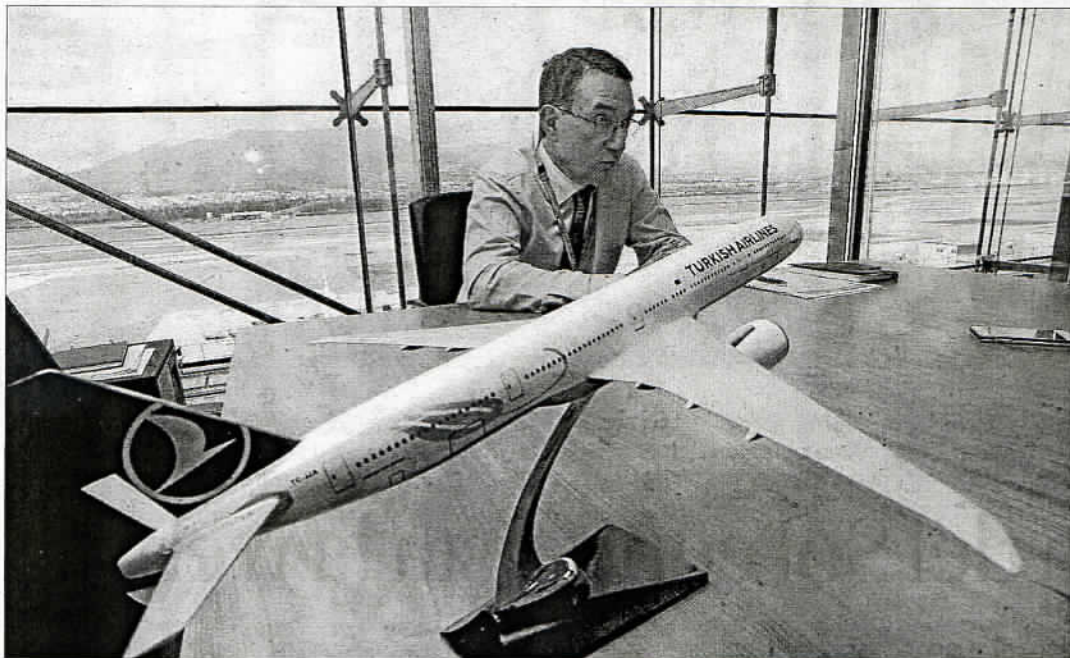


Málaga

SALVADOR MERINO

DIRECTOR DEL AEROPUERTO MÁLAGA-COSTA DEL SOL

El responsable del complejo aeroportuario destaca el extraordinario comportamiento en los movimientos al extranjero, que ya suman el 85 por ciento de la actividad del aeropuerto. Entre los planes de futuro, destaca la negociación para conseguir una conexión directa con Oriente y aumentar la frecuencia del vuelo a Estados Unidos. La perspectiva inmediata para Málaga apunta al crecimiento, con un repunte, incluso, de las operaciones con otras terminales españolas; un punto, este último, en el que la demanda se había resentido.



El responsable del aeropuerto en un momento de la conversación con este periódico. GREGORIO TORRES

«Sin la segunda pista estaríamos abocados a un segundo aeropuerto»

► «La infraestructura fue pensada en 2007, cuando ya se superaban los 13 millones de viajeros. Contar con la posibilidad de su uso nos da flexibilidad y tranquilidad para afrontar el crecimiento del futuro», señala

Lucas Martín
MÁLAGA

■ Con un volumen de viajeros en permanente ascenso, el aeropuerto acaba de tumbar el único escollo que le quedaba para verse definitivamente alejado de los abismos de la crisis financiera. Después un verano marcado por el buen funcionamiento de los vuelos internacionales, el complejo ha logrado sa-

lir indemne de la sangría de turistas que habitualmente representa la llegada del otoño. En el cuaderno de bitácora de Salvador Merino, su director, figura el último trimestre con cifras más voluminosas y rutilantes que las de 2013. A punto de cumplir su tercer año al frente de AENA en Málaga, el gestor no quiere ni oír hablar de consignas triunfalistas y se repliega en la receta de la prudencia y el trabajo. Poco amigo de los sofismas y de las exageraciones,

poco político, en suma, alude a los retos pendientes, entre los que sitúa mejorar la relación con el puerto y los cruceros.

■ El aeropuerto cerró el curso con un balance de crecimiento sostenido que se ha extendido a este inicio de año. ¿Volverán las oscuras golondrinas al final de la campaña?

■ Los números siempre son arriesgados. Y más en un escena-

rio tan cambiante como el que compete a la actividad aeroportuaria. Los datos de los que disponemos hasta ahora reflejan una subida del 10,5 por ciento en los dos primeros meses de 2014. Y la planificación de las compañías apunta a un 5 por ciento más de asientos disponibles para la temporada de verano, que para nosotros abarca de marzo a noviembre. El año pasado empezamos mal, pero desde primavera se mantiene la ten-

dencia positiva. Con estos indicios no es aventurado pensar en que superaremos los resultados de 2013, pero, insisto, en que debemos ser prudentes. Siempre hay que dejar un resquicio a posibles fluctuaciones.

■ Las previsiones pronostican, incluso, un repunte del tráfico doméstico. ¿Crecerá de nuevo la cuota de uso nacional del aeropuerto?

■ Los vuelos internacionales suponen ya el 85 por ciento de la actividad del aeropuerto. La tendencia está muy clara. No obstante, es una gran noticia la recuperación de los nacionales. Sobre todo, porque en los años anteriores se registró una bajada continua. Para este verano se partirá con un 4 por ciento más de oferta y eso es porque las aerolíneas confían en que la demanda crezca. Aunque, claro, es una previsión; luego hay que ocupar esas plazas.

■ El mercado alemán se reveló en uno de los grandes protagonistas del pasado año.

■ El incremento, ciertamente, fue muy importante. En el verano la subida alcanzó el 30 por ciento y en lo que llevamos de invierno el salto ha sido del 75 por ciento respecto al mismo periodo del año pasado. Eso se debe a que existe la demanda y el mercado reacciona de manera muy rápida para aprovecharla. Somos un aeropuerto en el que las conexiones son de punto a punto. Y nuestro obligación es facilitar lo máximo posible ese momento de mercado.

■ ¿Llegará alguna vez Málaga a desbancar a Mallorca entre las preferencias de los alemanes?

■ El destino Mallorca está muy añanzado en Alemania. Además, hay una diferencia importante: nosotros, como decía, funcionamos más con vuelos directos y ellos cuentan con una compañía alemana que se ha establecido en la isla y utiliza su aeropuerto como base de las comunicaciones con España. Lo interesante es el hecho de que vamos creciendo y hemos dejado atrás el decaimiento de los dos últimos años. Los alemanes ya son nuestro segundo mercado más importante y concentran el 10 por ciento de la actividad global del aeropuerto.

■ La diferencia entre la demanda veraniega y la invernal se ha reducido este año. Buena parte del sector turístico habla, incluso, de un punto de inflexión en la lucha contra la estacionalidad.

■ Entre noviembre y febrero, los números que tenemos consolidados aluden a un crecimiento de más de diez puntos. Ahí se ve claramente que hay un movimiento de recuperación. Y que, además, no responde únicamente a un mercado. Se subraya el alemán, pero el británico, que para nosotros es esencial, también ha experimentado una subida. La tendencia es positiva y tenemos que seguir perseverando en ese camino, pero sabemos que nuestra competencia es global y que no nos podemos permitir, en ningún caso,

bajar la guardia.

■ Málaga es uno de los pocos aeropuertos españoles que, pese a la crisis, sigue siendo rentable. ¿Habrá un nuevo salto en la balanza de los próximos años?

■ El aeropuerto está inmerso en un proceso de eficiencia. Y eso, además, de optimizar los recursos implica eludir gastos innecesarios. Ahora mismo estamos remodelando la plaza comercial y permanecemos atentos a corregir y mejorar cualquier tipo de cuestión que pueda afectar al usuario. Tenemos muchas inversiones que amortizar y trabajamos para lograr que todo el complejo sea rentable. El objetivo es que Aena en su conjunto pueda compensar los gastos y equilibrar con ingresos no sólo el gasto corriente, sino también las inversiones que lleva a cabo. No hay que olvidar que todas esas obras son financiadas por la propia Aena con el dinero que recaba. Nunca se ha repercutido en el ciudadano a través de impuestos.

■ ¿Y el impacto económico? ¿Cuál es la aportación del aeropuerto a la economía general de Málaga?

■ Actualmente contamos con un volumen regular de alrededor de 5.500 trabajadores. Hemos tenido picos cuando las obras estaban en curso de 7.500. Pero más allá de la huella directa, el impacto en la economía local creo que es muy grande. Puede haber criterios distintos de evaluación, pero siempre se ha especulado con una cantidad cercana al 30 por ciento del total de la riqueza. Estamos trabajando para intentar que poco a poco esa aportación sea mayor.

■ ¿Cuál es el objetivo del complejo a largo plazo? ¿Se puede fantasear con recortar distancias con Madrid y Barcelona?

■ Málaga dispone de un aeropuerto cuyas instalaciones se coadyuvan sin complejos con las de cualquier otro de España y de Europa. En términos numéricos, contamos con una capacidad que permite dar respuesta al doble de la demanda actual. Nos hemos adaptado para que ese desajuste no suponga ningún coste añadido de funcionamiento. Nuestro planteamiento es seguir creciendo junto al conjunto del destino y de la actividad turística. En ese sentido, ponernos metas lo único que puede hacer es distorsionar. Lo interesante es seguir dando pasos seguros y avanzando en la calidad del destino. Hay que tener presente que somos lo primero que ve el viajero o lo último que ve. En esa cadena de intangibles que son las vacaciones debemos procurar en todo momento ser una experiencia agradable, que nada perturbe esa sensación global de bienestar. El hecho de que dispongamos de tantas conexiones punto a punto no sólo favorece al turismo, sino también a otro tipo de actividades económicas.

■ ¿Se refiere a los intercambios comerciales?

■ Las posibilidades son mucho más amplias. El transporte aéreo lo

que hace es cubrir grandes distancias en poco tiempo y con eso se elimina la barrera de la lejanía, pero también otro obstáculo muy importante como es el coste. Llegar a un punto remoto en poco tiempo y a un precio razonable es una ventaja que hay que aprovechar. Entre otras cosas, porque nos acerca a Europa, Estados Unidos o, incluso, Oriente.

■ Supongo que una de esas caminatas en los que hay que insistir es en la vinculación con el puerto. Estaba previsto que el aeropuerto hiciera esta primavera un gran ensayo de transporte de cruceristas con aerolíneas y navieras.

■ Sí, pero no se trata únicamente de una prueba. Estamos intentando por diferentes vías reforzar las conexiones. Málaga tiene la suerte de contar con un gran puerto y un buen aeropuerto, dos infraestructuras de primer orden, y hay que sacarle rendimiento a esa confluencia. Nuestros esfuerzos se dirigen a lograr que grandes cantidades de viajeros puedan desplazarse con rapidez al puerto para coger un crucero y viceversa. En este sentido, debemos ir creciendo de manera muy rigurosa y minuciosa, porque son pasajeros muy maduros desde el punto de vista del precio de lo que es un buen servicio.

■ Si se consigue reforzar esta línea Málaga podría convertirse en puerto base de nuevas compañías de cruceros.

■ El potencial es enorme, si bien es cierto que existe mucha competencia en el sector, con ciudades en las que el puerto y el aeropuerto están muy próximos. En cualquier caso, debemos insistir en la conexión, porque es un plan de largo recorrido. Tenemos que ser capaces de crear las condiciones para que la actividad pueda incrementarse. Y eso conlleva trabajar de forma segura, sin dejar nada al azar.

■ La segunda pista volverá este verano a abrirse únicamente en los momentos de mayor afluencia. ¿Cuándo estará operativa de manera permanente?

■ Es una pregunta difícil de responder, en la que intervienen variables como la capacidad de la propia Costa del Sol para absorber pasajeros. Todo depende del planeamiento comercial de las compañías. Este es un aeropuerto en el que la actividad se concentra más en verano y durante los fines de semana, pero estamos asistiendo a un cambio de rutinas en el que el momento de mayor intensidad ha variado. El verano pasado tuvimos más tráfico que el anterior, pero paradójicamente hubo menos necesidad de activar la segunda pista porque los vuelos no se concentraron tanto en determinadas horas del día. Lo que hacemos con la segunda pista es un uso eficiente; sólo la abrimos cuando es absolutamente necesario.

■ ¿Su función es únicamente auxiliar?

■ La existencia de la segunda pista nos da mucha flexibilidad y tran-

quilidad. Especialmente, respecto al futuro. No debemos olvidar que la infraestructura se pensó en 2007, cuando ya teníamos más de 13 millones de pasajeros al año. Es mérito de Aena y de las administraciones públicas haber actuado con esa previsión, porque de lo contrario quizá nos hubiéramos visto abocados a construir un segundo aeropuerto. Cuando tienes ese volumen de actividad y quieres afrontar el futuro con garantías o duplicas la capacidad o ocurre como en Milán, donde se ha tenido que construir otra terminal, aunque 70 kilómetros más alejada. En cualquier caso, la obra ya está plenamente justificada porque nos permite asumir picos de actividad que de otro modo no podríamos.

■ ¿Aumentarán las conexiones directas este verano?

■ Ahora mismo tenemos vuelos de punto a punto con 129 destinos. Más que nuevas conexiones, lo importante es que crezca la actividad en las ya existentes. Y se está haciendo. Las plazas con Polonia y con Rusia crecen más del 50 por ciento. Y las del vuelo a Nueva York un 17 por ciento. Lo importante es estar alerta.

■ ¿Está ya maduro el destino para contar con un enlace a Estados Unidos durante todo el año?

■ Ese tipo de estrategias depende del discurso de las compañías, que estudian muchas variables a la hora de medir la rentabilidad de un trayecto; desde la ocupación al sentido que mejor funciona de los pasajes. Al fin y al cabo la crisis es global y todas las aerolíneas, incluidas las americanas, están siguiendo un programa de ajuste económico. Es un tema en el que se trabaja; contamos con una conexión directa a Canadá, pero no así a Estados Unidos.

■ ¿Y con los países árabes?

■ De momento contamos con la conexión a Estambul, pero nuestra intención y nuestra perseverancia está en la búsqueda de vuelos directos con Oriente. En eso estamos negociando, aunque la última palabra es de las compañías.

■ ¿Cómo están funcionando las nuevas tarifas de los vuelos a Madrid? ¿Servirán para compensar la caída que se produjo a raíz de la irrupción del AVE?

■ Todavía es pronto para evaluarlo. Con Madrid se ha aumentado el número de asientos. Y eso es sinónimo de que el tráfico está mejorando. Para el usuario es una ventaja contar con la posibilidad de elegir. Pero personalmente no percibo el AVE como competencia, sino como un medio complementario que también nos puede aportar viajeros.

■ Una curiosidad: ¿no le frustra permanecer en tierra y trabajar mientras le sobrevuela gente en bermudas y en aviones?

■ En absoluto. Me gusta viajar en avión, pero tengo ambas cosas bien deslindadas. Y, además, es un trabajo muy bonito, en el que se pueden ver rápidamente los resultados de lo que se hace.



Merino, en su despacho del aeropuerto... GREGORIO TORRES.

«La subida de las tasas no ha tenido incidencia en los vuelos»

EN CORTO

Merino cree que los precios de los billetes continuarán siendo accesibles en el futuro

■ ¿Qué incidencia tendrá en el tráfico la subida de las tasas aeroportuarias?

■ En estos casos conviene analizar situaciones como las que se dieron hace dos años, cuando la actividad creció, a pesar de la subida de tasas. A partir de esa fecha ha habido acuerdo entre AENA y las aerolíneas para los incrementos sucesivos. La subida no ha sido alta y la prueba está en que no se ha notado en el precio de los billetes. Lo esencial es que dentro del reparto de costes la tasa no es determinante. Y menos ahora, cuando ha sido objeto de acuerdo con las compañías.

■ La tendencia en los últimos años ha sido la de contar con menos aviones pero con un mayor grado de pasajeros.

■ Sí, pero eso no significa que vaya a ver menos vuelos. Obviamente para que haya actividad los aviones deben ir llenos. Las aerolíneas están obligadas a compensar el gasto en carburante, que es uno de los más cuantiosos. En Málaga la mayoría de los aviones son intermedios, de alrededor de 190 pasajeros. Y como es lógico tienen que tener un nivel de ocupación alto para que sean rentables a las compañías, porque, si lo son, el precio del billete será accesible.

■ ¿Cómo evolucionarán los precios de los pasajes? ¿Continuarán en la misma línea de los últimos años?

■ Los precios actuales son resultado de la liberalización del espacio aéreo. Mientras haya competencia, continuarán siendo accesibles. Entre otras cosas, porque no les queda más remedio que seguir siendo rentables y competitivos respecto al resto.

■ En la última feria turística de Berlín se mostró interés en convertir a Málaga en la puerta de entrada a Andalucía. Incluso, con desplazamientos en coche desde el propio aeropuerto.

■ Este tipo de iniciativas ya funcionan. De hecho, el alquiler de vehículos constituye un negocio muy asentado en Málaga. No tenemos datos que permitan intuir el uso que hacen los clientes. Siempre pensamos que el aeropuerto tiene un área de influencia que es la provincia y todo lo que se mueve en un radio de una hora y media o dos horas de desplazamiento. La actividad económica en este sentido va por buen camino.

■ ¿Es compatible el crecimiento del aeropuerto con la supervivencia económica del resto de terminales de Andalucía?

■ La verdad es que no sabría qué decir porque me centro en el nuestro y en sus números. Evidentemente el componente turístico de Málaga es un elemento fundamental. Sabemos que la demanda internacional ha compensado la caída de los últimos años en vuelos domésticos. Lo que debemos insistir es en hacer las cosas con rigor para que nuestro destino tenga la mayor aceptación posible.