

PRECISIÓN

Más de 4 millones de equipajes al año

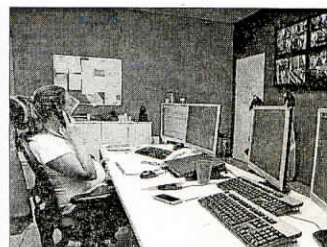
► El aeropuerto cuenta con 1.944 cintas transportadoras. En este ejercicio se espera superar la marca de 4,1 millones de 2012.



MOVIMIENTO

Menos aviones, pero más pasajeros

► Más de 12,5 millones de personas utilizaron el aeropuerto en 2012. Desde el pasado mayo se detecta un incremento de viajeros. El número de operaciones se reduce, por contra, para ahorrar combustible. Málaga está entre los tres recintos europeos mejor conectado con Reino Unido.



IMPLICACIÓN

Un equipo de más de 7.000 personas

► El bullicio y la prisa sempiterna del aeropuerto se gestiona por las más de 7.000 personas que trabajan en las diferentes áreas.

AGOSTO EN LA T3

Despegue hacia las grandes cifras

El aeropuerto inicia el mes central del verano con el viento a favor y una nueva perspectiva de crecimiento respecto a 2012. La terminal, pese a la crisis, sigue generando recursos para ser rentable. En julio se batió el récord de equipajes por vuelo: 387

Lucas Martín
MÁLAGA



FOTOS DE ÁLEX ZEA

■ Más de 1.450 vuelos y casi 248.000 pasajeros en apenas cuatro días. Agosto ha arrancado con fuerza en el aeropuerto. Tanta como para rasgar la piel muerta de la crisis e inaugurar un nuevo periodo de esplendor. O más bien, confirmarlo. Los grandes números, catapultados por la fuerza del turismo extranjero, con especial protagonismo del británico, que concentra ya casi el 40 por ciento del volumen de viajeros, están de vuelta. Y, además, con un balance de bajas del pasaje más negro de la economía española escandalosamente ligero. En los últimos años, el complejo se ha mantenido como el cuarto más importante del país, un valor seguro para la Champions. Todo un Atleti en la liga de la aviación, aunque, por supuesto, sin la parte autodestructiva ni la hipotermia.

Ni grandes descensos, ni traumas antiguos, ni carencias. Con la T3 y sus hipertecnificados modelos, puestos en marcha en 2010, casi sobre la bocina de la depresión y el repliegue público de los presupuestos, el aeropuerto atraviesa la penúltima hora de la recesión con velocidad espartana, pero a la vez sólida y en ascenso. Según Salvador Merino, su director, este

verano, en el que está previsto que funcionen 22 rutas nuevas, se volverá a crecer en el número de pasajeros. Entre un 2 y un 3 por ciento, lo que arroja un cálculo de en torno a 1,5 millones de personas por mes.

Definitivamente se ha superado la inercia negativa del invierno. Y no solamente por el magnetismo de la Costa del Sol, sino por una suma de variables en la que destaca la proximidad con la ciudad y la gestión de sus controles internos. Al contrario que buena parte de la industria turística, por no hablar del resto de infraestructuras, el aeródromo no sólo no ha zozobrado con el huracán de la caída del sistema. Además, lo ha hecho siendo rentable, una virtud, en estos tiempos, felizmente antiespañola.

Centro de Operaciones: entre tasas, cálculos y maniobras

1 Buena parte de esa rentabilidad se filtra por los mandos del Centro de Operaciones, una sala de funciones múltiples y casi náuticas en la que colecciona la máxima *don't pay, don't fly*. En esta habitación, volcada sobre la panorámica de las dos pistas de las instalaciones, se tira la red para asistir a todos los aviones que entran o salen de Málaga. O dicho de otra forma, es la torre de control una vez que se toca tierra, aunque con el cometido añadido de cobrar las tasas por el uso de las instalacio-

nes. *Si no pagas, no vuelas*. La mayoría de las compañías utiliza un sistema de crédito, pero también están los que se decantan por el golpe de cartera.

Mientras los pasajeros haraganean y miran sus teléfonos móviles en la zona de embarque, el piloto irrumpe en este pequeño torreón con la tarjeta al ristre o un puñado de billetes. Es el final de un movimiento complejo, el de esta sala, que se ocupa de resolver el enorme galimatías de la asistencia a todos los aviones que estacionan o se mueven a ras del suelo. Una actividad que parece sencilla, casi automática, pero que dista enormemente de la tarea del aparcacoches; los técnicos, detalla Francisco Serrano, tienen que estar atentos a las numerosas incidencias y retrasos de los vuelos, que son encajados sobre la marcha en un alargado sudoku que implica a los puntos de anclaje de las pistas y a los horarios. «Si hay una operación que se retrasa hay que buscarle una nueva ubicación y una nueva hora, lo que afecta a la siguiente», indica Jesús Jiménez.

Los ojos y la coordinación del Centro de Gestión

2 El éxito de la terminal depende en gran medida de ese gran fedatario, que consigna y anota todas las operaciones del día, pero también del Centro de Gestión en Tiempo Real, al que todos apodan como el Gran Her-

mano. Evidentemente no por el despidor, sino por la fantasía de Orwell, que en términos de eficacia significa todo lo contrario a la bizarría habitual de las televisiones. Gracias a este refugio interno, que cuenta con 1.038 cámaras, los turistas pueden romper nada más aterrizar con el tópico de despreocupación que pesa sobre España. El dispositivo funciona como una máquina engrasada de coordinación de incidencias. Por sus pantallas se tramitan todos los pequeños acontecimientos que pasan por la terminal; desde la botella que se derrama en un sector a la avería de una de las luces del montacargas.

Joaquín Ortigosa y Pablo Martín cuentan que su labor consiste en recibir avisos y agilizar la intervención del equipo competente. Algo que en la época anterior a la tecnología y a la división del trabajo hubiera desencadenado decenas de correveidiles. En suma, una burocracia insoportable. El objetivo de este centro, señalan, es que todo funcione sin que los viajeros lo noten.

El corazón informático de la terminal

3 Una conquista silenciosa en la que también participa el Centro de Procesamiento de Datos. Con el agravante, además, en este caso, de que si algún despistado quiere entrar para darle a la tecla de reinicio o hacerse el gracioso lo tiene francamente difícil. Una cadena inacabable de controles y búnkers sobre búnkers protege a esta sala en la que respira el gran monstruo telemático que sustenta el conjunto de las instalaciones. Es el único punto de todo el aeropuerto que no aparece señalado. La red, con una mujer, Mari Carmen Delgado, como informático en jefe y una longitud de fibra óptica de más de 238 kilómetros, similar a la distancia que separa a Málaga de Sevilla.

El Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipaje

4 Los números del aeropuerto son apabullantes, como los de las antiguas catedrales. Incluso en esa madriguera que se traga las maletas hasta que aparecen milagrosamente en otras ciudades. En Málaga las cintas transportadoras abarcan 12 kilómetros. La mayoría en un recorrido subcutáneo a medio camino entre la montaña rusa y la cadena de montaje. Aunque desde un punto de vista téc-

nico menos ingenuo y sacudido de radares y lectores tomográficos. Dos plantas por encima del circuito, María explica que cada equipaje está controlado en todo momento por un código de barras. En diferentes pantallas se puede seguir el recorrido al completo, que dura alrededor de 3 minutos. Con semejante presión tecnológica y humana, las maletas lo tienen difícil para extraviarse.

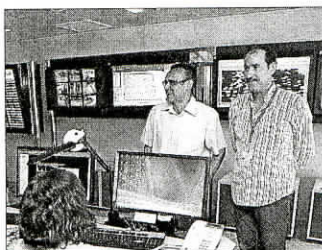
Las pérdidas se producen sobre todo en los enlaces ajustados, una modalidad que en el aeropuerto es minoritaria. Lo que sí se puede dar es el retraso. Casi siempre provocado por la localización de algún material sospechoso o inapropiado. Málaga fue la primera terminal en ajustar las medidas de su cinta a los palos de golf. Dispone de un carril para el material especial (tablas de surf, por ejemplo), pero también hasta cuatro itinerarios distintos que se van activando en función de la sospecha. El último, gestionado por la Guardia Civil, desemboca en una cámara con capacidad para dinamitar la carga. De momento, nunca ha sido utilizada.

La estadística da la razón al aeropuerto. En lo que va de año se han perdido únicamente 68 del casi medio millón de equipajes tratados. En el centro se está también de enhorabuena por la intensidad del trabajo. Las cifras son un 1,76 por ciento más elevadas que en 2012. Y se ha batido el récord de maletas en un mismo pasaje: 387. Fue el pasado 25 de julio, en un vuelo a Río de Janeiro fletado para ver al papa Francisco.

Una zona comercial y de restauración rentable

5 Tampoco se respira pesadumbre entre las tiendas y restaurantes de la terminal. Entre tanta tentación chic y gastronómica, la austeridad se pierde. Gemma Yela, responsable comercial del aeropuerto, habla de un gasto medio de 8 euros por viajero. Suficiente como para tomárselo en serio. Antes del final de la próxima Semana Santa, habrá una nueva remodelación con más espacio para la tienda libre de impuestos, que nació siendo la segunda más grande Europa. El aeropuerto funciona en un país en el que no funciona casi nada. Y con notables expectativas para agosto: «La estacionalidad se ha acentuado. Los veranos se crece y los inviernos son peores», resume Salvador Merino.

EN DOMINGO



INCIDENCIAS

Coordinación, prevención y reacción

► Joaquín Ortigosa (derecha) y Pablo Martín en sus puestos del Centro de Gestión en Tiempo Real.



CONTROL EN TIERRA

Gestión del movimiento en pista

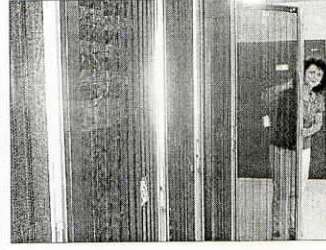
► Francisco Serrano (tercero por la izquierda) junto a algunos de los integrantes de su equipo de la sala de operaciones.



SALA VIP

La favorita a nivel internacional

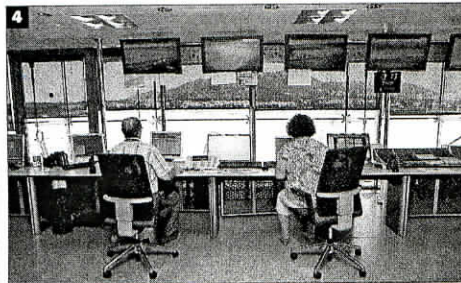
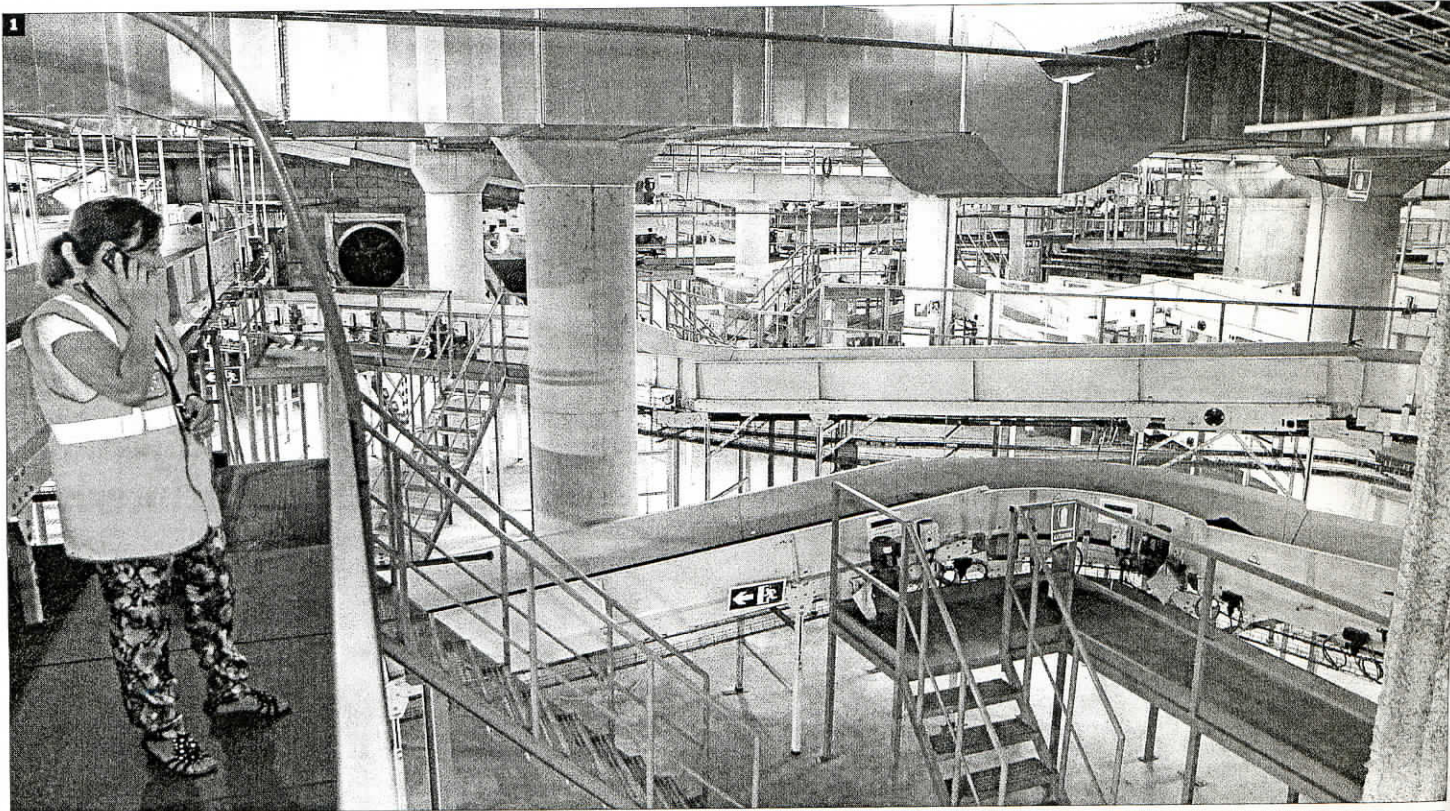
► Salvador Merino y Gemma Yela, en la sala vip, galardonada en 2013 por los usuarios con el premio Priority Pass.



BÚNKER

En el centro informático del aeropuerto

► Mari Carmen Delgado Cuevas en la puerta acorazada que protege el sistema informático del que depende la terminal.



► **DIFERENTES INSTANTÁNEAS** de la vida interior del aeropuerto. **1** Vista del sótano en el que discurre buena parte del recorrido de las maletas. En la perspectiva, casi un grabado de Eschen. **2** Alicia Sánchez Serrano, la primera señalera en la historia del aeropuerto, junto a su compañera Cristina Fernández Arrojo. **3** María intercambia información con un técnico en las oficinas del Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipaje. **4** El personal del centro de operaciones columbra el horizonte en espera de la entrada de los vuelos programados. **5** Un grupo de operarios prepara las maletas para desplazarlas a la bodega de los aviones.