

La aviación regional y sus repercusiones territoriales en España. El «hub» de Valencia

JAVIER SORIANO MARTÍ

Universitat Jaume I. Castellón

La aviación regional española ha alcanzado un notable impulso en los últimos cinco años, primero con la creación de Air Nostrum y, posteriormente, con el acuerdo de franquicia entre esta compañía e Iberia, cuyo resultado ha sido la formación de Iberia Regional. En la actualidad, la aparición de AEBAL-Spanair Link (Aerolíneas de Baleares) ha supuesto una postrera ampliación de este subsector, en el marco de un constante incremento del tráfico regular interior de pasajeros. El desarrollo de la aviación regional, consolidado hace varias décadas en Europa, ha comenzado a introducir numerosas transformaciones en el sistema de transportes español: reformas en los aeropuertos –incluso está en gestación un auténtico «hub» regional en Valencia-Manises–, creación de redes complementarias, amplia oferta de conexiones transversales y una fuerte competencia con los medios de transporte terrestres, en especial ante la próxima implantación de nuevas líneas AVE.

1. La aviación regional

Las peculiares características de la aviación regional¹ le confieren unas ventajas notables en el actual mercado del transporte aéreo interior. En el caso español, la insularidad y la presencia de un enclave atípico como Melilla son los factores clave en el desarrollo de compañías que intentaban adecuar oferta y demanda en un territorio dominado por la fragmentación. De hecho, la compañía de bandera española propicia en 1988 la creación de Binter Canarias (líneas interinsulares) y, a continuación, de Binter Mediterráneo (líneas Melilla-Málaga y Melilla-Almería), precisamente para cubrir las necesidades –un auténtico servicio público en muchos casos– de dos áreas relativamente problemáticas. Aviaco, fundada en 1948, había surgido con el objetivo de realizar vuelos regionales y de corto alcance, pero en realidad se convirtió en una subsidiaria de Iberia, con la que llegó a establecer una seria competencia.

En Europa, mientras tanto, la práctica totalidad de compañías de bandera fomentaban la creación de filiales especializadas en el transporte regional. Así surgen Lufthansa CityLine,

1. La clásica subdivisión de la navegación aérea por categorías propició que la aviación regional fuera conocida como el *tercer nivel*, una denominación que se obvia aquí por sus aparentes connotaciones peyorativas.

tres diferentes empresas asociadas a British Airways (British Regional Airlines, City Flyer Express y Loganair), Air France Express o la Cityhopper de KLM, por citar algunos ejemplos. Los países nórdicos, en cualquier caso, fueron también pioneros en esta modalidad aérea tanto por su baja densidad de población como por la fragmentación de sus respectivos solares.

En España los primeros estudios para implantar este tipo de aviación son promovidos por Iberia en 1973, aunque hasta 1979 no se elabora un Proyecto de Aviación Regular Regional. El denominado Informe Indevo, del año 1986, será finalmente el responsable de incentivar la creación de filiales regionales como las citadas con anterioridad. De todas formas, a pesar de los precedentes de Binter, otras iniciativas empresariales que no fructificaron (ANTÓN, 1988, 49-50) o las efímeras Líneas Aéreas de Navarra, la aviación regional no se implanta a gran escala hasta los años noventa, cuando el 23 de mayo de 1994 se constituye la compañía Air Nostrum. Con capital valenciano y sede en Manises, su primer vuelo comercial cubrió la ruta Valencia-Bilbao (YW251), el 15 de diciembre de ese mismo año, con un Fokker 50. A partir de entonces, aunque sobre todo tras el acuerdo de franquicia firmado con Iberia en mayo de 1997², se puede hablar de una aviación regional a gran escala en el territorio peninsular español.

Este tipo de aviación tiene la virtud de incrementar las posibilidades organizativas de la red aérea –multiplica las subredes y áreas de aporte–, ya que está dimensionada para cubrir rutas de baja densidad y/o marginales –de 10.000 a 100.000 pasajeros anuales– porque utiliza aviones con una capacidad menor a cien plazas –el óptimo suele fijarse entre 50 y 70 asientos–. Por otra parte, dicho tamaño permite y, a la vez obliga en muchos casos, a incrementar el número de frecuencias ofertadas y el escalonamiento horario, lo cual redundará directamente en el aumento de la conectividad.

Las distancias cubiertas por estos vuelos suelen ser cortas y medias (200 a 500 kilómetros), es decir, la franja mayoritaria en gran parte de países europeos incluido España (CANO, 1980, 42). La posible competencia con otras compañías suele estar controlada, ya que los turbohélices –el Fokker 50 y el ATR 72 son los aviones más utilizados por Air Nostrum– o los reactores regionales –Canadian Regional Jet o CRJ– presentan algunas desventajas respecto a los grandes reactores. El solapamiento de horarios siempre es evitado y, de hecho, cuando se produce coincidencia en algunas rutas los operadores regionales optan por fijar sus vuelos en las denominadas horas-valle.

En definitiva, la aviación regional en España se ha convertido en la actualidad en un notable agente de aporte de red gracias a su presencia en los grandes aeropuertos nacionales –Madrid, Barcelona–, combinada con las abundantes rutas transversales y marginales que establece.

2. El incremento experimentado en el tráfico regular interior de pasajeros

La última década ha asistido a un constante incremento del número de pasajeros en el tráfico regular interior, de forma que casi se duplican las cifras de los años ochenta (TABLA IA). Únicamente tres aeropuertos registran una tendencia negativa, aunque debida a circunstancias específicas: Vitoria cede parte de su pasaje a otros aeródromos próximos –fundamentalmente Bilbao–, Tenerife Sur experimenta una especialización en vuelos turísticos internacionales

2. Esta política ha sido frecuente en Europa y América, ya que suele reportar beneficios mutuos a todas las compañías. De todas formas, su objetivo prioritario es limitar la competencia.

tanto regulares como chárter y, por último, Murcia empieza un ligero declive como consecuencia de la notable mejoría de las infraestructuras de transporte terrestre por carretera. En contraste, los centros rectores de la red cuadruplican su número de pasajeros, mientras que aeropuertos como Reus o Girona, por ejemplo, instauran conexiones regulares con Madrid durante todo el año gracias a la aviación regional, cuando hasta ahora dichas rutas habían sido temporales –estivales– o sencillamente inexistentes.

TABLA IA.
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO REGULAR NACIONAL DE PASAJEROS (1987-1998)

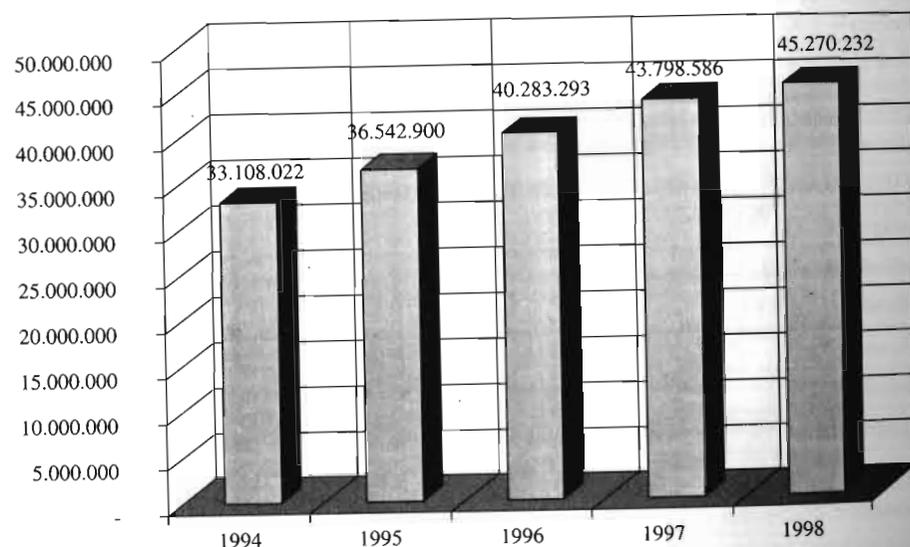
AEROPUERTOS	1987	1998	Diferencia 1987-1998
Ibiza (IBZ)	728.417	883.747	155.330
Menorca (MAH)	473.448	718.622	245.174
Palma de Mallorca (PMI)	2.430.305	3.695.117	1.264.812
Tenerife Norte (TFN)	683.744	1.988.699	1.304.955
Tenerife Sur (TFS)	1.182.182	800.370	- 381.812
Fuerteventura (FUE)	271.424	458.202	186.778
La Palma (SPC)	346.524	488.391	141.867
Gran Canaria (LPA)	1.990.300	2.505.252	514.952
Hierro (VDE)	58.170	100.203	42.033
Lanzarote (ACE)	730.593	951.505	220.912
Reus (REU)	0	24.737	24.737
Barcelona (BCN)	4.334.390	8.516.035	4.181.645
Girona (GRO)	0	198	198
Madrid (MAD)	6.391.726	12.637.004	6.245.278
Zaragoza (ZAZ)	87.283	154.411	67.128
Valladolid (VLL)	30.653	97.965	67.312
Valencia (VLC)	752.769	1.301.385	548.616
Alicante (ALC)	663.813	983.392	319.579
Murcia (MJV)	55.766	49.276	- 6.490
Almería (LEI)	99.531	210.351	110.820
Málaga (AGP)	1.070.321	1.884.799	814.478
Granada (GRX)	200.267	395.769	195.502
Jerez (XRY)	177.897	273.516	95.619
Sevilla (SVQ)	913.130	1.211.655	298.525
Melilla (MIN)	120.567	315.913	195.346
La Coruña (LCG)	18.262	426.089	407.827

AEROPUERTOS	1987	1998	Diferencia 1987-1998
Santiago (SCQ)	500.888	979.798	478.910
Vigo (VGO)	202.046	524.604	322.558
Oviedo (OVD)	210.632	530.624	319.992
Santander (SDR)	119.627	209.241	89.614
Bilbao (BIO)	585.481	1.366.239	780.758
Vitoria (VIT)	131.448	60.727	- 70.721
San Sebastián (EAS)	72.259	213.638	141.379
Pamplona (PNA)	102.247	273.643	171.396
TOTALES	20.491.928	45.270.232	24.778.304

Fuente: AENA, 2000 y ANTÓN, 1988.

Nota: León (LEN) todavía no era operativo en estas fechas.

FIGURA 1.
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS EN EL TRANSPORTE REGULAR NACIONAL
EN LOS CINCO ÚLTIMOS AÑOS



Fuente: AENA, 2000

Por otra parte, junto a los fuertes incrementos que registran Palma de Mallorca y Tenerife Norte –la insularidad es uno de los factores determinantes para potenciar el transporte aéreo–, un segundo grupo de centros troncales experimenta un aumento superior a los 500.000 pasajeros en la última década, como Málaga, Bilbao, Valencia y Las Palmas.

3. La red de Iberia Regional

El proceso de expansión seguido por Air Nostrum-Iberia Regional (TABLA IB) resulta similar a la progresiva implantación de Binter en Canarias (HERNÁNDEZ, 1994, p. 59). El cambio de flota –los reactores de Iberia y Aviaco son sustituidos por los turbohélices de la nueva compañía– repercute con relativa inmediatez en una mayor adaptación oferta-demanda y un incremento de las frecuencias de vuelo.

La conectividad interregional, en todo caso, únicamente mejora en algunas líneas. La implantación de Iberia Regional, por ejemplo, ha permitido que ciudades medias como Pamplona dispongan en la actualidad de cuatro conexiones diarias con Barcelona o cinco con Madrid, cuando hace apenas unos años sólo se podía recurrir a dos vuelos con cada uno de los centros rectores de la red. Es decir, los nuevos turbohélices mantienen aproximadamente –a veces con ligeros incrementos en función del tipo de avión utilizado– el número de plazas ofertado, pero con un escalonamiento horario notable que mejora la calidad del servicio y aumenta la accesibilidad del pasaje a la red general.

TABLA IB.
LOS CINCO PRIMEROS AÑOS DE AIR NOSTRUM EN CIFRAS

Año	Pasajeros	Rutas	Aviones	Vuelos/año	Vuelos/semana	Facturación (millones)	Aeropuertos
1995	260.168	17	6	12.882	243	2.609	12
1996	406.674	28	10	18.041	340	5.195	18
1997	874.000	40	19	32.035	604	12.350	22
1998	1.500.000	51	26	49.836	950	25.000	30
1999	1.850.000	53	31	57.559	1107	31.000	36

Fuente: Air Nostrum, 1999.

Por otra parte, Iberia Regional ha sabido satisfacer una de las demandas históricas de la aviación española, como generar una subred propia en la cornisa cantábrica. En este sentido, el aeropuerto de Sondika actúa como nodo –acoge siete rutas diferentes–, distribuyendo conexiones diarias con las tres capitales gallegas –los enlaces con Santiago cumplen también una importante función en las comunicaciones intertroncales e incluso cuentan con la competencia de compañías como Spanair, que opera dicha ruta con reactores–, mientras que la reciente entrada en funcionamiento del aeródromo de León-Virgen del Camino ha aumentado considerablemente la conectividad de un sector deficitario en comunicaciones, aunque en este caso con relaciones a Madrid y Barcelona.

La red regional de Iberia también ha mejorado los enlaces en el arco mediterráneo, donde Barcelona (once conexiones diarias y tres con menor frecuencia) y Valencia (siete conexiones), actúan como centros rectores. Las rutas interinsulares también son responsabilidad única de esta compañía, que ha relegado a Aviaco: los seis enlaces diarios Mallorca-Menorca y los siete Mallorca-Ibiza aportan una destacada flexibilidad horaria a los pasajeros, ya que los vuelos parten a intervalos próximos a las dos horas (más o menos desde las 8 AM hasta las 20 PM). Las relaciones con los aeropuertos del litoral mediterráneo, en cambio, únicamente adquieren cierta importancia con Valencia, mientras que las rutas con Barcelona se realizan directamente por Iberia, con la excepción de algunos enlaces con escasa demanda (sábados y domingos).

La reciente creación por la compañía mallorquina Spanair de una filial regional (Aerolíneas de Baleares-AEBAL/Spanair Link), que desde el 4 de julio de 2000 opera desde las islas con reactores Boeing 717, de 115 plazas, demuestra la viabilidad de esta modalidad aérea³.

En todo caso, la red regional establecida por Air Nostrum está regida por los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que enlazan respectivamente con doce y catorce ciudades. Iberia Regional es el tercer operador –número de despegues y aterrizajes– en Barajas y El Prat, aunque como es lógico únicamente capta un 4% del tráfico interior regular en dichas instalaciones (TABLA II). Bilbao y Valencia se convierten en centros secundarios a escala nacional, con siete rutas cada uno. El 61% de las operaciones de Manises corresponden a los aviones de Air Nostrum (15.530 en 1998), con un total de 512.505 pasajeros transportados (el 39% del total regular nacional). En Sondika, en cambio, la relevancia de la compañía es ligeramente inferior: un 14'27% del pasaje y el 32'31% de las operaciones.

TABLA II.
PRESENCIA DE IBERIA REGIONAL-AIR NOSTRUM EN EL TRÁFICO REGULAR
NACIONAL DE PASAJEROS (1998)

Air Nostrum	Pasajeros	% sobre el total	Operaciones	%
Valencia	512.505	39,38%	15.530	61,72%
Alicante	74.496	7,58%	2.306	16,71%
Murcia	49.276	100,00%	2.074	100,00%
Almería	28.037	13,33%	752	17,96%
Málaga	32.863	1,74%	1.135	4,29%
Sevilla	68.286	5,64%	1.883	13,88%
Santiago	39.341	4,02%	1.403	10,74%
Vigo	21.964	4,19%	887	13,92%
La Coruña	20.184	4,74%	851	16,06%
Asturias	24.458	4,61%	1.204	17,20%
Santander	94.704	45,26%	2.714	67,85%
Bilbao	194.958	14,27%	6.424	32,31%
Vitoria	52.375	86,25%	1.966	26,84%

3. Sus proyectos contemplan cubrir rutas interinsulares (tres frecuencias diarias), unir Valencia y Alicante con Palma (dos vuelos por día), así como consolidar en época estival las rutas Palma-Bilbao, Bilbao-Málaga e Ibiza-Madrid.

Air Nostrum	Pasajeros	% sobre el total	Operaciones	%
San Sebastián	101.432	47,48%	2.990	71,14%
Pamplona	118.927	43,46%	3.640	64,39%
Ibiza	98.590	11,16%	2.779	20,78%
Menorca	42.966	5,98%	1.209	11,86%
Palma de Mallorca	175.335	4,75%	5.191	11,22%
Reus	27.737	100,00%	924	100,00%
Barcelona	370.982	4,36%	11.861	11,46%
Madrid	510.069	4,04%	15.194	11,20%
Zaragoza	101.151	65,51%	3.550	60,17%
Valladolid	29.584	30,20%	883	36,38%

Fuente: AENA, 2000.

La presencia de Iberia Regional, por último, es absolutamente mayoritaria en numerosas ciudades medias, tales como Murcia y León (100%), Santander, Vitoria, San Sebastián, Pamplona o Reus, en las que ha sustituido a Aviaco.

4. La creación de un «hub» regional en Valencia-Manises

Iberia Regional tiene su sede central en el aeropuerto de Manises, cuyas instalaciones han tenido que someterse a ligeras reformas los últimos años –como ha ocurrido en otros grandes aeropuertos– para adaptarse a las exigencias impuestas por la aviación regional. El ahorro de tiempo en los trámites previos y posteriores a cada vuelo –inherente a la utilización de aviones de reducidas dimensiones⁴– es facilitado, en parte, por la habilitación de nuevas áreas de embarque-desembarque y facturación, muy próximas a las plataformas de estacionamiento de las aeronaves.

La envergadura que adquiere en la actualidad el proyecto iniciado hace cinco años por Air Nostrum incluso ha provocado que el nuevo Plan Director del aeropuerto valenciano –sus actuaciones se desarrollan hasta el año 2015– contemple la construcción de una terminal específica para el tráfico regional –prevista para recibir veintisiete aeronaves y acoger hasta 4.000 pasajeros en hora punta–, en el marco de unas reformas que pretenden trazar una segunda pista y duplicar la capacidad operativa de la base aérea.

En cualquier caso, la construcción de nuevas redes AVE –tanto Valencia-Madrid como Valencia-Barcelona– presenta numerosas incógnitas para el desarrollo aeroportuario, ya que puede provocar que una buena parte del pasaje sea captado por el ferrocarril, como ocurrió en los años ochenta con la entrada en funcionamiento de los Intercity (HABA, 1999. 174).

El aeródromo valenciano, por lo tanto, deberá afrontar a corto plazo algunas mejoras que parecen obligadas para aumentar su capacidad, rentabilizar las reformas previstas y adquirir el rango de auténtico «hub» regional, como ha ocurrido en Francia con Lyon-Satolas o Marsella:

4. En comparación con los grandes reactores, los aviones regionales permiten duplicar y hasta cuadruplicar los ahorros de tiempo en todas esas operaciones, como se ha podido comprobar en Canarias.

- La ausencia de rutas intertruncadas desde Valencia –especialmente hacia Santiago de Compostela y Málaga– es la principal carencia de una red regional confeccionada para satisfacer demandas específicas y/o ejercer un servicio público. Por otra parte, los enlaces con Pamplona-Noaín o Mahón sólo han tenido un carácter temporal.
- Valencia-Manises todavía no ha conseguido un funcionamiento óptimo como aeropuerto-zona o aeropuerto-región, sobre todo por su falta de integración en las redes de transporte terrestre, que obligan a los potenciales usuarios en su área de influencia a realizar varios transbordos para llegar a sus instalaciones, tanto utilizando el tren como el autobús.

Por último, la posible construcción de un aeropuerto en Castellón⁵ –pendiente de la culminación del estudio de impacto ambiental y la pertinente dotación presupuestaria– no debe suponer ningún perjuicio para Manises, aunque quizás una planificación integral de los sistemas de transporte y el consecuente aumento de la accesibilidad de Manises hubiera evitado que dicha opción llegara a plantearse.

Bibliografía

- AIR NOSTRUM (1999): "Quinto aniversario del líder de la aviación regional", en *Aladierno*, 23, pp. 40-43.
- ANTÓN BURGOS, F. J. (1987): "La red aeroportuaria española y las líneas aéreas interiores". *Estudios Geográficos*, XLVIII, 186, Madrid, pp. 99-106.
- ANTÓN BURGOS, F. J. (1988): *La organización del transporte aéreo en España. Tráfico interior de pasajeros*. Tesis doctoral en microficha. Universidad Autónoma de Madrid.
- ARRANZ LOZANO, M. (1986): "Crónica bibliográfica sobre las tendencias actuales en geografía de los transportes". *Estudios Geográficos*, XLVII, 185, Madrid, pp. 477-490.
- CANO GARCÍA, G. (1980): *El transporte aéreo en España*. Editorial Ariel. Colección Elcano. Barcelona, 240 pp.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (1994): *Transporte aéreo, integración territorial y desarrollo socioeconómico en Canarias*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas. Santa Cruz de Tenerife, 146 pp.
- PIÑEIRO PELETEIRO, R. (1990): *Comercio y transporte*. Editorial Síntesis, Madrid, 140 pp.
- PÉREZ ESPARCIA, J. (1988): "Infraestructuras de transporte y su relación con los cambios demográficos y el desarrollo económico en España (1960-1985)". *Estudios Geográficos*, XLIX, 192, Madrid, pp. 381-398.
- PIQUERAS HABA, J. (1999): *El espacio valenciano. Una síntesis geográfica*. Editorial Gules, Valencia, 392 pp.

Recursos electrónicos

- IBERIA (2000): www.iberia.es/online/index.html [Consulta: septiembre-noviembre, 2000]
- AENA (2000): www.aena.es/dea/inicio.htm [Consulta: septiembre-noviembre, 2000]

5. La provincia de la Plana es la única en todo el Mediterráneo que no dispone de infraestructuras aéreas. El presumible desarrollo de un turismo internacional en el litoral castellanense, basado en vuelos chárter como en Girona o Almería, pretende ser el modelo a seguir y la justificación de las autoridades locales para realizar la inversión que supone la construcción de un aeródromo.