoción académica ha obligado a trasladar las publicaciones a otros ámbitos. De ahí que haya tanta presencia de artículos sobre transporte en revistas de sostenibilidad.

Además de lo anterior resulta necesario ahondar sobre si la producción científica ha andado un camino en paralelo con las necesidades en el terreno empresarial. Bien es cierto que el propósito inicial de una investigación debe ser la transferencia por lo que resulta relevante que desde la academia se preste atención a las necesidades del entorno exterior.

En cuanto a esto, la aparición de las compañías low cost y la trascendencia en la realidad actual del transporte podrían ser un ejemplo de un nicho de investigación en relación a la capacidad de saturar un destino e incluso de vaciarlo con un cese de operaciones.

Primeramente, la desregularización del transporte aéreo y la liberalización dieron fin a las restricciones que intervenían en que compañías de un país pudiesen operar vuelos en un país distinto al propio. Esto que se conoce como la quinta libertad del aire (ICAO, 1944) resulta ilógicamente poco conocida a pesar de que conlleva acuerdos entre países, interviene el derecho internacional, provoca un cambio de patrón en la llegada de turistas y sin duda, participa en la economía de las naciones.

Así mismo esta liberalización supuso una ruptura con la visión enclaustrada del transporte aéreo y más específicamente, sobre el transporte aéreo comercial, dando lugar a numerosas compañías conocidas por el nombre impuesto por la prensa como “compañías low cost”. Hecho que ha aportado inconmensurables efectos dentro del día a día de la actividad y que sin embargo, no ha tenido desde la academia un soporte que haya previsto las circunstancias que la inclusión en el cielo de viajar a bajo coste podían engendrar en destinos turísticos. El sector de las aerolíneas actuales no solo no ha terciado hasta compaginar los efectos que este desarrollo provoca, sino que ha llevado hasta su máxima expresión el sentido de viajar antes era un lujo y ahora es asequible para todos los bolsillos. Esta explicación forma parte del entendimiento necesario para comprender por qué los temas continúan siendo los mismos, lo que cambia son las circunstancias.

En el pasado la industria aérea exigía un desarrollo que solo podía venir a través de una gran inversión (aspecto económico) y de un avance tecnológico (nuevas tecnologías). A lo largo del tiempo, cuando el transporte aéreo se convierte en una realidad gracias a la aviación comercial, el tema motor de estudio exigía de nuevo una preocupación por cómo obtener beneficios de una actividad con unos costes tan elevados y por otro, cómo nuevos inventos y materiales podían contribuir a transportar a más personas y, por ende, a obtener mayor beneficio.

Además de esto, es necesario añadir que el avance transitaba en una senda regulada en la que los países tenían mucho poder de decisión y la industria privada estaba más limitada a

los favores que los gobiernos pudieran hacer a cambio de acuerdos mutuos. Sin embargo, a medida que se avanza en tecnología y se descubren nuevos materiales también aparece la preocupación sobre el impacto medioambiental de la industria. Aparece por tanto el aspecto medioambiental una vez que se demostrase la solvencia de la construcción o del nuevo material ya fuese para el fuselaje, el motor o como combustible.

Lo anterior nos acerca a la realidad de las compañías de bajo coste. Si hasta los años 60, la expansión estaba controlada, la llegada de compañías como Ryanair (Barrett, 2016) o Easyjet en España necesitaban un nuevo método de control de los viajes “indiscriminados”.

Hasta ese momento se perseguía otorgar una serie de servicios a bordo en el que el pasajero disfrutara de una experiencia, sin embargo, cambia de forma radical la visualización de la actividad y se acude a una venta en cantidad que cubra costes, disminuya los servicios y acerque la aviación a todos los bolsillos. Anteriormente, era necesario un precio alto del billete porque volar no era asequible, ni para todos. Sin embargo, desde los años 90 la accesibilidad ha traído ventajas e inconvenientes. De nuevo, la academia analiza, por un lado, cómo continuar avanzando en materiales que ayuden a una aviación más eficiente (carbono, hidrocarburos...) y por otro, como frenar el exponencial crecimiento de las operaciones que ha provocado hasta la fecha que la industria aérea aporte más del 2% de todo el gas invernadero que se emite a la atmósfera. De hecho, investigaciones como la de Gössling et al. (2019) llegan a plantear la disyuntiva de si realmente todos los viajes que se realizan por aire son necesarios dado el impacto medioambiental que se produce.

Un mundo globalizado que necesita dejar alguna de sus bondades si no quiere acabar con sí mismo. Por ello, a pesar de que haya incursiones en la academia que planteen cuestiones como la anterior, la temática continúa siendo idéntica, avanzar en tecnología, cómo operar más operaciones con menor coste tanto económico como medioambiental y nuevos materiales que ayuden a la consecución de lo anterior.

Es por todo ello que existen aspectos del transporte y más concretamente, del transporte aéreo y la gestión de los aeropuertos que es necesario investigar y poner en consideración dada su inexistencia en la investigación académica.

Por un lado, a raíz de lo expuesto anteriormente resulta llamativo comprobar que el transporte aéreo y más concretamente su actividad a través de las infraestructuras que hacen

práctica su labor, tiene una relación escasa con el turismo. Es decir, el estudio de los aeropuertos como pieza clave en el desarrollo turístico. Por ejemplo, si analizamos el flujo de crecimiento exponencial tras la desregularización tarifaria y la liberación del cielo, cómo es posible que los destinos no hayan prestado atención a este hecho. Esto además tendría su explicación en estudios como el de Brida, Deidda & Pulina (2014) cuando afirman que las infraestructuras de transporte son necesarias para la accesibilidad y la movilidad, especialmente en las regiones con vocación turística. De ahí que Gierczak (2011) afirme que la evolución del transporte en su sentido más amplio es una condición sine qua non el turismo no existiría. Y de forma más concisa, autores como Jaremen (2008) concluyen que el transporte aéreo es la clave que desarrolla el turismo y muy especialmente el de bajo coste a pesar de que el sector turístico y la gestión de los aeropuertos no camine en sendas paralelas (Hall, 2004).

El turismo de masas existe porque el turismo acude de forma masiva a un destino, pero no se han preguntado quién o cómo se provoca esa llegada masiva. Así mismo, los resultados no solo se extienden a una naturaleza exclusivamente de investigación académica sino a la impartición de este conocimiento a los futuros gestores turísticos a través de las facultades de turismo. Sobre todo, en destinos como España en el que no cabe duda, se trata de un sector importante y muy decisivo en la economía.

Por tanto, capítulos segundo y tercero han venido a demostrar la necesidad de ahondar con mayor rotundidad en la relación entre el transporte y el turismo desde otras disciplinas académicas, así como incentivar los estudios que ofrezcan datos sobre las infraestructuras aeroportuarias sin centrarse en aspectos puramente económicos.

En este sentido, desde la perspectiva de la investigación económica, los resultados obtenidos a través de la cartografía científica y el análisis de rendimiento muestra que los modelos de medición económica no presentan similitudes ni en cuanto al modelo elegido ni en cuanto a la recogida y selección de datos. Es decir, existe mucha presencia con diversos modelos metodológicos aplicados. Por ello, es innegable que las comparaciones no son posibles.

Versando sobre conceptos generales podría indicarse que impactos económicos son todas aquellas repercusiones económicas que provienen de unas operaciones llevadas a cabo en

un territorio. Sin embargo, desde que se comienza la construcción e incluso desde que se proyecta es posible considerar que existen impactos, ya sea por la llamada a inversores o por el aumento del precio de la vivienda en determinadas zonas o el resurgimiento de negocios cercanos a estas infraestructuras. De igual modo, los efectos se extienden a otras aéreas que no han de ser de forma obligatoria, aquellas que se encuentren a menos distancia. De ahí que se concluya en este proyecto de tesis que los modelos presentan varias deficiencias que en algunos casos van desde la generalidad de los atributos utilizados hasta la imposibilidad o falta de actualización de los datos y fuentes recogidas. En muy frecuentes ocasiones los datos procedentes de fuentes públicas no proporcionan la metodología y si la infraestructura está gestionada por una entidad privada resulta complejo obtener datos desagregados que puedan ser analizados sin un sesgo previo. Es por esto que requiere de suma importancia que la relación entre empresas privadas, públicas, organizaciones y por supuesto la academia sea fluida y constante. Así mismo, parecen contrastarse las ideas presentadas por Crompton (2006) tras analizar estudios de impacto cuando afirma que gran parte de estos son utilizados para legitimar una posición política y no para reflejar la verdad de los efectos de una actividad. Esta conclusión se deriva de un análisis procedimental en el que el autor resuelve que en determinados estudios existe una agregación inadecuada, una inclusión de trabajadores temporales, ignorancia de los costes que soporta la comunidad local, exageración de cifras de visitas e inclusión del excedente de los consumidores entre otros. No ha de ser razonado todo ello desde una perspectiva negativa ya que el investigador parte de un deber de honor e integridad. Sin embargo, para este tipo de análisis existe una dependencia en el acceso a los datos que puede provocar conflicto de intereses.

En este sentido este proyecto no llevó a cabo un estudio de impacto de los aeropuertos propiamente dicho a nivel económico porque los datos disponibles de más de 15 años de antigüedad unidos a la pandemia no iban a aportar la realidad de unos sistemas complejos a la par que cambiantes. De igual modo, los aeropuertos en España son gestionados a través del ente empresarial público Aena SME quién tras su salida a bolsa y en transparencia de su actividad publica sus datos económicos. Por tanto, dada la diversificación metodológica válida para el análisis económico de un aeropuerto, este estudio sí que proponía analizar las ventajas y desventajas de los modelos más utilizados con el fin de encontrar el más apropiado para futuros estudios. En este sentido se propone a la matriz de contabilidad social con el objetivo de que, en unos años, cuando la producción avance, los estudios

puedan ser comparados. Así mismo, se detalla un listado de los impactos a tener en cuenta con el fin de concretizar aun más esta tipología de estudios. Por otro lado, la necesidad de un modelo que unifique datos cualitativos es imprescindible dada la información que aportan y la necesidad de que los aeropuertos no crezcan de forma asíncrona a su población. La literatura ha mostrado que los efectos en la población se analizan casi en la totalidad de las escasas investigaciones, una vez la infraestructura aeroportuaria está en funcionamiento. Esto nos presenta un escenario en el que se tiende a la corrección antes que a la prevención.

Como se ha venido desarrollando a lo largo de este proyecto, un aeropuerto tiene impactos de naturaleza muy diversa. De hecho, frente a la ausencia de estudios plenamente cualitativos, el Capítulo 5 viene a añadir valor y a poner en consideración las percepciones sobre los efectos del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol en su comunidad local. Es posible concluir que en su mayoría se tratan de aspectos positivos, mientras que el medio ambiente parece convertirse en el escollo a superar. Es preciso destacar que aquello que el residente percibe en relación con los efectos son, así mismo, los temas más investigados por la academia. Es decir, los resultados de los capítulos 1 y 2 aparecen de nuevo en el análisis cualitativo de forma que las percepciones se dividen en los niveles económicos y medioambientales. La cuestión que pone de manifiesto este proyecto de tesis es que no son los únicos ni de forma exclusiva todos se relacionan con ellos. Véase, en relación con el turismo, los aeropuertos son la principal entrada a un país, sin embargo, qué otras áreas se relacionan en la investigación o fuera de ella.

Por ello es necesario subrayar que, de nuevo, a pesar de la transformación real de los aeropuertos hacia verdaderos centros neurálgicos tanto a nivel comercial, de negocio y cultural, este aspecto queda casi completamente desdibujado por percepciones centradas en los temas motores que venimos analizando desde el inicio.

Los aeropuertos no solo conllevan un avance en cifras, sino que provocan beneficios que penetran en la población al permitir que exista una convivencia entre personas de otros lugares del mundo. La mezcla de culturas solo se produce si ambas conexiones y esto no puede ser una realidad si no existen las infraestructuras que lo permitan. Las comunidades con aeropuertos evolucionan por tanto mucho más rápido, se transforman y se adaptan al medio hasta el punto de, como indican algunos residentes, llegan a perder la propia

identidad. Es decir, el residente percibe una pérdida de sus tradiciones cuando lo que el turista parece apreciar es la autenticidad de un territorio. Por ello, el Capítulo 5 añadió la percepción de los turistas internacionales de los que se han obtenido conclusiones mucho más positivas si cabe que de las de los residentes. Estos definen un aeropuerto como una cuna de oportunidades. Oportunidad de una mayor empleabilidad en la zona y un mayor reconocimiento mundial. En definitiva, los turistas no valoran al aeropuerto en relación al turismo, de hecho, no lo mencionan en sus afirmaciones. Perciben de esta infraestructura como un ente independiente que solo proporciona ventajas. Significante es el hecho de que los residentes atiendan más a desventajas que a lo que esta construcción ofrece como positivo.

De igual modo, aunque existe la tendencia de preguntar al turista sobre el turismo, la opinión de los residentes va tomando relevancia dentro de la literatura y de este estudio pueden extraerse importantes implicaciones para la gestión aeroportuaria y turística de una región al observar la lejanía entre estas y la población local. Y todo ello a pesar de que si bien en la antigüedad, una ciudad con mar era una ciudad de comercio, una ciudad con aeropuerto se transforma hoy en día en una ciudad de cultura y civilización global además de una fuente económica de ingresos. Los aeropuertos de hoy no son solo necesarios para el transporte; han evolucionado hasta ser verdaderos centros comerciales que emplean a gran parte de la población de un territorio. Un ente con personalidad propia que necesita darse a conocer y ser diseccionado de forma que contribuya aún más a un crecimiento sostenible tanto a nivel económico como turístico.

Con respecto a las limitaciones, este estudio no ha estado exento de ellas. Por un lado, las revisiones bibliográficas se han llevado a cabo en la Web of Science por lo que análisis posteriores podrían extender el estudio a otras bases de datos, véase Scopus. En relación con los modelos, la plantilla que se expone en este proyecto no se ha llevado a la práctica, aunque corrige limitaciones de estudios comparativos aunando en un listado cuáles deberían de ser los impactos tenidos en cuenta en un estudio. Las limitaciones del estudio de percepciones incluyen, el tamaño de la muestra y el enfoque regional. Ampliar la muestra sobre las percepciones de impacto en ciudades cercanas podría abrir nuevas vías de investigación para el análisis de la extensión de los impactos sociales.

Además, futuros estudios podrían analizar y profundizar en muchos y diversos temas dada la centralización y especialización actual. Estudios sobre hábitos de compra y consumo dentro de los aeropuertos, campañas publicitarias, calidad del servicio o desarrollo geográfico entre otros podrían tener cabida a la par que extenderían los lazos de un sector que ofrece infinidad de oportunidades.

## 6.1 Bibliografía

Abate, M. (2016). Economic effects of air transport market liberalization in Africa. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 326-337.

Barrett, S. D. (2016). Ryanair and the Low-cost Revolution. In *Air Transport in the 21st Century* (pp. 163-178). Routledge.

Brida, J. G., Deidda, M., & Pulina, M. (2014). Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. *Journal of Transport Geography*, 36, 1-11.

Caballero Galeote, L., & Garcia Mestanza, J. (2020). Qualitative impact analysis of international tourists and residents' perceptions of Málaga-Costa Del Sol Airport. *Sustainability*, 12(11), 4725.

Crompton, J. L. (2006). Economic impact studies: instruments for political shenanigans?. *Journal of travel research*, 45(1), 67-82.

Gierczak, B. (2011). The history of tourist transport after the modern industrial revolution. *Polish Journal of Sport and Tourism*, 18(4), 275-281.

Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S., & Hopkins, D. (2019). Can we fly less? Evaluating the 'necessity' of air travel. *Journal of Air Transport Management*, 81, 101722.

Hall, D. R. (Ed.). (2004). *Tourism and transition: governance, transformation, and development*. Cabi.

ICAO (1944). *Manual on the Regulation of International Air Transport* (Doc 9626, Part 4)

Jaremen, D. E. (2008). Inexpensive airlines-development of regional tourism. *New trends in tourism development*, 157-169.

Lohmann, G., & Pereira, B. A. (2019). Air transport innovations: a perspective article. *Tourism Review*.

O'Connell, J. F., & Williams, G. (Eds.). (2011). *Air transport in the 21st century: key*

*strategic developments*. Ashgate Publishing, Ltd.

Smyth, A., Christodoulou, G., Dennis, N., Marwan, A. A., & Campbell, J. (2012). Is air transport a necessity for social inclusion and economic development?. *Journal of Air Transport Management*, 22, 53-59.

Young, M. (2020). Capital, class and the social necessity of passenger air transport. *Progress in Human Geography*, 44(5), 938-958.