

«Hay que apostar por China y el mercado asiático, pero en las aerolíneas se dan los pasos poco a poco»

Salvador Merino. Director del aeropuerto de Málaga



JOSÉ VICENTE
ASTORGA

✉ jvastorga@diariosur.es

La cota de los 13 millones de viajeros vuelve tras siete años a la terminal que gestiona este peso pesado de Aena, abducido por Málaga

MÁLAGA. «Me gusta preguntarme el porqué de las cosas que pasan, de los cambios», admite si se le etiqueta de curioso omnívoro que incluso sabe por qué vuela un avión. De formación técnica y económica, también es -por afición- licenciado en Geografía e Historia. Málaga ha abducido a este gallego en apenas tres años mientras volaba alto en Aena, donde entró en 1992. Antes tuvo que remangarse como director de personal ante el plante de controladores que paró el país en 2010. En Málaga, ha cambiado el tenis por el golf, suele hacer escala los sábados en el mercado de Atarazanas y sale en la cofradía de La Paloma. Tiene 60 años y no piensa en la jubilación.

-Agosto ha sido récord: casi 1,7 millones. ¿Cómo espera cerrar el año? -La previsión de abril a octubre es del 5%, pero normalmente los crecimientos son en el verano puro. ¿Cierre de año? Las compañías ajustan todavía las programaciones, pero esperamos mejorar la cifra del pasado, que fue muy bien. Durante el invierno, de noviembre a marzo, subimos un 10 por ciento. Nos quedamos

en 12.923.000 pasajeros y este año superaremos los 13.

-Superstición aquí ninguna, claro. -Ninguna. Hay que pasar necesariamente. Bueno, en el año 2007 ya se alcanzó esa cifra. En los siguientes, con la llegada del AVE, el comienzo de la crisis, en el 2008 y 2009, cayó muchísimo. En el 2010 comenzó a subir la cifra. El año pasado, un 2,7% y en éste casi un 7%.

-Málaga es ya el segundo aeropuerto en tráfico 'low cost'

-Sí. Estamos creciendo. Somos un aeropuerto punto a punto y las compañías de precio ajustado crecen. Y eso es lo interesante. Eso es una muestra de la fortaleza del destino. No es la apuesta de una sola compañía. Hay una competencia muy grande y el que tiene precios reducidos llena. El turismo residencial se ve muy favorecido porque si tienes muchas conexiones a buen precio con tu lugar de trabajo eso es una ventaja clave.

-¿El 'low cost' ha venido para quedarse?

-Claro. No tiene por qué tener connotación negativa. Los requerimientos de seguridad son iguales y es el pasajero el que elige en función del precio del billete. Para sus empleados, todas las empresas optan ya por el 'low cost'. Ya no hay un perfil de pasajero. De hecho puedes viajar al centro de Europa casi por el mismo precio que en tren vas a una ciudad española y eso nos permite aumentar de forma clave los intercambios.

-¿Cómo ha afectado el AVE al aeropuerto?

-Perfectamente complementarios. Estamos creciendo en paralelo al desarrollo del AVE. No le veo ninguna complicación. De hecho ya hay alguna compañía que está pensando en viajes combinados.

-El AVE Sevilla-Málaga según el proyecto de cuando había pólvora

económica no se hará después de 280 millones enterrados. ¿Realmente la idea de unir por AVE esos dos aeropuertos era tan importante?

-Hombre, todo lo que sea más conexión... Todo lo que sea sumar, pero son otros los que tienen que decidir y priorizar y ver el coste-beneficio. Nosotros ahora tenemos el cercanías a 12 minutos, el segundo acceso sur... Estamos bien conectados. No echo en falta nada de forma perentoria.

-Además, parece que empezará por fin el acceso norte.

-La conexión con la ronda complementaria y esperemos que se haga lo antes posible.

-¿El proyecto de Málaga como 'hub' aeroportuario, un gran centro distribuidor tiene base seria?

-Es un concepto de aportación y distribución de aviones, una forma de organización, una forma de crecer, pero tiene que ser una compañía la que tiene que liderar, como Iberia en Barajas, British en Londres, Turkish en Estambul.

-¿Y con un norte de África estabilizado, Málaga puede jugar ese papel?

-Sí, pero debe ser un planteamiento de una compañía en particular.

Ciudad aeroportuaria

-La idea de ciudad aeroportuaria parece más madura, incluso planificada urbanísticamente, pero no arranca ¿Se está perdiendo el paso?

-Depende del momento económicos, de que haya inversiones. Está el escenario y falta el desarrollo. Están involucrados Alhaurín y Málaga y veremos cómo se desarrolla. El aeropuerto va a colaborar todo lo que esté en su mano.

-Su trabajo abarca desde detalles de seguridad en apariencia menores como el temor a que el estancamiento del futuro parque del Benítez atraiga aves, y mientras, trabaja en pla-



Salvador Merino en su despacho del aeropuerto, cuya dirección

nificar para captar más negocio...

-Todo es importante. El tema de las aves no es cosa pequeña. Eso es seguridad y asociada también a la planificación. Una clave del transporte aéreo es la confianza con protocolos muy estrictos, establecidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

-¿Tenía sentido el aeropuerto privado de Antequera, que al final no se ha hecho?

-Mi opinión es que no. El de Málaga está perfectamente dotado, con una capacidad del doble que la actual y creo que Málaga y su zona de influencia tiene aeropuerto para mucho tiempo. Pero si hay una iniciativa privada... como pasó con Castellón o Ciudad Real eso es otro asunto.

-¿Cuánto cuesta abrir el aeropuerto cada día? Está entre los rentables.

-No cerramos. Es un aeropuerto con muchas inversiones y se están acometiendo con sus ingresos. Aena no ha recurrido a los PGE a lo largo de su historia. Somos autónomos. Ex-

propiaciones, instalaciones... todo lo paga Aena. No existe relación Aena e impuestos. Eso es una buena noticia y un acicate para funcionar bien y manejar grandes instalaciones que no repercutan en el ciudadano más allá que como usuario.

-E incluso a los que usted, cuando Aena salga ahora a Bolsa, nos puede recomendar comprar acciones.

-Bueno, cada uno tiene que decidirlo, pero Aena es una buena empresa, una buena entidad evidentemente.

-¿El aéreo es buen negocio?

-Sí, está creciendo. Es cuestión de ver el dato, no es una opinión. Las compañías compran más aviones... pero si se pregunta en particular cada uno tendrá su opinión.

-Para un experto, ¿cuál es la tendencia? El Airbus 380 es una apuesta arriesgada de la industria. ¿El mercado está por artefactos para más de 800 pasajeros?

-La industria no para de abordar nuevos productos, pero cada vez más con los pies sobre la tierra y hablamos de aviones grandes, según para qué. En Málaga, el tipo de avión es medio, para recorridos de radio medio que los hacen más rentables, más fáciles en embarque y desembarque. Cada vez la industria mira al mercado porque si no consigues vender lo que has producido tienes un problema. Y ahora, la cantidad es lo que te hace rentable algo.

LAS FRASES

Crecimiento

«Que el aeropuerto crezca y no se abra la segunda pista no es una paradoja. La demanda se homogeneiza»

Comunicaciones

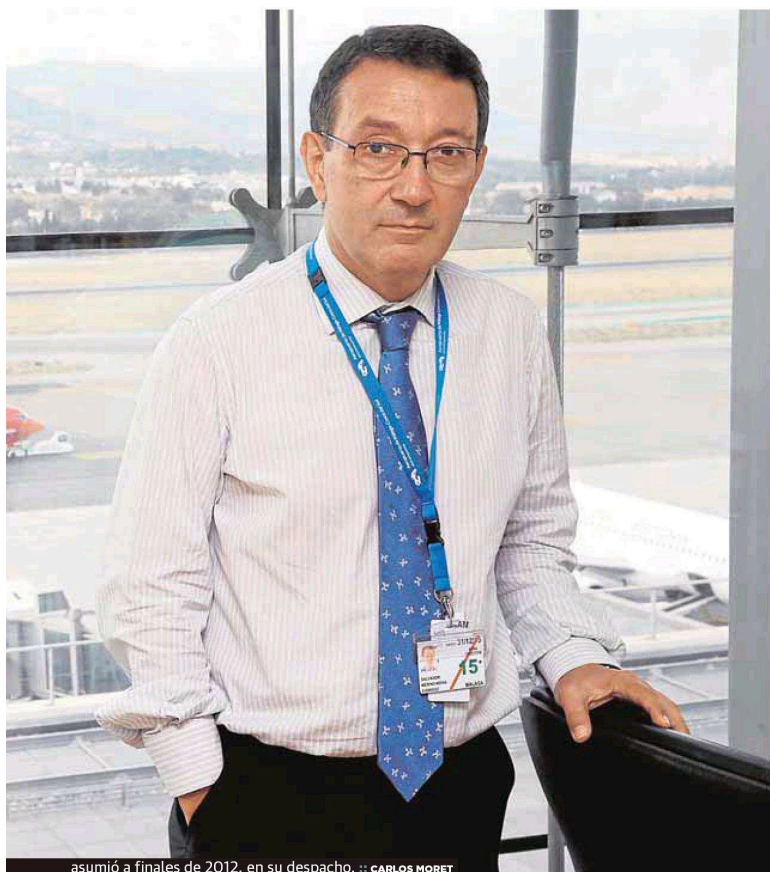
«Cercanías a 12 minutos, acceso sur... Estamos bien conectados. No echo en falta ninguna prioridad»

AVE y Aeropuerto

«Tren y avión son perfectamente complementarios y los dos crecen en paralelo»

Privatización de Aena

«Todas las inversiones la paga Aena con ingresos y financiación. No hay relación Aena e impuestos»



asumió a finales de 2012, en su despacho. :: CARLOS MORET

-¿La demanda china daría también, como en tantas cosas, un vuelco a la actividad del aeropuerto?

-Está habiendo contactos de Málaga con China, con conexión con un tercer aeropuerto, pero tenemos que apostar e incrementar esa oferta. Uno de los nichos de desarrollo del aeropuerto es China y en general el mercado asiático, que ahora mismo hacemos a través del 'hub' de Estambul. Ahora tenemos un 15 por ciento, nacionales, pero del 85% de internacional, sólo un 2% pero creciendo corresponde a terceros países no europeos. Soy optimista, pero en las conexiones aéreas las compañías se dan los pasos poco a poco.

-Y también que los hábitos y la posibilidad de vacaciones y viajes se extiendan entre los asiáticos.

-Bien, pero cuando vas entrando en una forma de vida, digamos 'hedonista' eso sucederá.

-¿Por qué se resiste el mercado norteamericano?

-Las compañías son muy prudentes. Sólo tenemos vuelos en verano y hemos crecido un 18 por ciento, pero no hacen apuestas si el avión no va a ir lleno. Tenemos contactos con compañías para incrementar la conexión.

-Volvamos a tierra. El conflicto de los taxistas se agrava. ¿Ve soluciones?

-No tenemos un papel directo. Nues-

tra función es que los diferentes medios de transporte tengan conectividad de la forma más cómoda. Es un problema no solo de Málaga. El mercado es el que es y cada vez hay más alternativas. Hay un cercanías, hay autobús. El mundo cambia y todos tenemos que adaptarnos. Poco podemos decir del reparto de ese mercado, pero cuantas más opciones tenga el usuario mejor para todos.

-Usted tuvo un papel muy activo en la normalización tras la huelga de controladores. Podemos volver a vivir una situación así

-Fue un incidente muy grave. De menos de un día, pero un hecho de gran trascendencia, pero España lo abor-

dó muy bien. Ha habido conflictos en otros lugares y tardaron mucho más. Creo que está todo funcionando con normalidad. Esa es la mejor prueba.

-¿Teme que el proceso de privatización parcial de Aena cree nuevos problemas y distorsiones laborales?

-Creo que al revés, el proceso será un buen paso. Además, la nueva situación va a asegurar el mantenimiento del modelo de red de aeropuertos, la conectividad para los usuarios. El nuevo sistema garantizará los altos niveles de calidad.

-Para un profesional de su trayectoria, el futuro laboral se le presentará como un vuelo tranquilo.

-Estoy plenamente tranquilo. Y mu-

UNA PEQUEÑA CIUDAD

6.000

trabajadores a diario, de los que 450 son de Aena, la mayor empresa, seguida de las de 'handling'.

12,9

Málaga es el tercer aeropuerto peninsular, con casi 13 millones de pasajeros en 2013. El pasado agosto cerró con 1,7 millones.

37%

Los británicos representan casi el 40% de usuarios de la terminal, el tercer aeropuerto europeo con más vuelos con Reino Unido, junto a Amsterdam y Faro.

50

aerolíneas operan en Málaga y ofrecen vuelos a un centenar de destinos. Málaga es el segundo aeropuerto en vuelos 'low cost'.

750

campos de fútbol son el equivalente de las 550 hectáreas del aeropuerto, donde hay instaladas 1.036 cámaras, los 'ojos' para detectar incidencias. Son una pieza clave del Centro de Gestión en Tiempo Real (CGTR)

cha gente..

-No ha sonado el teléfono en más de media hora. ¿Un aeropuerto tiene piloto automático?

-Vamos a ver. El funcionamiento normal no necesita de nadie de forma extraordinaria, pero pueden aparecer circunstancias que nos pongan en situación excepcional. Las compañías tradicionales ya no tienen el peso que tenían antes. El mundo ha cambiado y el transporte aéreo es de los que más rápido lo ha hecho y en una crisis económica, además, ha crecido.

-Andalucía como destino, ¿tiene estrategia aeroportuaria?

-Aena en todos, y también en los andaluces, tiene un plan de desarrollo. Hay que tener en cuenta que esto es un mercado y las compañías eligen donde hay. Los crecimientos se producen en destinos como éste, que permiten aviones llenos. Es un círculo virtuoso. Estamos en un destino muy potente.

-Hasta ahora la segunda pista se ha abierto de forma excepcional.

-Con la regularidad que marca la demanda. Es un aeropuerto estacional por un lado, pero también hay unos días de la semana con más actividad por la mañana y media tarde. Lo hemos abierto fines de semana, domingos y lunes, parte de julio y agosto. La pista actual permite 37 vuelos hora, y en torno a esa cifra se puede abrir la segunda. Lo importante es que no repercuta en el servicio. Que crezca el aeropuerto y no abra la segunda pista no es una paradoja. La demanda se homogeneiza y no hay tantas puntas de operaciones.

-¿Qué están haciendo para resolverlas filtraciones por la lluvia la T3? A solo cuatro años de abrirse es algo difícil de creer en una obra tan costosa.

-Aena está trabajando en este tema desde se detectaron las primeras filtraciones y se han ido hecho actuaciones parciales de acuerdo con la adjudicataria, pero no dieron solución definitiva al problema. Hemos encargado un informe con el fin de resolver lo antes posible los problemas y se ha redactado un proyecto para la reparación de la cubierta de la terminal. Una vez conocidos y evaluados los daños y perjuicios globales que han producido las deficiencias, Aena tiene previsto exigir responsabilidades.