Kiosko y Más - Diario Sur - 6 abr. 2014 - Page #21 http://lector.kioskoymas.com/epaper/services/OnlinePrintHandler.ashx?...

Pros y contras de un 'hub' internacional

En la actualidad no hay país en Europa que disponga de más de un nudo de conexiones aéreas de este tipo

La iniciativa podría servir para desbloquear proyectos como la ciudad aeroportuaria, si bien desde el sector de la aviación apuntan los problemas de mercado

:: PILAR MARTÍNEZ

MÁLAGA. Esta semana ha saltado desde las filas del PSOE el reto de convertir el aeropuerto de Málaga en un 'hub' internacional, una iniciativa que como todo gran reto ha sumado adeptos con facilidad. Sin embargo, la propuesta cuenta con algunos pros y muchos contras y, sobre todo, parte en un momento en que a esta terminal le queda un largo camino por recorrer antes de aspirar a convertirse en un nudo de conexiones aéreas, que hasta ahora en Europa se circunscriben a las grandes capitales como Londres, París, Madrid o Amsterdam, con la excepción alemana de Francfort, a tenor de las opiniones recabadas por este periódico entre profesionales vinculados al transporte aéreo, aerolíneas y expertos en un asunto en que todos coinciden que no es en el terreno político donde se juega esta partida. «Se trata de una decisión de economía de escala para una compañía por el volumen de inversión que supone y por la cantidad de normativas que interfieren y que hay que cumplir. Son precisamente esta regulación internacional, no dependiente del país, la que también reduce las aerolíneas candidatas a abrir un 'hub' en España», explicaron responsables de aerolíneas con experiencia en este asunto.

Para enmarcar este proyecto ambicioso, pero poco ajustado a la realidad, hay que definir con claridad lo que supone un 'hub'. En la aviación comercial este término responde a un aeropuerto grande del que salen y al que llegan vuelos de larga distancia que se realizan mediante aviones de gran capacidad y en los que se enlazan con ciudades más pequeñas que son servidos con aviones de tamaño menor. Esta plataforma precisa también de una coordinación de horarios para que el pasajero tenga que esperar únicamente el tiempo preciso para tomar el siguiente vuelo. Aquí surge el primer problema y es que el concepto de aeropuerto grande responde a terminales como la de Heathrow en Londres, que cerró 2013 con 72,3 millones de pasajeros, o el de París Charles de Gaulle con 62 millones, siendo Barajas uno de los de menor volumen y aún se rozaron los 40 millones de viajeros.

Vista de la infraestructura del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. :: SALVADOR SALAS

La política de centralismo que ha imperado y la vinculación directa de los principales 'hub' a las compañías de bandera de cada país, de hecho en España la única aerolínea que tiene un centro de conexiones es Iberia, que es la que aporta esta consideración a la terminal de Barajas, complica además la diversidad de este tipo de centros de operaciones. Basta conocer el caso de El Prat de Barcelona, que pese a su fuerte ritmo de crecimiento, en el que de 1996 a 2006 duplicó los pasajeros y llegar a 35,1 millones el pasado año, a los servicios y dimensiones de esta infraestructura, que cuenta con una ciudad aeroportuaria de 150 hectáreas y un parque aeronáutico de otras 50, y la consolidación de rutas internacionales, muchas de ellas, centradas en los mercados de Oriente, con los que mantiene vuelos diarios incluido uno semanal con el A-380 capaz de transportar 500 pasajeros, no son aún suficientes para captar la apuesta de una aerolínea decidida a crear un 'hub' internacional.

De ahí, que la declaración de intenciones de los responsables del PSOE puede servir para abrir un debate con el que se le dé un impulso a un aeropuerto que está en el club selecto de terminales españolas con dos pistas, entre los tres de España en el que puede aterrizar el gigante A-380, en el que se ha invertido mil millones de euros y que tiene capacidad para atender a 30 millones de pasajeros al año. Precisamente, estas modernas instalaciones cerraron 2013 como la terminal de España con mayor crecimiento, con casi 13 millones de pasajeros. También esta idea de futuro a gran largo plazo puede ser útil para aunar criterios que desbloqueen proyectos enquistados como la ciudad aeroportuaria. Además, de considerar que en 'hub' internacional supondría un salto cualitativo y cuantitativo para las industrias de logística o vinculadas al sector del transporte y, por consiguiente, en creación de empleo. Y es que hay que tener en cuenta que los pasajeros en tránsito permanecen en el aeropuerto el mínimo tiempo posible de hacer la escala, lo que supone que no generan estancias en el destino.

Fuentes consultadas hablan de que para establecer un 'hub' hay que pensar en una compañía de un país de la UE, para evitar mayores complicaciones vinculados a acuerdos de aviación, con capacidad para ubicar un mínimo de veinte aviones de largo radio y unos sesenta de corta distancia, lo que supone una inversión de varios miles de millones de euros que precisa de una demanda ya creada, unas garantías en base a fortalezas económicas del destino de que existe un potencial por generar y una sólida base de mercado. «En Europa hay solo cuatro o cinco 'hubs' y no hay más porque no da el mercado para más», apostilló un profesional de la aviación.

Sin embargo, crear este nudo de conexiones aéreas tampoco es la panacea. En este sentido, ponen de ejemplo el caso de Barcelona, que dispone de una envidiable conectividad directa sin ser un 'hub' y apuntan a que el primer paso es consolidar en volumen rutas punto a punto porque no hay avión de largo recorrido que se llene con pasajeros en conexión. De ahí que en el caso de Málaga tanto el mercado como el tirón del destino imponen un aeropuerto de compañías que vuelan punto a punto, con las que se puede labrar un futuro ambicioso mirando tanto a mercados asiáticos o a americanos, sin olvidar que África pueda ser otra alternativa.

El futuro 'hub' mundial se construye en Oriente

Los aeropuertos del futuro se construyen en Oriente, donde han emprendido la carrera aeroespacial de los faraones del siglo XXI para crear proyectos que compiten por ser los nuevos 'hubs' de interconexión de todas las regiones del mundo. Destaca el de Al Maktoum, que se construye en el corazón de la ciudad aeroportuaria de Dubai World, y que tendrá capacidad para gestionar 160 millones de usuarios, casi un 30% más que el aeropuerto de Atlanta, el más transitado del mundo. La previsión es que esta infraestructura esté terminada para 2017. Por otra parte el de Doha albergará la segunda pista de aterrizaje más larga del mundo. En la ampliación del de Abu Dhabi se están invirtiendo 3.000 millones de dólares.