El aeropuerto cumple un siglo con el reto de llegar a 20 millones de viajeros mejorando la sostenibilidad

NURIA TRIGUERO
ntriguero@diariosur.es

El director del recinto reconoce que hay «incertidumbres» como el 'Brexit' pero confía en que el atractivo del destino Costa del Sol pese más

MÁLAGA. Ayer hizo cien años que el aeropuerto de Málaga operó su primer vuelo comercial. A bordo iban tres personas: el piloto, el mecánico y un único pasajero. En 1920, primer año completo de funcionamiento, 203 personas despegaron o aterrizaron en aquel rudimentario aeródromo. Las cifras que exhibe hoy el recinto costasoleño, convertido en el cuarto más transitado del país, nada tienen que ver con aquellos inicios: 500 vuelos diarios, 80.000 trabajadores, 19 millones de pasajeros anuales, 50 compañías aéreas, más de cien enlaces y 250 rutas. Sin embargo, como recuerda su director, Pedro Bendala, la misión del aeropuerto de Málaga sigue siendo la misma de aquel 2 de septiembre de 1919: «Conectar personas de distintos países y culturas y generar riqueza y nuevos modelos de negocio en la sociedad en la que se asienta».

Misma misión, pero con muy diferentes retos que afrontar. Porque el aeropuerto de Málaga afronta el mismo problema «que el mundo moderno»: «Tiene que seguir creciendo, pero ya no a cualquier precio; hay que hacerlo de manera sostenible», resume Bendala. Para ello, Aena apuesta por alinearse con los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU, con el «respeto a las personas, al entorno y al medio ambiente» como filosofía. «Buscamos el círculo virtuoso: queremos hacer más con menos».

Una vez superados los 19 millones de pasajeros en 2018, y con unos balances mensuales que en lo que va de año indican crecimientos interanuales, la simbólica cifra de los 20 millones de usuarios se convierte en el siguiente hito a conseguir. «¿Cuándo ocurrirá? No lo sabemos, porque este mundo tiene muchas incertidumbres. Podemos decir que estamos muy cerca porque el año pasado superamos los 19 millones y hemos tenido crecimientos en todo lo que llevamos de año, incluso en agosto», confirma el director del aeropuerto, que concreta que entre enero y julio el recinto registró más de 11,4 millones de pasajeros, mientras que en agosto, a falta de conocer la cifra definitiva, es seguro que se han rebasado los dos millones de viajeros.

De aquí a final de año, advierte Bendala, hay «incertidumbres» que pueden afectar a la principal infraestructura de movilidad del sur de España, como el Brexit o las situaciones de algunas aerolíneas. Pero el director del aeropuerto confía en que frente «a lo coyuntural que pueda ocurrir, pese más el atractivo que tiene el destino Costa del Sol».

Infraestructuras preparadas

En cualquier caso, el recinto afronta el futuro con la tranquilidad de tener la capacidad necesaria para absorber ese crecimiento. «La infraestructura está disponible para pasar el umbral de los 20 millones de pasajeros, y el siguiente, y muchos más», afirma Pedro Bendala, que recuerda que tiene capacidad para casi 30 millones de pasajeros. El director del aeropuerto no se atreve a decir a cuántos años equivale este margen, pero asegura que hay que «estar preparados para que cuando ocurra [que la infraestructura alcance su máxima cifra de pasajeros posible], nosotros no seamos la barrera».

Según se anunció recientemente, Aena tiene previsto invertir 38 millones de euros el año que viene con el foco puesto en actuaciones de mejora que contribuirán a incrementar la sostenibilidad. Este año se han destinado a este mismo fin 22 millones de euros. En esta línea, una de las actuaciones que se contemplan en este plan inversor es la de un cambio de la climatización del Muelle B, pero también se harán obras para minimizar la contaminación una vez que los aviones encienden sus motores. «Adaptamos las infraestructuras existentes, que cada cierto tiempo hay que actualizarlas para dar mejor calidad de servicio, para ir a tecnologías más eficientes. Vamos a conseguir mejores niveles de confort en las terminales, mejor temperatura y con menor consumo de energía, porque vamos a utilizar tecnologías del siglo XXI», resume. «La filosofía por la que ha apostado Aena es buscar no sólo lo más eficiente sino lo más sostenible», añade.

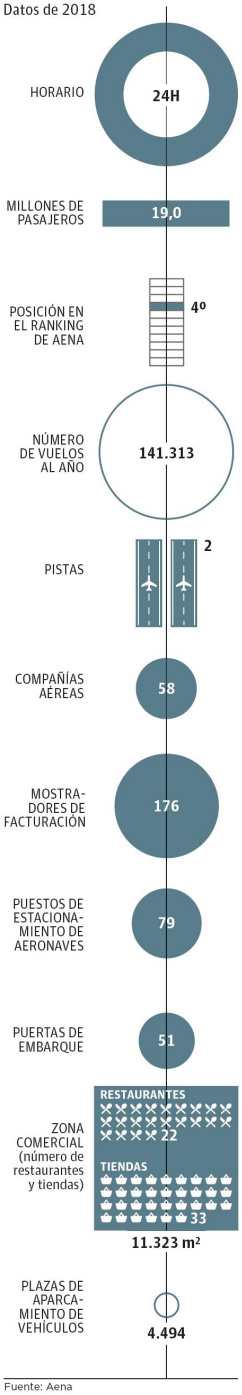
Maximizar la conectividad

Respecto a nuevas rutas, Bendala afirma que la estrategia del aeropuerto de Málaga se basa en «maximizar la conectividad», no sólo con las aerolíneas 'low cost' que se mueven de Norte a Sur y aportan «mucho volumen», sino también con «grandes aerolíneas que se muevan de Este a Oeste». El director del recinto malagueño menciona explícitamente las rutas con Oriente Medio, que conectan a la Costa del Sol con el mundo asiático; y también con los grandes 'hubs' europeos para conectar con el continente americano. «Si la demanda lo justificara podrían salir algunos enlaces nuevos», apunta, matizando que son las líneas aéreas las que analizan la demanda existente y deciden si los ponen en marcha. «Por nuestra parte, tendrán todas las facilidades que necesiten», asegura. En este sentido, cabe destacar la consolidación de las rutas con Oriente Medio, en las que la Costa del Sol ha conseguido ganar un 35% mas de asientos con este mercado, lo que ha supuesto superar las 100.000 plazas.

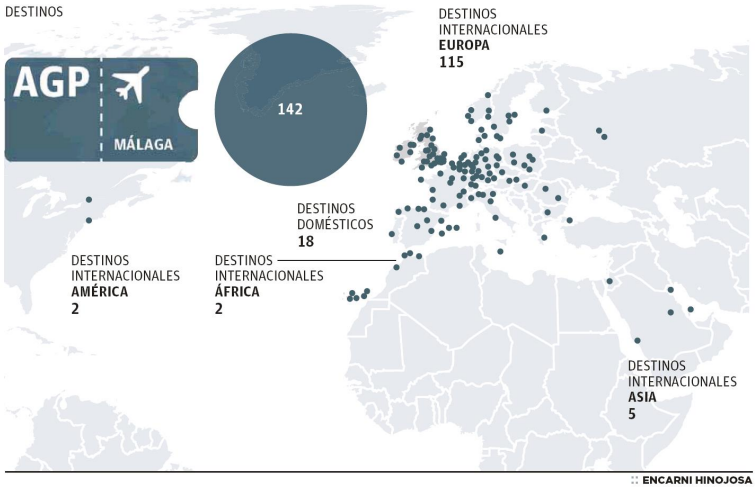
El mayor aeródromo andaluz trabaja para potenciar la conectividad con Asia y América

Análisis del aeropuerto de Málaga

Datos de 2018



Fuente: Aena



:: ENCARNI HINOJOSA

El accidentado nacimiento del aeródromo más antiguo de España

El aeropuerto de Málaga nació fruto de una casualidad. Una avioneta a bordo de la cual iba francés Pierre Latécoère, dueño de una incipiente compañía aérea que llevaba su nombre, intentó aterrizar el 9 de marzo de 1919, al parecer cerca de la playa de la Misericordia pero, encontrándose el terreno anegado por la lluvia, finalmente tomó tierra en mitad de una finca llamada El Rompedizo, en Churriana. En esos mismos terrenos sigue asentado hoy el aeródromo más antiguo de España.

Latécoère quería establecer una línea postal que uniera París con Casablanca y Buenos Aires. La primera etapa era entre la capital francesa y Toulouse y la segunda, entre ésta y Casablanca. Este largo trayecto exigía repostar en Barcelona, Alicante y Málaga. El empresario alquiló El Rompedizo para montar su aeródromo y el 1 de septiembre de 1919 se inauguraron los servicios regulares de la línea Toulousse-Barcelona-Alicante-Málaga-Tánger-Casablanca. Años después, el Estado compró los terrenos.