

---

# Impacto de la pandemia en el turismo y transporte en regiones mediterráneas.

## El caso de Murcia, España

---

Impacto da pandemia no turismo e transporte nas regiões mediterrâneas. O caso de Murcia, Espanha

Impact of the pandemic on tourism and transport in Mediterranean regions. The case of Murcia, Spain

---

**Abraham Nuevo López<sup>1</sup>, Ginesa Martínez del Vas<sup>2</sup> y Miguel Puig Cabrera<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Universidad de Málaga, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Geografía Málaga, España

<sup>2</sup> Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM) Murcia, España

abraham@uma.es; gmvas@ucam.edu; mpuig@ucam.edu

Nuevo: <https://orcid.org/0000-0002-2522-1091>

Martínez: <https://orcid.org/0000-0002-2713-0636>

Puig: <https://orcid.org/0000-0003-4524-9830>

---

### RESUMEN

Transporte y turismo forman un binomio propio de la geografía y de la economía. Los efectos del coronavirus, SARS-CoV-2, a escala planetaria, han provocado la disminución en el tráfico de personas a nivel mundial, mermando actividades económicas como las que aquí se presentan. En este trabajo se analizan determinadas variables relacionadas con estas actividades en la Región de Murcia (España). La documentación necesaria para la realización de esta investigación se ha obtenido de diversos organismos oficiales, tales como los Anuarios Estadísticos elaborados por la Región de Murcia, la Encuesta de Turismo de residentes del Instituto Nacional de Estadística o DATAESTUR, así como de diversas y múltiples investigaciones realizadas al respecto.

**PALABRAS CLAVE:** economía; turismo; transporte; impacto.

### RESUMO

Transporte e turismo formam um binômio próprio da geografia e da economia. Os efeitos do coronavírus, SARS-CoV-2, em todo o planeta causaram uma diminuição do tráfico de pessoas em todo o mundo, reduzindo atividades econômicas como as aqui apresentadas. Este artigo analisa algumas variáveis relacionadas a essas atividades na Região de Múrcia (Espanha). A documentação necessária para realizar esta pesquisa foi obtida de vários órgãos oficiais, como os Anuários Estadísticos preparados pela Região de Múrcia, a Pesquisa de Turismo de residentes do Instituto Nacional de Estatística ou DATAESTUR, além de várias e múltiplas investigações feitas sobre isto.

**PALAVRAS-CHAVE:** economia; turismo; transporte; impacto.

### ABSTRACT

Transportation and tourism form a binomial of geography and economy. The effects of the SARS-CoV-2 coronavirus have caused a worldwide decrease in the traffic of people, reducing economic activities such as those presented here. This paper analyzes certain variables related to these activities in the Region of Murcia (Spain). The necessary documentation for this research has been obtained from different official organisms, such as the Statistical Yearbooks elaborated by the Region of Murcia, the Tourism Survey of residents of the National Institute of Statistics or DATAESTUR, as well as from diverse and multiple investigations carried out in this respect.

**KEYWORDS:** economy; tourism; transport; impact.

## 1. Introducción

La Región de Murcia, comunidad autónoma española conformada por una sola provincia y bañada por el mar Mediterráneo al sur en su zona costera, se sitúa en el sureste de la península ibérica, limitando con las comunidades autónomas de Andalucía, Castilla-La Mancha y Comunidad Valenciana (FIGURA 1). Atendiendo a los resultados del Padrón del Instituto Nacional de Estadística, cuenta con una población de 1.511.251 personas; lo que representa un 3,18% de la población española (INE, 2020). Si comprobamos los datos relativos al turismo, la Región de Murcia llegó a recibir en el año 2019 más de millón y medio de visitantes (Europa Press, 2019), pero la pandemia provocada por la COVID-19 ocasionó en la región numerosos efectos adversos en lo relativo a la actividad turística; entre otros, una disminución del grado de ocupación por plazas: un 49,4% en 2019 frente a un 29,8% en 2020 (Centro Regional de Estadística de Murcia, con datos de INE, 2021). Por supuesto, el descenso relativo al número de turistas fue generalizado en 2020, tanto en España como en el resto del mundo, con impactos que se dejaron notar en regiones típicamente turísticas (Romagosa, 2020; Nuevo y Martínez, 2021; Škare *et al.*, 2021; Uğur y Akbiyik, 2020).



FIGURA 1. Localización de la Región de Murcia en España. Fuente: Wikipedia

Las infraestructuras de transporte resultan un elemento básico para el desarrollo del turismo; se realizará un análisis sucinto en un apartado posterior sobre el descenso generalizado de esta actividad económica debido a la crisis provocada por el COVID-19. El sector del transporte juega un papel determinante en la cadena de valor del turismo, pues propicia la accesibilidad a los destinos turísticos y la movilidad de las personas. En el caso de España, en 2021,

el 77% de los visitantes extranjeros accedieron a través de los principales aeropuertos del país (Madrid, Barcelona, Mallorca, Málaga, Alicante), mientras que hasta un 41,4% de los turistas nacionales se desplazaron a su lugar de destino turístico utilizando también el avión. Todos los medios de transporte son relevantes para el tejido turístico, razón por la cual desde instancias oficiales, en España, se ha apostado por fomentar la intermodalidad de los cuatro modos de transporte: viario, ferroviario, aeroportuario y portuario (Exceltur, 2021).

La Región de Murcia cuenta desde 2019 con el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, sucesor del Aeropuerto de Murcia-San Javier, así como con diversas estaciones de tren que en la actualidad realizan servicios de media y larga distancia, así como Cercanías FEVE en Cartagena y Cercanías RENFE (que incluso acaban conectando con la ciudad de Alicante en la Comunidad Valenciana), sumado a trenes de Alta Velocidad (no sin controversias derivadas, entre otros, por temas relacionados con el soterramiento en determinados puntos de la vía). En efecto, se encuentra en funcionamiento la Línea de Alta Velocidad Madrid-Levante y previsiblemente, en los próximos años, entrará en servicio la Línea Murcia-Almería. En lo relativo al transporte por carretera, en su conexión con otros puntos del Estado, destacarían la Autovía/Autopista del Mediterráneo (A-7/AP-7), la Autovía de Murcia (A-30) y la Autovía Puerto Lumbreras-Vélez-Rubio (A-91), que conecta la A-92N (y que cambia de denominación en el límite entre Andalucía y la Región de Murcia) hasta la A-7 en Puerto Lumbreras.

Los objetivos de la presente investigación fueron: a) evaluar el impacto de la pandemia de la COVID-19 en los sectores del turismo y el transporte; b) analizar la interrelación creciente entre ambos sectores, así como la dependencia de economías como la española hacia la actividad turística y la revolución tecnológica en curso.

## 2. Estado de la cuestión

La pandemia provocada por el SARS-CoV-2, cuya infección se notificó por primera vez el 31 de diciembre de 2019, en China, ha trastocado de una manera muy sensible y profunda al conjunto de la sociedad, empezando por el número de vidas que ha segado a lo largo y ancho del mundo. A nivel social y político, la pandemia de la COVID-19 ha comportado también un shock importante, viviéndose situaciones de confinamientos y restricciones desconocidas en muchos países del mundo. En cuanto

a los efectos económicos de la pandemia, el impacto ha sido formidable, especialmente en dos de los sectores que vamos a abordar en este apartado: el turismo y el transporte.

## 2.1 El shock pandémico en el sector turístico

El turismo ha sido sin duda uno de los sectores que más se han visto perjudicados por la crisis del SARS-CoV-2, especialmente en dos regiones del mundo: Asia-Pacífico y el continente americano (en especial para pequeñas naciones insulares), donde múltiples países, como Maldivas, Belice, Camboya o Tailandia, tienen una dependencia significativamente alta respecto con respecto a la actividad turística (Neufeld, 2020). La ONU (2021) cifró, a mediados de 2021, en cuatro billones de dólares el coste que tendría para la economía mundial el impacto de la COVID-19 en el turismo. Además, conviene no olvidar que la afectación del sector turístico comporta igualmente efectos negativos en sectores relacionados con el turismo como la industria de la alimentación, el comercio minorista y, sobre todo, el transporte.

Esta realidad ha llevado a algunos analistas a poner encima de la mesa la necesidad de diversificar la economía de todos esos países, lo que incluye optar por modelos de turismo más sostenibles y con nuevas tecnologías que hagan que la actividad se resienta menos como resultado de la pandemia (Babii y Nadeem, 2021), si bien la idea de optar por modelos de turismo más sostenibles trasciende lo puntual de la pandemia, pues se viene planteando desde hace décadas, en especial desde la formulación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y la Agenda 2030. En este sentido, Vargas (2020) apunta a cuatro posibles escenarios pos-COVID-19: reconfiguración cuantitativa y cualitativa del sector turístico; contracción cuantitativa; cambio cualitativo de la demanda turística; vuelta a la situación anterior a la COVID-19, todo ello apostando por lo que se ha dado en llamar ‘turismo regenerativo’ y por saber adaptarse a la revolución tecnológica, que va a ser imprescindible para la recuperación turística. Algo que ha sido planteado formalmente por la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2021a).

También en esta dirección apunta la línea de investigación de Raya (2021), para quien la industria turística debe profundizar la deriva de generar productos y servicios turísticos On line, aprovechando las potencialidades que puede tener la realidad virtual, algo que ya se ha puesto en práctica en países como Vietnam

o Estados Unidos, y en algunas ciudades de España como Salamanca, Madrid o Barcelona. Es decir, se trata de aprovechar la crisis abierta por el coronavirus para convertir contenidos promocionales por ahora en líneas de negocio para el futuro próximo. Todo ello sin perder de vista que la crisis del sistema turístico se enmarca en una crisis social, cultural, económica y, por supuesto, sanitaria más amplia (Montecón, 2020), de la cual el turismo no se puede sustraer. En cuanto a la adaptación del sector turístico a la nueva realidad impuesta por la pandemia, uno de los cambios implantados ha sido el sistema integral de calidad turística en destinos (SICTED), un mecanismo de acreditación de lugares turísticos seguros y protegidos frente al virus. En la misma dirección se enmarca la iniciativa del Instituto para la Calidad Turística Española (ICTE), que ha creado el distintivo o certificación SAFE TOURISM (sello otorgado a los prestadores de servicios turísticos como garantía de seguridad y de protección frente a los riesgos derivados de la COVID-19) para las empresas del sector turístico (DATAESTUR, 2021).

## 2.2 El transporte en tiempos de COVID-19

El transporte, estrechamente vinculado con la actividad turística, ha sido si cabe un sector aún más afectado que el turismo por la pandemia, sobre todo el transporte aéreo y marítimo (no olvidemos que la mayor parte de las mercancías se transportan por mar). Si el conflicto principal se ha situado entre la seguridad sanitaria y el mantenimiento de la actividad económica en el sector (Ford, 2020), el transporte ha salido muy mal parado, realidad que se ha visto agudizada con la crisis de los cuellos de botella (el episodio vivido a partir del primer semestre de la pandemia, cuando se volvió a poner en marcha el ciclo de producción con relativa normalidad y las cadenas logísticas se saturaron por el shock productivo provocado por dicha pandemia) que ha tenido lugar a finales de 2021.

En todo caso, hay que tener presente que el impacto de la pandemia no ha sido el mismo en todo el sector del transporte y la logística, ya que este es muy heterogéneo. Así lo ha expuesto y demostrado Viard (2021), de tal modo que se pueden describir dos grandes subsectores (el primero, más beneficiado, y el segundo, más perjudicado): el segmento de comercio electrónico, transporte y logística vinculada, así como los proveedores de logística a los grupos de distribución, por un lado, y el transporte por pasajeros y el mundo de la carga, sobre todo como consecuencia de la semiparálisis del comercio, por otro

lado. Una de las posibles tendencias, que habrá que ver si el futuro la confirma o no, es un mayor uso del transporte ferroviario de mercancías. En cualquier caso, en países como España esta es una realidad aún muy lejana, pues casi todo el transporte de mercancías se efectúa por carretera; en concreto, un 95% frente al 75,3% de la media de la UE (INE, 2021). Por último, respecto a cómo ha afectado la pandemia al transporte y la logística y las posibles tendencias que se pueden prospectar, lo cierto es que el SARS-CoV-2 ha ocasionado un cambio radical en los patrones de movilidad, algo que, como explican Xenophontos *et al.* (2020) y Viard (2021), se ha traducido en un menor número de desplazamientos tanto en el interior de cada país como entre distintas naciones. De cualquier modo, aún es pronto para vaticinar si esta tendencia se terminará consolidando o no.

### 3. Metodología y fuentes de obtención de la información

Además del análisis bibliográfico sobre el estado de la cuestión, en lo referente al impacto de la pandemia en el transporte y en el turismo, y a su vez del transporte en general en la actividad turística, se ha obtenido información relativa, entre otros aspectos, a las pernoctaciones de la Encuesta de Turismo de residentes del Instituto Nacional de Estadística, aquella que trata sobre el transporte procedente de las Estadísticas sobre Obras Públicas y Transportes de la Región de Murcia y DATAESTUR. Se trata de discutir el impacto de la COVID-19 sobre los medios de transporte y, a su vez, la concatenación del shock vivido en el transporte y la logística con otros impactos económicos como la pérdida de empleos y, en especial, la ralentización brusca de la actividad turística.

Se ha empleado el método de la revisión bibliográfica sistemática y la comparación de datos estadísticos en la serie temporal pre y postpandemia.

### 4. Impacto de la pandemia en la actividad turística a nivel regional, nacional e internacional

La actividad turística se ve obligada en este momento de la historia a desarrollarse en un nuevo entorno de profilaxis frente a un virus que ha demostrado un poder de parálisis y secuelas de altísimo impacto. A nivel mundial, la industria turística se ha resentido a consecuencia de la COVID-19; desde el 20 de abril de 2020, casi todos los destinos turísticos mundiales introdujeron restricciones de movilidad y, el 1 de noviembre del mismo año, el 27%

de los destinos cerraron por completo sus fronteras al turismo global; esto es, una caída de la actividad turística sin precedentes en la historia reciente, retornándose a niveles de 1990, con una pérdida estimada a nivel mundial de 2 billones de dólares norteamericanos (OMT, 2021b). En el conjunto de la UE, a lo largo del ejercicio de 2020, el número de noches en alojamientos turísticos disminuyó un 52% (HOSTELTUR, 2021).

De cara a precisar mejor el impacto de la pandemia sobre la actividad turística, hay que tener presente que en 2019, un año antes de que irrumpiera la COVID-19 y el conjunto de restricciones que tanto afectaron al tejido turístico, el turismo mundial llegó a registrar 1.500 millones de viajeros (HOSTELTUR, 2020), mientras que en 2020, durante el año de mayor impacto de la pandemia sobre la industria turística, la cifra se redujo hasta los 500 millones de turistas a nivel mundial (OMT, 2021c), esto es, un 66,67% de reducción de la actividad.

En el conjunto de España, la crisis provocada por la pandemia ha sido muy intensa, sobre todo teniendo en cuenta que España es un país harto sensible a la evolución de la actividad turística, principalmente en cuanto a la exposición al turismo no residente. No en vano, según el reciente informe del Banco de España, la caída brusca de las exportaciones turísticas explicó una proporción destacada de la disminución del PIB en 2020, cerca de una tercera parte, tal y como muestra la FIGURA 2.

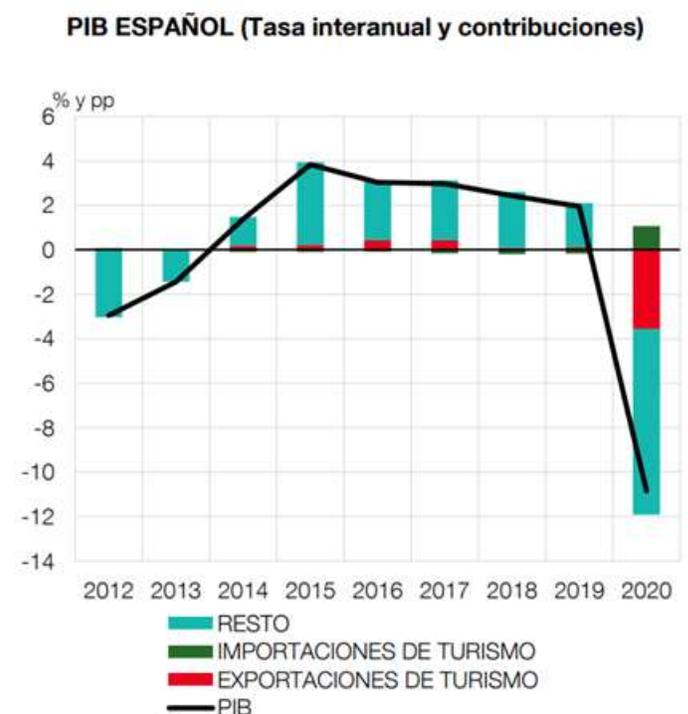


FIGURA 2. Caída del turismo y del PIB en España (2012-2020). Fuente: Arce (2021)

También ha quedado constatada por ahora la limitada capacidad que tiene el turismo nacional para compensar la evolución desfavorable del turismo global (Arce, 2021). A todo ello hay que sumar el hecho de que persiste la incertidumbre de la senda de recuperación del turismo mundial (Arce, 2021). Según datos del INE (2021), el total de viajes a España durante el último trimestre de 2021 fue de 57.034.795 turistas, de los cuales solo 3.195.340 fueron turistas extranjeros. Para ponderar bien el significativo impacto de la pandemia sobre la actividad turística en España, téngase presente que en 2019, antes del inicio de la pandemia de la COVID-19, España recibió 83.509.153 turistas, es decir, un 46,42% más de visitantes que en el último trimestre de 2021 (INE, 2022).

Hay que decir que en España han sido muchas las medidas que se han tomado para tratar de reducir la tasa de contagios. Así, la Secretaría de Estado de Turismo del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de España (2020), en coordinación con el Ministerio de Sanidad ha elaborado una serie de guías prácticas para agencias de viajes, albergues, alojamientos rurales, balnearios, campings, campos de golf, espacios naturales protegidos, espacios públicos singulares, estaciones de esquí y montaña, hoteles, instalaciones náutico-deportivas, ocio nocturna, parques de atracciones y de ocio, playas, restaurantes, transporte público, etc., que han sido de gran utilidad para intentar paliar la situación. Igualmente, el Gobierno de España (2020), en el marco de la Agenda 2030, presentó un 'Plan de impulso para el sector turístico', apuntando al carácter estratégico de la industria turística en España.

Las previsiones de estudiosos como Binggeli *et al.* (2021) han puesto de manifiesto que España podría haber perdido hasta ahora unos 200.645 millones de euros y unos 4,4 millones de empleos, de tal modo que la recuperación podría postergarse por años, por ejemplo entre 2024 y 2025, atendiendo a variables como el atractivo de los destinos turísticos, la dependencia del transporte aéreo, la salud y la higiene, la dependencia de los viajes de negocios y la sostenibilidad. Una prospección en la que coinciden analistas financieros como Ibáñez de Aldecoa (2020). Asimismo, estudios como el de Cañada y Navarro (2021) han confirmado que los espacios más desfavorecidos de la pandemia por el cierre de empresas y el paro generado han sido los entornos urbanos.

Por comunidades autónomas, las regiones más afectadas han sido aquellas que más dependen del turismo no residente (Arce, 2021). En el caso concreto de la Región de Murcia, la comunidad autónoma vio caer

en un 72,9% la entrada de turistas respecto a 2019 (INE, 2021). Una ciudad emblemática del turismo murciano, Cartagena, que tiene en la actividad turística su principal fuente de ingresos, se ha visto especialmente afectada por la pandemia (Zaragoza *et al.*, 2021); una urbe, además, cuyo puerto tiene una importancia capital en el tráfico de mercancías y pasajeros mediterráneo pero que ha visto igualmente cómo el flujo de personas se ha resentido de manera considerable. Un buen medidor del nivel de impacto de la pandemia sobre la actividad portuaria de la región es el dato de que, en cuanto a graneles líquidos y sólidos, la disminución interanual respecto a 2020 fue del -4,65 y -4,03%; además, en cuanto al tráfico de personas, en la actualidad, la previsión de cruceros turísticos para 2022 se ha ajustado debido a los problemas ocasionados por la pandemia y el subsecuente ajuste de las navieras que operan en la ciudad murciana (Autoridad Portuaria de Cartagena, 2021). Esto es, tenemos una afectación considerable al mundo del transporte, tanto de personas como de mercancías, como consecuencia de la parálisis productiva inducida por la COVID-19.

En este sentido, cabe decir que el turismo de cruceros, buque insignia del turismo en determinados puntos de España y otros países, vive una situación muy complicada, si bien desde fines de 2021 se está produciendo una tímida recuperación, según se desprende de las conclusiones a las que ha llegado un medio de referencia en el sector, el diario 'Preferente' (2021). Es, en todo caso, un ejemplo claro más de uno de los subsectores clave del turismo que está obligado a adaptarse tras el trauma provocado por la pandemia. Por último, en lo que respecta a las previsiones del turismo en la región, van a depender sobre todo de dos factores: la evolución de la pandemia y el conjunto de medidas restrictivas que tomen las autoridades a nivel estatal, regional y municipal. Es muy probable que el turismo nacional, y en concreto el turismo rural, cobre cada vez más importancia (Ruralmur, 2021).

## 5. Impacto de la pandemia en el transporte a nivel regional, nacional e internacional

El transporte y la logística, como decíamos, se ha visto aún más afectado por la pandemia que otros sectores económicos. A escala mundial, el sector se ha resentido considerablemente por el shock originado por la COVID-19. En el caso del transporte marítimo, la incidencia en el normal funcionamiento del sector logístico fue notable (la actividad se contrajo un 3,8% en

2020), hasta el punto de que posteriormente provocaría importantes cuellos de botella en las cadenas globales de suministro, congestiones en terminales portuarias, fletes de los contenedores a niveles insólitamente altos y una gran cantidad de buques navieros sin poder operar con normalidad. En la actualidad, a fecha de mayo de 2022, persisten los problemas en la cadena logística mundial, fundamentalmente como consecuencia de la adaptación de las empresas logísticas al proceso de relocalización y a los problemas de la economía china y la pandemia, que están paralizando parcialmente importantes puertos como el de Shanghái (Portafolio, 2022). Respecto al transporte aéreo, ha sufrido aún más por la pandemia que el marítimo; así, en una región como la latinoamericana, el volumen de carga aérea se contrajo hasta un 32%. Por último, el transporte mundial por carretera vio cómo la facturación disminuía hasta un 18% (ONU, 2021; UNCTAD, 2021; Álvarez *et al.*, 2021). Es el proceso de desarticulación de las cadenas de valor globales que, en palabras de Méndez (2020: 62), lleva a la “toma de conciencia sobre la fragilidad de este modelo de organización productiva, que conlleva excesivas dependencias, desequilibrios y riesgos ahora visibles”, lo que significa que la pandemia de la COVID-19 no habría hecho más que agudizar o agravar un problema preexistente en toda la cadena de valor mundial, tanto a nivel logístico y de transportes como de tejido turístico.

En España, el sector del transporte, sobre todo el transporte por carretera, ha sufrido de un modo considerable la parálisis o semiparálisis de la actividad que ha provocado la COVID-19, así como los posteriores efectos negativos por haber tenido parado el sector durante tanto tiempo, produciéndose un descenso de entre el 50 y 60% del tráfico de camiones en todo 2020 (García y Jiménez, 2021). Según datos del INE (2021), España registró la tercera mayor caída en el transporte aéreo de viajeros de toda la UE (un -98,5%), y ocupando el primer puesto en mayor diferencia de viajeros por esta modalidad respecto a 2019 (61,6 millones menos, frente a los 59 de Alemania o los 44,2 de Francia). En cuanto al transporte por carretera en España, a lo largo de 2020 se transportaron en total 11,2 miles de toneladas menos que en 2019 (INE, 2021). Por todo ello, la Asociación Española de Transporte (2021) ha recogido en un documento reciente, titulado Impacto del COVID-19 en la movilidad urbana en España. Lecciones aprendidas, una serie de pautas para minimizar el impacto de la pandemia en toda la cadena de transportes de pasajeros y mercancías en España. Iniciativas que también han

tenido su traslación a nivel regional, como es el caso de la Consejería de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia (2021), que ha aprobado una batería de medidas para paliar los efectos de la COVID-19 sobre el transporte y la logística.

Por último, en la Región de Murcia, los datos que suministra el Informe del Mercado de Trabajo de Murcia. Datos 2020 (SEPE, 2021) permiten comprender bien la magnitud de los efectos provocados por la pandemia.

El transporte/almacenamiento, junto con el comercio, la hostelería, la administración pública, la sanidad y las actividades inmobiliarias son los subsectores con más peso laboral en la región, por lo que era previsible que el enorme impacto en el sector por la pandemia desencadenara también consecuencias negativas en cuanto al empleo. No obstante, si bien en el conjunto de España la variación del porcentaje de mercancías transportadas por carretera respecto a 2019 fue del -4,82%, en Murcia se produjo un crecimiento positivo del 8,32%, diferencia que puede ser debida al peso específico que tiene la región en el transporte por carretera del arco mediterráneo español. Por transportes, el tráfico aéreo de pasajeros y de aeronaves sufrió una contracción del -80,4% y del -68,7% respecto a 2019, mientras que el total de toneladas transportadas por barco de graneles y mercancías generales cayó un -3,7% y un -15,5% en relación con 2019 en el Puerto de Cartagena, si bien el montante de toneladas en transporte por carretera creció a nivel intrarregional un 8,3%, pero se redujo un -5,6% a escala interregional. Por último, el transporte ferroviario de larga distancia disminuyó bruscamente (un -56,3% para el corredor Cartagena-Murcia-Madrid y un -63,7% para el corredor Cartagena-Murcia-Barcelona), como también lo hizo el de cercanías (-45,2% en Murcia-Águilas o -61,4% en Murcia-Cartagena).

Pese a todo, el papel de motor y dinamizador económico que tiene el transporte y la logística en Murcia ha quedado patente en las conclusiones que se han extraído en el reciente Foro Transporte y Logística (2021), sobre todo en lo que tiene que ver con la incorporación de las nuevas tecnologías al sector del transporte en un tiempo en que se han tenido que reducir al mínimo los contactos físicos entre personas a resultas del virus.

En definitiva, el sector ha resistido mejor en Murcia que en el conjunto de España, pero la actividad ha tenido que afrontar dificultades notables, por lo que se ha visto obligado a acometer importantes transformaciones para adaptarse a la situación pos-COVID-19.

## 6. Conclusiones

Tanto el turismo como el transporte, estrechamente interrelacionados, se han visto seriamente afectados en todo el mundo como consecuencia de la pandemia, dado que ambos sectores dependen en gran medida de la movilidad y desplazamientos de personas y mercancías dentro de la cadena global para poder sostener su actividad.

Tanto a nivel internacional como a nivel nacional y regional (caso de Murcia), la pandemia ha tenido consecuencias muy negativas para el sector turístico y los transportes, dos sectores estrechamente interrelacionados, si bien muchos de los problemas eran preexistentes y, por ende, lo que la pandemia hizo fue agudizarlos o agravarlos. La misma conclusión cabe colegir del hecho de que la pandemia ha agravado la necesidad de buscar modelos de turismo y de transporte más eficientes y sostenibles. En este sentido, para futuras investigaciones cabría analizar hasta qué punto la COVID-19 ha sido más acelerador de cambios necesarios en el transporte y el turismo que, por el contrario, un entorpecedor u obstaculizador de transformaciones que, como decimos, se antojan indispensables para lograr el objetivo de un desarrollo económico más sostenible y resiliente. Si la

COVID-19 ha desarticulado las cadenas de valor globales a nivel turístico y logístico, al mismo tiempo ha puesto encima de la mesa la necesidad de modificar el sistema productivo.

En cuanto al impacto que ha tenido la pandemia en una región como la murciana, habiendo mostrado que el impacto ha sido menor para el transporte que en otras comunidades autónomas de España, ha quedado patente que el sector, seguramente por las medidas adoptadas y los cambios que se han acometido, ha sabido afrontar bien el envite.

Asimismo, la pandemia ha profundizado y consolidado la tendencia hacia una mayor vinculación de ambos sectores económicos con la revolución que están suponiendo las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. De hecho, si algo ha puesto de manifiesto la actual crisis tanto para la industria turística como para la logística y el transporte, es precisamente la necesidad de que el conjunto de la economía se adapte con la mayor flexibilidad posible a una realidad caracterizada por restricciones a la movilidad, por lo que contar con mecanismos lo suficientemente ágiles a nivel tecnológico es fundamental para que la actividad no se resienta tanto.

## 7. Referencias citadas

- FORD FERRER, G. 2020. “Transporte marítimo y transporte aéreo internacionales en el contexto de la pandemia de la Covid-19”. *Revista Derecho y Salud*, 5: 143-156. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/>.
- FORO TRANSPORTE y LOGÍSTICA. 2021. *El transporte y la logística, motor de la recuperación económica de la Región*. Disponible en: <https://murciadiario.com/art/28112/>.
- GARCÍA ORTEGA, M. G. y J. E. JIMÉNEZ SÁNCHEZ. 2021. “Efectos del Covid-19 en el transporte terrestre de carga en 2020”. *Publicación Técnica*, 628. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/>.
- GOBIERNO DE ESPAÑA-AGENDA 2030. 2020. *Plan de impulso para el sector turístico: Hacia un turismo seguro y sostenible*. Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/>.
- HOSTELTUR. 2021. *El impacto de la COVID-19 en el turismo europeo en tres gráficos*. Disponible en: [https://www.hosteltur.com/146227\\_el-impacto-de-la-covid-19-en-el-turismo-europeo-en-tres-graficos.html](https://www.hosteltur.com/146227_el-impacto-de-la-covid-19-en-el-turismo-europeo-en-tres-graficos.html).
- HOSTELTUR. 2020. *El turismo mundial registró 1.500 millones de viajeros en 2019*. Disponible en: [https://www.hosteltur.com/133964\\_el-turismo-mundial-registro-1500-millones-de-viajeros-en-2019.html](https://www.hosteltur.com/133964_el-turismo-mundial-registro-1500-millones-de-viajeros-en-2019.html).

- IBÁÑEZ DE ALDECOA FUSTER, J. 2020. *El sector turístico frente a la COVID-19: un impacto sin precedentes*. CaixaBank Research. Disponible en: <https://www.caixa-bankresearch.com/es>.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). 2022. *España en cifras, 2019*. Disponible en: <https://www.ine.es/>.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). 2021. *La caída del transporte. Cifras*. Boletín informativo del Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: <https://www.ine.es/>.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). 2020. *Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero*. Disponible en: <https://www.ine.es/>.
- MÉNDEZ, R. 2020. *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: apuntes geográficos*. REVIVES. Madrid, España.
- MONTECÓN, A. 2020. “La crisis sistémica del turismo: una perspectiva global en tiempos de pandemia”. En: M. SIMANCAS CRUZ; R. HERNÁNDEZ MARTÍN y N. PADRÓN FUMERO (Coords.), *Turismo pos-COVID-19. Reflexiones, retos y oportunidades*. Universidad de La laguna. Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad. España. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10045/108282>.
- NEUFELD, D. 2020. *Visualizing the Countries Most Reliant on Tourism*. Disponible en: <https://www.visualcapitalist.com/countries-reliant-tourism/>.
- NUEVO LÓPEZ, A y G. MARTÍNEZ DEL VAS. 2021. “Turismo sostenible versus depredación turística. Islas Baleares, España”. *Revista Geográfica Venezolana*, 62(2): 394-409.
- ONU. 2021. *El impacto del COVID-19 en el turismo costará cuatro billones de dólares a la economía mundial*. Disponible en: <https://news.un.org/es/story/>.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT). 2021a. *Guiar la recuperación del turismo*. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/turismo-covid-19>.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT). 2021b. *COVID-19 y el sector turístico. el turismo antes de la pandemia*. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/covid-19-y-sector-turistico-2020>.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT). 2021c. 2020: *El peor año de la historia del turismo, con mil millones menos de llegadas internacionales*. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/news/2020>.
- PORTAFOLIO. 2022. *Los problemas que aún mantienen la crisis logística mundial*. Disponible en: <https://www.portafolio.co/internacional/>.
- PREFERENTE. 2021. *El turismo de cruceros despega tras 20 meses en blanco*. Disponible en: <https://www.preferente.com/>.

- RAYA, J. M. 2021. *El impacto de la pandemia en el turismo: modelos, estancias y mercado de alquiler*. EsadeEcPol, Center for Economic Policy. Disponible en: <https://www.esade.edu/ecpol/es/publicaciones/>.
- ROMAGOSA, F. 2020. “The COVID-19 crisis: opportunities for sustainable and proximity tourism”. *Tourism Geographies*, 22(3): 690-694.
- RURALMUR. 2021. *Pasado y futuro del turismo rural: Efectos del Covid-19 en el sector turístico de la Región de Murcia*. Disponible en: <https://www.murcia.com/region/noticias/2021/>.
- SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL (SEPE), MINISTERIO DE TRABAJO y ECONOMÍA SOCIAL, GOBIERNO DE ESPAÑA. 2021. *Informe del Mercado de Trabajo de Murcia. Datos 2020*. Disponible en: [https://www.sepe.es/SiteSepe/contenidos/que\\_es\\_el\\_sepe/publicaciones](https://www.sepe.es/SiteSepe/contenidos/que_es_el_sepe/publicaciones).
- ŠKARE, M.; SORIANO, D. R. & M. PORADA-ROCHÓN. 2021. “Impact of COVID-19 on the travel and tourism industry”. *Technological Forecasting and Social Change*, 163: 120469.
- UĞUR, N. G. & A. AKBIYIK. 2020. “Impacts of COVID-19 on global tourism industry: A cross-regional comparison”. *Tourism Management Perspectives*, 36: 100744.
- UNCTAD. 2021. *El transporte marítimo durante el COVID-19: por qué se han disparado los fletes de los contenedores*. Disponible en: <https://unctad.org/es/news/>.
- VARGAS SÁNCHEZ, A. 2020. “Entender el turismo post-coronavirus: posibles escenarios”. En: F. J. BAUZÁ MARTORELL (Dir.); F. J. MELGOSA ARCOS (Dir.); L. M. RONDÓN GARCÍA (Coord.); L. TROITIÑO TORRALBA (Coord.) y C. MULET FORTEZA (Coord.), *Turismo después de la pandemia global. Análisis, perspectivas y vías de recuperación*, pp. 15-40. Universidad de Salamanca. España. Disponible en: <https://eusal.es/index.php/>.
- VIARD, A. L. 2021. *COVID-19: Impacto en el sector de logística y transporte*. Disponible en: <https://www.mazars.es/Pagina-inicial/Insights/ltimas-Noticias/>.
- XENOPHONTOS, C. S.; BLANCO SEGARRA, J. M.; SPEAR, J.; EVANS, C. y V. GALASSO. 2020. “COVID-19: Lecciones aprendidas en la fase temprana de la pandemia por la comunidad de la carretera y del transporte”. *Reoutes/Roads: Roads*, 384: 69-74. Disponible en: <https://carreterasyalgomias.com.py/wp-content/uploads/2021/03/Histoires-de-routes-ES.pdf>.
- ZARAGOZA, C.; TONDA, P.; ZÁLVEZ, S. y J. ROS. 2021. Efectos de la crisis del COVID en la economía de Cartagena. *Congreso de Jóvenes Investigadores, Universidad Politécnica de Cartagena, Cartagena* (Murcia, España), (13 de mayo).