

Situación, perspectivas y retos de la economía alicantina

septiembre 2025

Gabinete de Estudios
Cámara Oficial de Comercio, Industria,
Servicios y Navegación de Alicante

**Cámara Oficial de Comercio, Industria,
Servicios y Navegación de Alicante**

Ruperto Chapí 3 · 03001 Alicante
Telf.: 96 514 86 50
Fax: 96 520 14 57
gestudios@camaralicante.com

1. ESTRUCTURA PRODUCTIVA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE

1.1. Introducción

La provincia de Alicante ha registrado un elevado crecimiento económico y demográfico en los últimos años que la ha situado en el **quinto lugar en el ranking nacional en términos de PIB y en el cuarto lugar en términos de población**.

La estructura productiva de la provincia se caracteriza por un **peso elevado del sector servicios**, que representa el 72% del PIB, cuatro puntos por encima de la media nacional. Esta mayor relevancia se debe principalmente a las actividades inmobiliarias, turísticas y comerciales.

La **provincia presenta una menor especialización industrial** (la industria representa el 11% del PIB, frente al 16% en el conjunto de España), mientras que **la construcción**, aunque ha reducido su peso desde los máximos alcanzados en la etapa de expansión de mediados de los noventa, **sigue situándose por encima de la media nacional** (7% frente al 5%). El **sector primario representa solo el 1%** del PIB provincial, un punto por debajo de la media española.

El crecimiento de la economía alicantina continúa **vinculado al aumento poblacional**, especialmente gracias a los flujos migratorios y a la incorporación de trabajadores extranjeros al mercado laboral. Según la Estadística Continua de Población del INE, a 1 de enero de 2025 la provincia superaba los 2 millones de habitantes, con un crecimiento medio anual del 1,4%. La población extranjera representa el 24% del total (493.000 residentes), muy por encima de la media nacional del 14%, y explica más del 60% del crecimiento demográfico de los últimos 20 años.

La expansión de la actividad se ha traducido en un **notable crecimiento del empleo**. En 2024, la cifra de afiliados a la Seguridad Social superaba los 744.000 trabajadores, el nivel más alto de la serie histórica. La distribución sectorial refleja el peso de los servicios (77%), seguidos de la industria (12%), la construcción (8%) y el sector primario (3%).

1.2. Turismo

1.2.1. Características y evolución reciente

El turismo es el motor económico de la provincia de Alicante, no solo por su impacto en ramas directamente relacionadas con la demanda turística, como la hostelería y la restauración, sino también por su efecto de arrastre sobre múltiples sectores y actividades.

En 2024, se han batido todos los récords: **15,7 millones de turistas, 123 millones de pernoctaciones**, un gasto turístico de **13.000 millones de euros** y más de **400.000 plazas** en alojamientos turísticos. El crecimiento se ha apoyado en la fortaleza del turismo extranjero, impulsado por la mejora de la renta de los hogares europeos, la seguridad percibida de los destinos y la competitividad internacional.

El turismo británico sigue siendo el principal emisor de turistas internacionales, aunque se observa una creciente diversificación de mercados. El turismo nacional también mantiene un balance positivo en un contexto de recuperación de los viajes al exterior.

Las segundas residencias y las viviendas de familiares y amigos concentran el 60% de las pernoctaciones de extranjeros y cerca de la mitad de las realizadas por españoles. Al mismo tiempo, los alojamientos turísticos de alquiler han crecido de forma muy intensa, representando ya más de un tercio de las pernoctaciones de turistas extranjeros.

1.2.2. Perspectivas

- **Consolidación del gasto en viajes** como una de las prioridades de consumo de los hogares europeos, incluso en un contexto de desaceleración económica, lo que garantiza una base estable de demanda.
- **Mayor percepción de seguridad** en los destinos españoles, que mantiene a la provincia en ventaja competitiva frente a otros países del Mediterráneo.
- **Incremento de las conexiones aéreas** en el Aeropuerto de Alicante, lo que facilita la llegada de turistas internacionales y diversifica mercados emisores.
- **Reducción del precio del transporte ferroviario**, resultado de la mayor competencia en el corredor mediterráneo, que impulsa los viajes nacionales.

- **Competitividad en precio respecto a destinos alternativos**, apoyada en una oferta diversa y en la capacidad de mantener altos niveles de calidad.
- **Riesgos a considerar:**
 - La **debilidad económica de la zona euro**, que podría limitar el gasto turístico.
 - El **aumento de los viajes de españoles al extranjero**, que puede restar crecimiento al turismo nacional.
 - La **saturación por proliferación de viviendas turísticas**, que supera en algunos municipios la capacidad hotelera y genera tensiones sobre el modelo sostenible.

1.2.3. Retos

- Alcanzar un **modelo turístico sostenible** desde el punto de vista económico, social y ambiental.
- Modernizar infraestructuras y aplicar herramientas tecnológicas para la eficiencia energética y el consumo de agua.
- Mejorar la calidad del destino mediante certificaciones (Bandera Azul, Qualitur, Biosphere, SICTED).
- Reforzar la conectividad aérea, marítima y terrestre.
- Apostar por segmentos de demanda de mayor capacidad de gasto, mediante la especialización y diversificación de productos.
- Avanzar en la digitalización: destinos turísticos inteligentes, comunicación digital integrada y digitalización de playas y espacios naturales.

1.3. Construcción

1.3.1. Características y evolución reciente

El mercado inmobiliario de la provincia se caracteriza por la **fortaleza de la demanda** y la **escasez de la oferta**.

La **demanda de vivienda crece con fuerza**, impulsada por distintos factores: la evolución favorable del empleo y la renta de los hogares, el aumento de la población debido a los flujos migratorios, el dinamismo de la demanda extranjera y la tendencia descendente de los tipos de interés.

En 2024 se vendieron **56.296 viviendas**, de las que **28.267 fueron adquiridas por extranjeros**, lo que sitúa a Alicante a la cabeza de España en compra de vivienda por extranjeros (23% del total nacional).

En contraste, la oferta sigue limitada: solo **7.420 visados de obra nueva** en 2024, cifra muy por debajo del promedio de más de 41.000 visados anuales en el período 2000-2007. La producción actual de vivienda nueva no cubre la creación neta de hogares (unos 15.400 en 2024).

La escasez de suelo, el encarecimiento de materiales, la falta de mano de obra cualificada y la reducida rehabilitación limitan la oferta, presionando al alza los precios. El incremento afecta especialmente a los municipios turísticos, impulsado por la fuerte demanda extranjera.

1.3.2. Perspectivas

- **Demanda sostenida y dinámica**, impulsada por la mejora de la renta de los hogares, el descenso de tipos de interés y la creación de empleo, que refuerzan la capacidad de compra.
- **Crecimiento demográfico por flujos migratorios**, que seguirá generando nuevos hogares y aumentando la presión sobre el mercado.
- **Reducción del tamaño medio de los hogares**, fenómeno estructural que incrementa la necesidad de viviendas adicionales.
- **Fuerte presencia de la demanda extranjera**, que continuará consolidando a Alicante como destino residencial preferente en España.
- **Evolución de la oferta**: previsión de crecimiento moderado de la vivienda iniciada, aunque insuficiente para cubrir la creación neta de hogares. Según el INE, entre 2025 y 2031 la población de la provincia de Alicante se

incrementará en **250.731 habitantes**. Estas previsiones apuntan a un aumento de **103.000 hogares** en dicho período (17.179 hogares anuales).

- **Restricciones estructurales persistentes:** costes de construcción todavía elevados respecto a 2019, escasez de suelo finalista y lentitud en la concesión de licencias.
- **Tendencia de los precios:** el desequilibrio entre oferta y demanda mantendrá la presión al alza, especialmente en municipios turísticos y áreas con gran demanda extranjera.

1.3.3. Retos

- Mejorar la accesibilidad a la vivienda, especialmente para jóvenes y hogares con menor renta.
- Superar problemas estructurales: escasez de suelo urbanizable, trabas administrativas en licencias, falta de mano de obra cualificada y costes elevados.
- Incrementar la actividad de rehabilitación.
- Reducir la incertidumbre regulatoria y equilibrar el auge del alquiler turístico frente al uso residencial.

1.4. Industria

1.4.1. Características y evolución reciente

La industria alicantina se caracteriza por su diversificación y especialización territorial, así como por su capacidad de adaptación.

La moderación de los costes de la energía y la **mejora de las condiciones de financiación** están teniendo un efecto positivo sobre la actividad. Sin embargo, la debilidad de la economía de la Unión Europea —principal destino de las ventas exteriores de la provincia— y las propias limitaciones estructurales de la industria alicantina, muy especializada en sectores sometidos a una fuerte competencia internacional, están lastrando los resultados globales del sector.

En 2024 el **VAB industrial descendió un 1,1%**, reflejando una pérdida de peso en la economía provincial. Las ramas tradicionales (calzado, textil, metal, juguete) sufrieron caídas, mientras que la química, farmacéutica, alimentación y bebidas, energía y papel crecieron.

El sector sigue perdiendo presencia en el tejido empresarial de la provincia (9,4% del total), con 153 empresas menos que en 2023, especialmente en algunas industrias manufactureras como las del cuero y calzado. El tamaño reducido de las compañías limita la inversión, el aumento de la productividad y la capacidad innovadora.

Pese a la menor producción, el empleo se mantuvo estable en torno a **91.222 afiliados a la Seguridad Social**. La exportación industrial, que supone el 77% del total provincial, cayó un 1,5%.

1.4.2. Perspectivas

- **Entorno financiero y de costes favorable:** la moderación de los precios energéticos y unas condiciones crediticias más flexibles apoyan la actividad, aunque sin compensar plenamente la debilidad de la demanda externa.
- **Impacto de los nuevos aranceles de EE.UU.,** que afectan tanto a exportaciones directas como a insumos industriales, limitando la competitividad de las empresas locales.
- **Apreciación del euro,** que resta competitividad a las exportaciones alicantinas en mercados extracomunitarios.

- **Desaceleración de la zona euro**, principal destino de las ventas exteriores de la provincia: tras un arranque de 2025 más dinámico, se espera un crecimiento más moderado y una revisión a la baja para 2026.
- **Diferenciación sectorial**: ramas como la química, la alimentación o la energía podrían mantener cierta estabilidad, mientras que manufacturas tradicionales (calzado, textil, juguete) seguirán más expuestas a la competencia global.
- **Escenario general**: crecimiento moderado de la actividad industrial en 2025, condicionado por la evolución del comercio internacional y por la capacidad de las empresas alicantinas para diversificar mercados y avanzar en innovación.

1.4.3. Retos

- Incrementar la aportación de la industria al PIB provincial, con más empresas y mayor inversión en innovación.
- Impulsar la internacionalización y aumentar el número de exportadoras regulares.
- Avanzar en la transición energética, con más renovables, menos emisiones y procesos sostenibles.
- Generar empleo cualificado y mejor remunerado.
- Aumentar el tamaño empresarial para reforzar la digitalización, la innovación y la productividad.
- Aumentar la disponibilidad de suelo industrial.

1.5. Internacionalización

Alicante es una provincia exportadora, con cerca de **8.000 empresas exportadoras**, de las que el 40% son regulares.

En 2024 las **exportaciones alcanzaron 7.000 millones de euros** (20% de la Comunitat Valenciana y 2% de España). Con **importaciones de 5.800 millones**, la balanza comercial provincial fue **superavitaria en 1.200 millones**.

Las exportaciones industriales suponen cerca del 80% del total, destacando el calzado, alimentación y bebidas, maquinaria, material eléctrico y electrónico, textil, plásticos, productos químicos y manufacturas de aluminio. La **agricultura es muy competitiva en los mercados internacionales**, con un valor de exportación de 1.600 millones de euros y un saldo comercial agrario que explica el 75% del superávit provincial.

La estructura exportadora se ha diversificado respecto a los años noventa, cuando el calzado suponía el 60% de las ventas industriales. Hoy representa el 20%, mientras que otros sectores (hortofrutícola, alimentación y bebidas, maquinaria, químicos, plásticos) han ganado peso.

El **62% de las exportaciones se dirige a la UE-27**, y mayoritariamente a la zona euro (86% de la exportación a la UE-27 y 53% de la exportación total). Francia, Alemania, Italia, Portugal, Países Bajos, Polonia y Bélgica son los principales clientes. Fuera de la UE destacan Reino Unido, Estados Unidos, Marruecos, Turquía, Suiza, México, China, Canadá y Arabia Saudí.

La exposición comercial a EE.UU. es reducida. El valor de los flujos comerciales de exportación e importación con este país supone el 1,6% del PIB provincial, por debajo de lo que supone en la Comunitat Valenciana (2,9%), España (3,1%) y la UE (4,8%). En 2024 las exportaciones a Estados Unidos fueron de 446 millones de euros, frente a importaciones de 264 millones, lo que dejó un superávit de 182 millones.

El impacto directo de un aumento de los aranceles se considera en general limitado, aunque puede ser mayor en algunos sectores y productos específicos. La provincia de Alicante también puede verse afectada de forma indirecta por el impacto de los aranceles en las ventas exteriores de nuestros socios comerciales europeos y por el menor crecimiento de la zona euro. En los primeros meses de 2025 las importaciones desde EE.UU. crecieron un 46%, mientras que las exportaciones cayeron cerca de un 4%.

2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

2.1. Introducción

La provincia de Alicante presenta un déficit histórico en inversiones de transporte que afecta a su competitividad, vertebración territorial y sostenibilidad. Aunque en los últimos años se han reactivado proyectos viarios y ferroviarios de gran relevancia, el grado de ejecución es desigual y persisten retrasos significativos. Este documento ofrece una evaluación del estado actual de las actuaciones en curso y formula la necesidad de impulsar aquellas que aún no han comenzado.

2.2. Proyectos en distintos estados de ejecución

2.2.1. Actuaciones viarias

- **A-7 (Crevillent–Murcia, tercer carril):** obras en marcha con previsión de finalización hacia 2029. Esta ampliación es estratégica para la conexión con la Región de Murcia y el eje del Mediterráneo.
- **N-332 (Torrevieja, duplicación):** con informe de impacto ambiental favorable y proyecto en redacción. Es clave para mejorar la seguridad y fluidez en uno de los corredores con mayor intensidad de tráfico.

2.2.2. Actuaciones ferroviarias

- **AVE Alicante–Valencia:** se han iniciado inversiones en la estación de Alicante (21,8 M€ para nuevas vías). Es un proyecto prioritario para mejorar la conectividad norte-sur de la Comunitat Valenciana.
- **Línea Alcoi–Xàtiva:** en fase de renovación integral (balasto, carril, traviesas, señalización). Mejorará notablemente la fiabilidad y capacidad de la línea.
- **Eje Alicante–Elche–Murcia:** en tramitación la fase I de la variante de Torrellano e iniciada la licitación de la redacción del proyecto de la fase II de la variante. Incluye la futura conexión directa al Aeropuerto, Elche Parque Empresarial y estación Fira Alacant-Torrellano (ambas pendientes de estudios de viabilidad).
- **Corredor Mediterráneo de mercancías:** en plena fase de adaptación a ancho estándar (obras en curso entre Valencia-La Encina y La Encina-Alicante) y proyectos para conectar con el Puerto de Alicante y los puertos secos del Vinalopó.

- **Estación Central de Alicante:** en ejecución las obras de la nueva terminal subterránea, concebida como nodo intermodal donde confluirán TRAM, ferrocarril, autobuses y taxi. El proyecto prevé tres niveles y cuatro vías, y se conectará con la actual estación de Luceros mediante túnel. Las obras avanzan según el calendario previsto con el objetivo de que la puesta en servicio sea en enero de 2029.

2.2.3. Actuaciones portuarias y aeroportuarias

- **Puerto de Alicante (Muelle 19):** proyecto de ampliación adjudicado en fase de diseño técnico. Permitirá incrementar capacidad de atraque.
- **Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández:** aprobadas prescripciones técnicas para ampliación de terminal y movimientos en pista. Inversión prevista de 1.154 M€.

2.3. Proyectos propuestos o pendientes de inicio/desarrollo

Pese a los avances anteriores, siguen sin avances los siguientes proyectos estratégicos:

- **Tren de la Costa (Alicante–Benidorm–Valencia):** paralizado desde 2016. Su puesta en marcha permitiría vertebrar el litoral, dar servicio directo a Benidorm y conectar con el AVE.
- **Estación Alicante Norte:** conversión del actual apeadero en una estación intermodal que conecte Cercanías, TRAM y futuros servicios de media y larga distancia.
- **Nueva línea de Cercanías C-4 (Villena–Elda/Petrer–San Vicente del Raspeig–Universidad de Alicante–Aeropuerto–Elche–Orihuela–Murcia):** aún sin planificación detallada, pese a su alto potencial de demanda y de descongestión de las autovías.
- **Duplicación/ampliación del túnel de Elche y mejoras de la C-1 Alicante–Murcia:** aunque mencionadas en estudios informativos, no han sido incorporadas a fases de ejecución.
- **Estación término de Benidorm y soterramiento de su acceso (incluyendo el tranvía):** actuación pendiente que resulta esencial para integrar el futuro Tren de la Costa en la ciudad, mejorar la intermodalidad y eliminar el efecto barrera urbano.
- **Nueva línea de ferrocarril entre Orihuela y Torre Vieja/Orihuela Costa**

- **Nueva línea de ferrocarril entre Alicante y Alcoi**

En el ámbito viario, también siguen pendientes:

- **A-31 (Villena–Alicante):** las únicas mejoras en marcha afectan al enlace A-31/A-70, mientras que el resto de la autovía continúa sin actuaciones previstas, pese a que la A-31 es una autovía de primera generación con un estado deficiente que demanda una renovación integral.
- **A-70 (tercer carril Alicante–Elche):** en fase de planificación, pero sin previsión de ejecución. Se presenta como la principal medida para aliviar la congestión entre las áreas metropolitanas de Alicante y Elche.
- **Paso inferior en la rotonda de acceso a la Universidad de Alicante.**
- **Duplicación de la N-332 entre Torrevieja y Pilar de la Horadada**
- **Supresión del peaje en la AP-7 en su trazado por la Vega Baja.**

2.4. Déficit inversor en los PGE

El análisis muestra un escenario dual: por un lado, proyectos clave ya en marcha (A-7, Corredor Mediterráneo, Alcoi–Xàtiva, AVE Alicante–Valencia, Aeropuerto); por otro, infraestructuras críticas paralizadas o sin iniciar (A-31, Tren de la Costa, Estación Alicante Norte, Cercanías C-4, duplicación del túnel de Elche, accesos ferroviarios a Benidorm).

Es imprescindible que se acelere la tramitación de los proyectos pendientes y se garanticen dotaciones presupuestarias en los próximos Presupuestos Generales del Estado. La provincia de Alicante, quinta en aportación al PIB nacional, no puede continuar con un déficit inversor estructural que lastra su competitividad, su cohesión social y territorial, y sus compromisos de movilidad sostenible.

Atendiendo a su importancia poblacional, la provincia de Alicante debería haber recibido un total de 9.801,5 millones de euros de **inversión en los Presupuestos Generales del Estado** en el período 2008-2024, cuando en realidad solo ha recibido el 58% de dicha cantidad (5.707 millones de euros), lo que supone un déficit acumulado de 4.094 millones de euros.

Si se toma como referencia la aportación de la provincia al PIB, la inversión debería haber ascendido a 7.541 millones de euros, lo que sitúa el déficit de inversión en 1.834 millones de euros.

En términos per cápita, la inversión en la provincia de Alicante se sitúa por debajo de la media nacional durante todos los años del período 2008-2024.

3. INFRAESTRUCTURAS HÍDRICAS

3.1. Introducción

La provincia de Alicante se enfrenta a retos significativos en materia de recursos hídricos, debido a su clima caracterizado por la escasez e irregularidad de precipitaciones, la alta presión turística, agrícola e industrial y las variaciones interanuales en disponibilidad de agua. La gestión eficiente y sostenible del agua es un factor estratégico para garantizar la competitividad económica, la cohesión territorial y la calidad de vida de la población.

Aunque existen infraestructuras consolidadas como el Trasvase Tajo-Segura y diversas plantas desaladoras, la planificación, modernización y coordinación institucional de los recursos hídricos resulta imprescindible para afrontar la creciente demanda y los efectos del cambio climático.

3.2. Actuaciones prioritarias

A continuación, se ofrece un análisis de las actuaciones prioritarias que permitirán garantizar la estabilidad del suministro, promover la reutilización, incrementar la eficiencia y fomentar la cooperación entre administraciones y actores territoriales.

Garantizar recursos estables y suficientes

- Defender el mantenimiento del Trasvase Tajo-Segura y Júcar-Vinalopó como infraestructuras vitales para la agricultura y la economía de la provincia.
- Reclamar que la planificación estatal y europea reconozca la singularidad climática de Alicante.

Impulsar la reutilización y la depuración avanzada

- Invertir en reutilización de aguas residuales urbanas para riego agrícola e industrial.
- Incorporar tecnología que mejore la calidad del agua regenerada.

Potenciar la desalación con energías renovables

- Ampliar la capacidad y la eficiencia de las desaladoras existentes.
- Reducir el coste energético mediante energías limpias para hacerla más competitiva.

Mejorar la eficiencia del regadío

- Continuar con la modernización de regadíos para reducir pérdidas y consumo de agua.
- Introducir tecnologías de precisión y sensores que optimicen el uso del recurso.

Fomentar la colaboración institucional y territorial

- Apostar por un Pacto Nacional del Agua que garantice estabilidad y evite conflictos territoriales.
- Buscar financiación europea (NextGeneration, Horizon Europe, fondos FEDER) para proyectos hídricos estratégicos.

4. ANEXO ESTADÍSTICO

Variable	Unidades	Último año	% var. int.	Posición provincial
Población total	Miles hab.	2.029,2 2025	1,8% ▲	4
Población extranjera	Miles hab.	493 2025	6,1% ▲	3
PIB	Mill €	42.871 2023 *	2,7% ▲	5
PIB per cápita	€	21.891 2022	7,4% ▲	44
Empresas DIRCE	nº empresas	140.468 2024	2,7% ▲	4
Empresas. Locales DIRCE	nº locales	164.874 2024	-1,4% ▼	4
Afiliados S.S.	nº	744.847 2024	2,8% ▲	5
Exportaciones	Mill €	6.988 2024	0,0% ➡	19
Importaciones	Mill €	5.785 2024	3,5% ▲	18
Saldo comercial	Mill €	1.202 2024	-196,8 ▼ **	-
Empresas exportadoras	nº	7.521 2024	-3,6% ▼	5
Empresas importadoras	nº	21.498 2024	6,6% ▲	5
Tráfico portuario	Miles Tm	3.124 2024	-2,7% ▼	23
Tráfico aéreo pasajeros	Miles pax	18.369 2024	16,8% ▲	5

*Estimación ISpA-IPE / ** Diferencia interanual en millones €

SECTOR AGRARIO

Variable	Unidades	Último año	% var. int.
VAB	Mill €	379 2023 *	-0,6% ▼
Afiliados S.S.	nº	22.813 2024	-0,4% ▼
Exportaciones	Mill €	1.580 2024	5,7% ▲
Importaciones	Mill €	663 2024	-1,3% ▼
Saldo comercial	Mill €	917 2024	+93,1 ▲ **

*Estimación ISpA-IPE / ** Diferencia interanual en millones €

INDUSTRIA

Variable	Unidades	Último año	% var. int.
VAB	Mill €	4.502 2023 *	0,6% ▲
Cifra de negocios	Mill €	14.574 2023	-0,8% ▼
Empresas. Locales DIRCE	nº locales	10.770 2024	-2,0% ▼
Afiliados S.S.	nº	90.918 2024	-1,0% ▼
Exportaciones	Mill €	5.408 2024	-1,5% ▼
Importaciones	Mill €	5.122 2024	4,2% ▲
Saldo comercial	Mill €	286 2024	-289,9 ▼ **

*Estimación ISpA-IPE / ** Diferencia interanual en millones €

CONSTRUCCIÓN

Variable	Unidades	Último año		% var. int.
VAB	Mill €	3.223	2023 *	5,6% ▲
Empresas. Locales DIRCE	nº locales	19.964	2024	-3,4% ▼
Afiliados S.S.	nº	58.843	2024	2,9% ▲
Parque de viviendas	nº	1.368.460	2024	0,4% ▲
Vivienda nueva sin vender	nº	27.295	2024	-9,3% ▼
Viv. iniciadas (visados obra nueva)	nº	7.420	2024	2,7% ▲
Viv. termin. (cert. fin obra)	nº	4.095	2024	41,7% ▲
Compraventa viviendas	nº	57.090	2024	7,5% ▲
Compraventa viv. extranjeros	nº	28.987	2024	3,2% ▲
Licitación oficial	Mill €	818	2024	-11,0% ▼
Hipotecas s/vivienda	nº	19.257	2024	14,7% ▲

* Estimación ISpA-IPE

TURISMO

Variable	Unidades	Último año		% var. int.
VAB	Mill €	3.742	2023 *	5,8% ▲
Empresas. Locales DIRCE	nº locales	18.515	2024	-0,1% ▼
Afiliados S.S.	nº	98.562	2024 **	5,0% ▲

* Estimación ISpA-IPE / ** Medio del último día de cada trimestre

Residentes en el extranjero

Turistas	Miles	7.929	2024	14,3% ▲
Gasto total	Mill €	10.592	2024	22,5% ▲
Estancia media	Días	10,3	2024	2,5% ▲
Gasto medio por persona/día	€	130,0	2024	4,0% ▲
Pernoctaciones	Miles	81.410	2024	17,2% ▲
De mercado	Miles	43.441	2024	24,7% ▲
De no mercado	Miles	37.976	2024	10,8% ▲

Residentes en España

Turistas	Miles	7.774	2024	4,4% ▲
Gasto total	Mill €	2.328	2024	6,9% ▲
Estancia media	Días	5,4	2024	3,7% ▲
Gasto medio por persona/día	€	55,9	2024	-1,3% ▼
Pernoctaciones	Miles	41.662	2024	8,3% ▲
De mercado	Miles	15.959	2024	3,1% ▲
De no mercado	Miles	25.702	2024	11,9% ▲

Por tipo de alojamiento

Viajeros en hoteles	Miles	4.842	2024	4,6% ▲
Pernoctaciones en hoteles	Miles	18.581	2024	7,4% ▲
Plazas estim. en hoteles	nº	76.088	2024	2,6% ▲
Viajeros en apartamentos	Miles	1.253	2024	-10,5% ▼
Pernoctac. en apartamentos	Miles	7.843	2024	-10,3% ▼
Plazas estim. apartamentos	nº	86.307	2024	-8,3% ▼
Viajeros en campings	Miles	671	2024	8,2% ▲
Pernoctac. en campings	Miles	5.930	2024	3,3% ▲
Parcelas estim. campings	nº	11.577	2024	1,5% ▲
Viviendas turísticas	nº	44.615	2024	17,5% ▲
Plazas en vivi. turísticas	nº	231.570	2024	14,9% ▲

COMERCIO

Variable	Unidades	Último año		% var. int.
VAB	Mill €	5.844	2023 *	1,2% ▲
Empresas. Locales DIRCE	nº locales	34.280	2024	-4,2% ▼
Afiliados S.S.	nº	128.298	2024 **	1,5% ▲

*Estimación ISpA-IPE / ** Medio del último día de cada trimestre

RESTO DE SERVICIOS

Variable	Unidades	Último año		% var. int.
VAB	Mill €	21.713	2023 *	4,1% ▲
Empresas. Locales DIRCE	nº locales	81.345	2024	0,1% ▲
Afiliados S.S.	nº	348.736	2024 **	4,1% ▲

*Estimación ISpA-IPE / ** Medio del último día de cada trimestre

Elaboración propia a partir de datos de: INE, Mº de Transportes y Movilidad Sostenible, Mº de Economía, Comercio y Empresa, Mº de Vivienda y Agenda Urbana, Puertos del Estado, AENA, Seguridad Social, SEOPAN, Turisme Comunitat Valenciana

Gabinete de Estudios

Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Alicante
26 de septiembre de 2025