El aeropuerto de Málaga sale de pérdidas y se sitúa entre los diez con más beneficios

Los datos de Aena cifran en 18 millones los resultados antes de impuestos, una cifra que el pasado año se teñía de rojo y reflejaba unas pérdidas de siete millones

:: PILAR MARTÍNEZ

MÁLAGA. Las cuentas del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol abandonan los números rojos y se impregnan de azul hasta el punto de saltar al 'Top 10' de las terminales más rentables. Los datos de Aena señalan que estas instalaciones consiguieron cerrar la cuenta de resultados antes de impuestos con unos beneficios de 18 millones de euros, frente a los siete en negativo con que saldó este mismo capítulo en el ejercicio 2013. Y es que hay que recordar que en el balance contable de este recinto pesa la amortización de la inversión en torno a 1.500 millones de euros realizada en la mejora de esta infraestructura, con actuaciones de calado como la puesta en marcha de la T3, que se estrenó en marzo de 2010, y en la segunda pista, a mediados de 2012.

Aún así, el pasado ejercicio se registró un brusco cambio de tendencia en los resultados económicos, que viene marcado por la cifra récord alcanzada en pasajeros de 13,7 millones, es decir, un incremento del 6,4%, o lo que es lo mismo unos 800.000 viajeros más que un año antes pagando tasas y consumiendo en el recinto. También ha incidido en el saldo positivo de la contabilidad la puesta en funcionamiento de una exclusiva zona comercial y de restauración, con firmas señeras como GAP o Victoria'S Secret, área que además ha experimentado un notable aumento de espacio. Otro de los factores claves ha sido la política emprendida de ahorro, a nivel doméstico, en cuestiones como el consumo de energía o el plan de eficiencia, implementado a nivel general por Aena.

Cuenta de resultados

Así, las cuentas elevan a 199,74 millones los ingresos de explotación registrados en 2014 en el aeropuerto de Málaga, es decir, 19 millones más que en el ejercicio anterior. Asimismo, la cifra de negocios superó los 191,8 millones, lo que supone un aumento de 14,2 millones respecto al resultado de 2013. En cuanto a los gastos de explotación, la cifra obtenida el año pasado fue de 161,7 millones, constatando un ahorro de siete millones. Todo ello hizo que el beneficio bruto de explotación antes de deducir gastos financieros, más conocido como EBITDA, se situara en 114,2 millones, nada menos que 28 más que en 2013.

Desde Aena señalan que el resultado de explotación se colocó en 38 millones y el financiero en un negativo de 19 millones. En este sentido, cabe reseñar que en 2013, el resultado de explotación se quedó en un escueto 11,1 millones y la cifra en rojo de los 18,35 millones de resultado financiero. Así, el resultado antes de impuesto se quedó en una pérdida de siete millones de euros.

En el conjunto de los 49 aeropuertos de la red, Aena explicó que obtuvo un beneficio bruto de explotación, (Ebitda), de 1.875 millones de euros, un 16,5% más que en 2013. «Se consolida la tendencia de crecimiento en su tráfico de pasajeros, alcanzando los 195,9 millones, un incremento del 4,5% con respecto a 2013 y los ingresos totales aumentaron hasta 3.165 millones, un 8% más que en 2013», señalan en un comunicado en el que precisan que la generación de caja aumentó significativamente hasta los 1.300 millones de euros, lo que permite reducir el endeudamiento.

Ranking económico de aeropuertos españoles

+500.000 PASAJEROS	INGRESOS (mill. €)	EBITDA (mill. €)	RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS (mill. €)
BARCELONA	721,59	509,59	339,28
PALMA	277,35	181,32	158,76
TENERIFE SUR	125,12	83,93	73,41
GRAN CANARIA	129,92	80,46	70,33
ALICANTE-ELCHE	142,70	96,41	50,53
LANZAROTE	64,92	42,94	35,98
IBIZA	65,47	44,10	32,15
MADRID	933,86	566,66	27,54
FUERTEVENTURA	59,56	39,38	20,66
MÁLAGA	**199,74**	**114,29**	**18,00**
SEVILLA	47,95	24,60	16,49
BILBAO	50,58	29,63	14,35
VALENCIA	61,05	33,95	9,22
GERONA	24,35	10,28	0,82
MURCIA	1,99	4,62	-0,70
MENORCA	29,64	12,40	-2,78
ASTURIAS	11,67	2,03	-3,78
TENERIFE NORTE	33,82	10,49	-5,80
SANTANDER	7,52	0,20	-5,85
GRANADA	7,70	-0,40	-6,10
LA CORUÑA	12,36	3,35	-6,14
ALMERÍA	9,03	0,58	-7,72
REUS	9,09	0,52	-8,15
JEREZ	10,12	-0,14	-8,45
VIGO	9,14	-0,45	-10,85
SANTIAGO	26,86	5,96	-15,42
LA PALMA	8,07	-2,72	-18,16

Ingresos: Ingresos de explotación **Ebitda:** Resultados operativos (sin contar amortizaciones de inversiones)
Resultados antes de impuestos: Contando amortizaciones de inversión

Fuente: Aeroestads, con datos de AENA

La UE no modificará la ley de seguridad aérea mientras no termine la investigación

:: E. P.

BRUSELAS. La Comisión Europea pide calma y apuntó ayer la necesidad de esperar a conocer las conclusiones de la investigación en marcha sobre el siniestro del vuelo de Germanwings, a cuyo copiloto se acusa de estrellar voluntariamente el avión en los Alpes franceses con otras 149 personas a bordo, antes de plantear cambios en las normas de seguridad aérea europeas. Bruselas «toma nota» de la recomendación emitida el pasado viernes por la Agencia europea de seguridad aérea (EASA, por sus siglas en inglés) para que haya en todo momento al menos dos personas autorizadas en la cabina del avión, según ha dicho en una rueda de prensa el portavoz comunitario responsable de Transportes, Jakub Adamowicz. El Ejecutivo comunitario, sin embargo, considera prematuro dar pasos para convertir esta recomendación «temporal» en un cambio normativo que convierta esta precaución en un requisito obligatorio para las compañías europeas.

Sin embargo, el accidente del A320 de la compañía Germanwings en los Alpes suizos con un solo copiloto en cabina, que parece que «tuvo la voluntad de destruir el avión», ha hecho plantear a muchas aerolíneas un cambio en sus protocolos de entrada y salida de los miembros de tripulación en cabina. Desde la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) se matiza que la normativa europea no obliga a ello (sí lo hace la legislación de Estados Unidos), sino que se limita a prohibir que alguno de los pilotos abandone la cabina en las fases de despegue o aterrizaje. Por ello y ante esta nueva situación varias compañías han anunciado que cambiarán sus protocolos para que siempre haya una segunda persona en cabina, como otro miembro de la tripulación auxiliar, cuando un piloto se ausente momentáneamente. Ese es el caso de Lufthansa, Alitalia, easyJet, IcelandAir, Air Canadá, y las noruegas Air Shuttle y Norwegian, que así lo han anunciado.