

El transporte aéreo, hoy. Generalidades

Abel Enguita



Eficacia y aportaciones del transporte aéreo

Gracias a las nuevas aeronaves comerciales, que hoy permiten viajar a un destino a una distancia superior a los 10.000 km. en no más de medio día y sin escalas intermedias, el transporte aéreo permite actualmente a la humanidad un grado de movilidad apenas limitado. Esta movilidad no resulta solamente de los avances tecnológicos, sino de una estrecha cooperación internacional cuya estructura arranca de la constitución en 1944 de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y de la aceptación por los gobiernos integrantes de las "cinco prerrogativas del aire".

1. El derecho de una línea aérea a volar sobre el territorio de un estado signatario sin aterrizar.

2. La posibilidad de aterrizar únicamente por razones técnicas, sin que se permita a los pasajeros o a las mercancías ni dejar ni abordar la aeronave.

3 y 4. Se refiere a las autorizaciones recíprocas entre dos países para el disfrute de ciertos derechos de tráfico aéreo, tales como transporte de pasajeros, carga o correo.

5. Regula el derecho a transportar pasajeros, carga y correo hacia y desde terceros países.

La OACI ha añadido sucesivamente a los acuerdos fundacionales hasta 18 anexos, el mejor conocido de los cuales es, quizás, el referido a la reducción del ruido producido por las aeronaves.

En 1945, con el respaldo de la OACI, se fundó la "Asociación Internacional del Transporte Aéreo" (IATA) —a la que actualmente pertenecen 129 compañías aéreas de 104 países—, cuyo objetivo es el fomento de un transporte aéreo seguro. Una de las realizaciones más conocidas de la IATA es la fijación de precios de billetes y tarifas de carga en el tráfico entre Estados diferentes.

En la década 1975-1985 el transporte aéreo internacional ha

crecido con unas tasas elevadas, que han supuesto que casi se duplicase, tanto el número de pasajeros como la carga transportada (ver diagrama adjunto). En 1985, sólo las compañías aéreas de los Estados miembros de la OACI transportaron 892 millones de pasajeros. Si se tiene en cuenta que alguna nación miembro, como la República Popular China no facilita datos, que no todos los países del mundo están integrados en la OACI, y que las estadísticas no incluyen los pasajeros de compañías charter, cuya cuota de participación en el total del tráfico aéreo es significativa, se concluye que el tráfico aéreo efectivo habrá sido notablemente superior al sugerido por el anterior dato.

En el mismo año de 1985, la distancia media de vuelo fue de 1.500 km. por persona, lo que supone que se generaron 1.370 millones de pasajeros-kilómetro.

Finalmente, como referencia cuantitativa adicional de encuadre, es relevante señalar que el número medio de pasajeros por vuelo (según datos de los Estados miembros de OACI) pasó de 54 en 1967 a 110 en 1985.

Su incidencia en la industria y en la calidad de vida

Entre 1974 y 1984, el volumen de carga aérea transportada en el mundo creció en un 66 %, alcanzando los quince millones de toneladas. Esta cifra traduce por sí misma la importancia de un sistema de transporte como el aéreo, que abarca todo el mundo, para la industria.

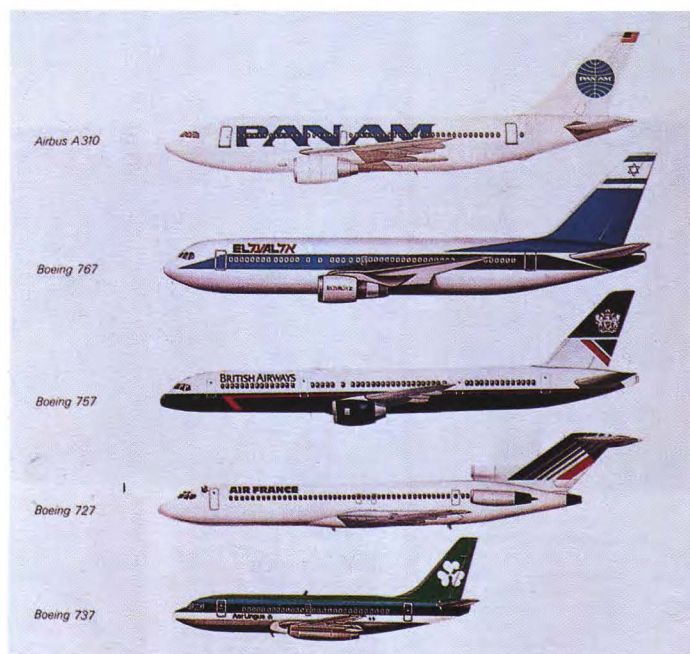
Pero no menos importancia tiene también para la industria la facilidad que este sistema permite para establecer contactos personales, necesarios para fundamentar la confianza, sin necesidad de emplear en ello mucho tiempo. El transporte aéreo permite también hoy sustituir gran número de pequeñas instalaciones externas, en otro tiempo necesarias para abrir mercados en el exterior, por la observación, y suministro a los mismos desde varios lugares centrales.

Por otra parte, la introducción del reactor, que redujo los costes del transporte aéreo gracias a unos motores más económicos, hizo posible el fenómeno del turismo de masas. Con ello el transporte aéreo ha contribuido notablemente a mejorar la calidad de vida y ha hecho posible a la población de los países libres conocerse y entenderse entre sí, además de favorecer las relaciones entre unos y otros.

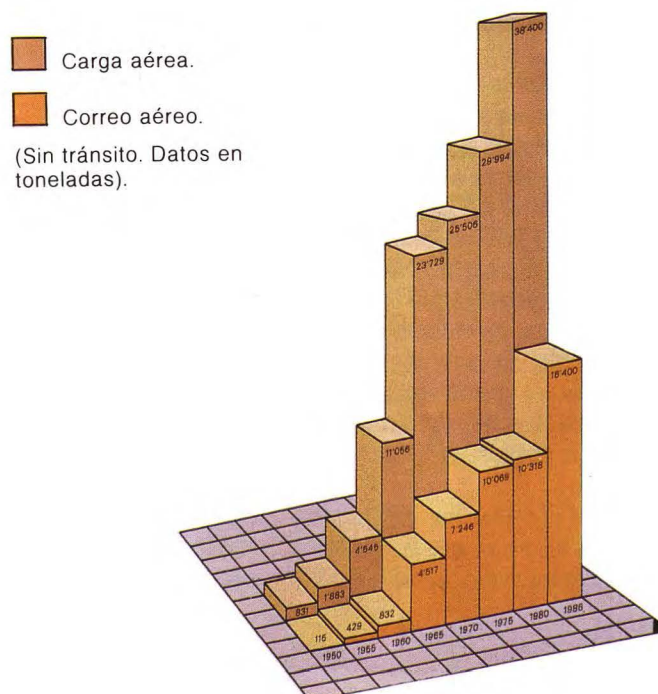
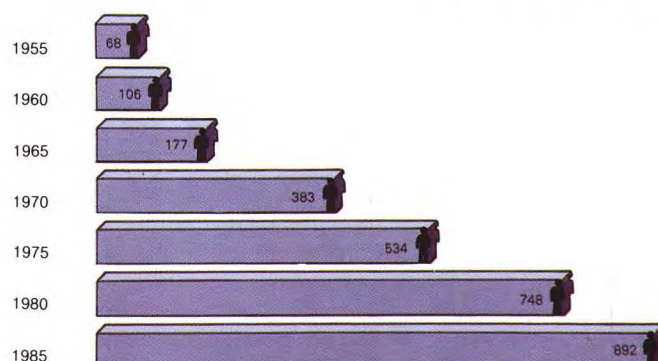
El avión ha de estar volando

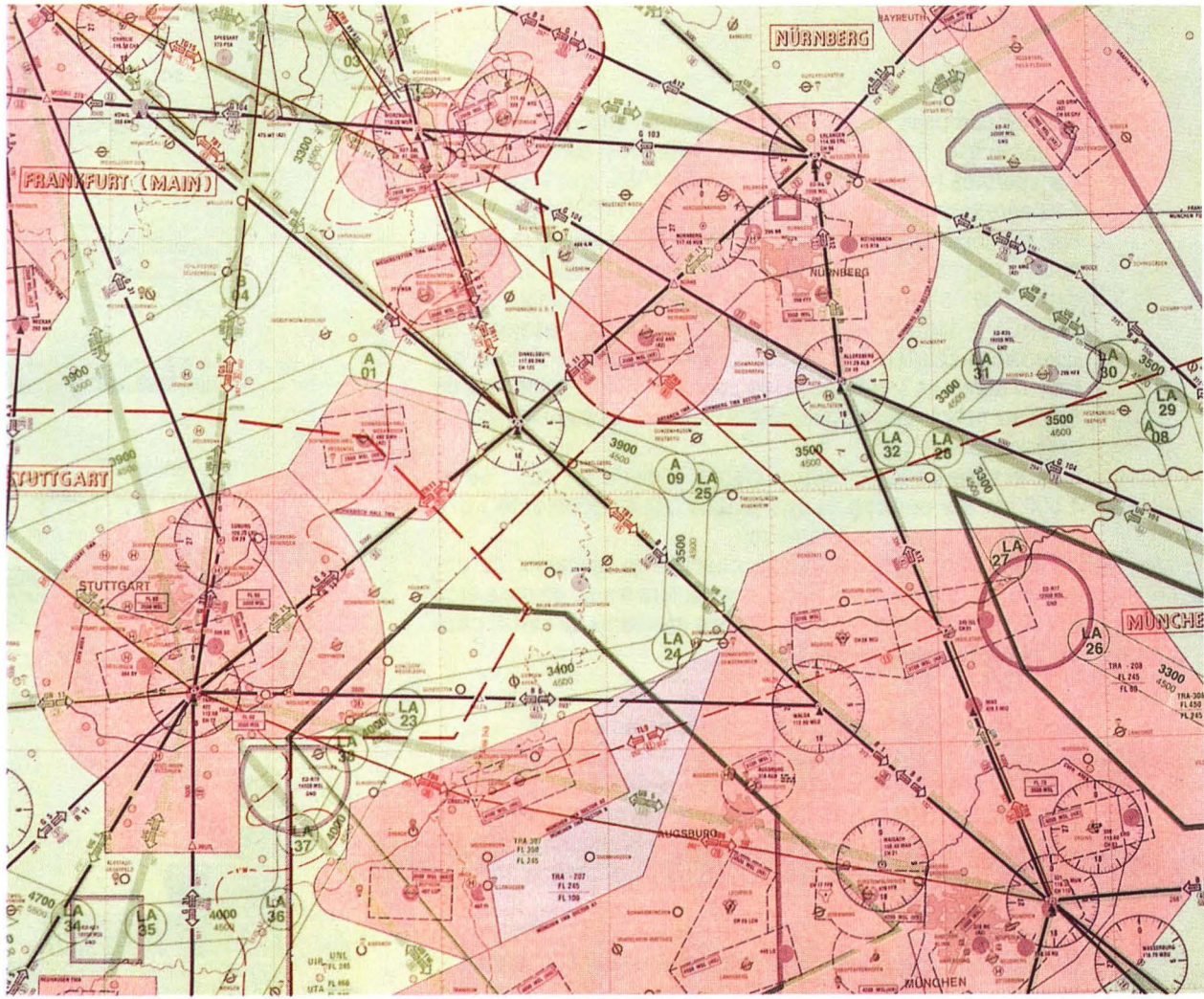
En el transcurso de cualquier día, el avión vuela en varias direcciones, a diferentes destinos, siendo la "circulación aérea" un factor con mayor relieve en los recorridos cortos y medios.

En un día de verano, un B 737, por ejemplo, siguió un "patrón de circulación" que implicaba la siguiente ruta: tras pasar la noche en el aeropuerto de Munich, despegó a las 6.35 a.m., aterrizando sucesivamente en Copenhague, Hamburgo, Dusseldorf, Zurich, Munich, Niza, Munich y, finalmente, llegó a descansar a Colonia a las 9. 35 p.m.



Millones de pasajeros
(tráfico aéreo mundial).





Una densa red de "autopistas aéreas" está localizada sobre el territorio de la República Federal de Alemania.

En tráficos de largo recorrido el cuadro es sustancialmente diferente. Un avión DC 10, en la misma época, pasaba 37 horas y 55 minutos en el aire y solamente 7 horas y 40 minutos en tierra, volando la ruta a Frankfurt, Atenas, Karachi, Hong-Kong, Tokio y regreso a Munich.

El coste de los modernos jets de pasajeros —que el mismo año de referencia ascendía a casi 2.000 millones de pesetas para un Boeing 727; 6.000 millones para un Airbús; 7.500 para un DC 10 y 10.000 millones para un Boeing 747— obligan a las compañías al uso más económico posible de sus flotas. La práctica demuestra que para no generar pérdidas un avión en servicio debe mantenerse en el aire, aproximadamente, diez horas al día, durante una media de 300 días de operación al año. Y con el mismo propósito de rentabilizar las operaciones, las compañías aéreas intentan transportar el mayor número de pasajeros posible y explotar al máximo la capacidad de carga del avión.

Es por ello que los horarios de vuelos se programan para aquellas horas en que la demanda de tráfico es máxima.

Así resulta que el tráfico de corto y medio recorrido tiene sus

horas punta por la mañana, al mediodía y por la noche.

Las líneas de largo recorrido también están determinadas por estas "leyes", aunque las diferencias horarias influyen de forma diferente. Así, por ejemplo, los vuelos desde Europa sobre el Atlántico Norte, tienen sentido si el avión despegue en un período comprendido entre la mañana y primeras horas de la tarde, lo que permite llegar a Norteamérica a tiempo para que los pasajeros puedan conectar con vuelos de la red doméstica americana, o alojarse en un hotel.

En sentido inverso, las salidas desde Norteamérica hacia Europa se hacen por la tarde. Todo ello en conjunto determina una incidencia a nivel mundial, que ocasiona intensidades punta de tráfico.

Las líneas de largo recorrido también están determinadas por estas "leyes", aunque las diferencias horarias influyen de forma diferente.

Por otra parte, determinadas restricciones de nivel regional limitan de hecho la utilización del espacio aéreo, con lo que la planificación de vuelos se hace más difícil. Se producen así cuellos de botella en el aire, como, por ejemplo, sobre Frankfurt,



1. Vista del mayor aeropuerto del mundo en estos momentos. O'Hare (Chicago).

2 y 3. Sólo se emplean 50 minutos en repostar una aeronave.

donde los aviones se ven obligados a sobrevolar en largas esperas antes de poder aterrizar.

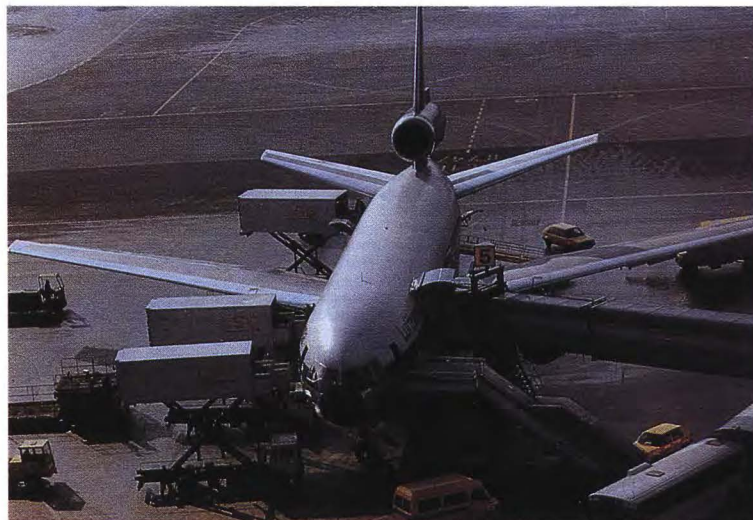
Como estos períodos de espera resultan muy negativos por los consumos adicionales de carburante que producen, se trata hoy de desplazar ciertos vuelos a horas del día menos conflictivas, topándose aquí con la limitación de la demanda por parte del pasajero de conexiones entre vuelos cómodos. Con todo, el mayor obstáculo en la redistribución horaria de vuelos resulta de las restricciones locales a los vuelos nocturnos.

Todos estos factores determinan hoy la circulación de las aeronaves o el conjunto de destinos hacia los que éstas se dirigen, uno tras otro, a lo largo del día. Y esta circulación aérea implica que el plan de vuelo para un solo aeropuerto debe orientarse en función del sistema de transporte aéreo en su globalidad, incluyendo las necesidades de otros aeropuertos.

Los aeropuertos como factores económicos dinamizadores

Hoy día los aeropuertos constituyen en sí mismos empresas de gran importancia, pero, además, ejercen un magnetismo sobre otras empresas que provoca que en su entorno se localicen un número relevante de éstas. Con ello, el potencial económico e ingresos fiscales que se generan en los alrededores de los aeropuertos repercute en el crecimiento de las rentas de la gente que gravita sobre su existencia, muy numerosa si se tiene en cuenta que el aeropuerto como centro de actividades empresariales da trabajo a gran número de subcontratistas.

2



3



1



1. Vistas del centro de transportes de mercancías Garonor, situado junto al aeropuerto Charles de Gaulle, París.



2

En la República Federal Alemana, por ejemplo, el volumen de negocio anual generado por las empresas de los aeropuertos y otras basadas en éstos, alcanza actualmente los trece mil millones de marcos, de los cuales dos mil millones corresponden a las propias empresas aeroportuarias.

Por otra parte, las líneas aéreas son clientes importantes de muchos sectores industriales. Así, en el mismo país, el número de empleos que genera la trama comercial establecida en torno a la aviación civil asciende a 200.000.

Los aeropuertos refuerzan notablemente el potencial de desarrollo económico de una región. En este sentido, puede servir de ilustración el resultado de un estudio realizado por la Universidad de Ruhr, en Bochum, según el cual sin el aeropuerto Rhine-Main de Frankfurt más de 500 empresas americanas no se hubieran llegado a establecer en la región económica de Frankfurt.

Debe subrayarse, por último, que no es solamente a las empresas directamente vinculadas al transporte aéreo a las que interesa localizarse en torno a los aeropuertos. Actualmente el interés en gozar de unas conexiones aéreas favorables ocupa el cuarto lugar de los requisitos valorados para decidir la implantación de una empresa, y de estas empresas, una gran mayoría se dedica a los servicios: hoteles, distribución, catering, marketing, seguros, etcétera.



3



4

2, 3, 4, y 5. Los aeropuertos ejercen hoy un importante magnetismo sobre otras empresas, que provoca la localización en su entorno de un número relevante de éstas. Parques de oficinas en el entorno del aeropuerto O'Hare, Chicago. (2 y 3).



5