

Barajas se adelanta al futuro

BEGOÑA OLABARRIETA

Las previsiones de futuro para la próxima década, junto con la conveniencia de adelantarse a las nuevas necesidades de viajeros y de compañías aéreas, son la base de las actuaciones contempladas en el recién presentado Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas 2017-2026, en un momento en que el aeropuerto se consolida como centro de conexión entre Europa y América Latina, con la llegada de más vuelos internacionales, operaciones con aviones de mayor envergadura y un mayor volumen de viajeros año tras año.

Desde que en 1933 el entonces “Aeropuerto Nacional de Madrid” se abriera a las operaciones comerciales de tráfico aéreo, muchas aeronaves han despegado y aterrizado en el aeropuerto madrileño, hoy día conocido con el nombre “Adolfo Suárez Madrid-Barajas” y por sus códigos IATA y ICAO: MAD y LEMD, respectivamente.

Actualmente, el aeropuerto dispone de cuatro terminales para la aviación comercial de pasajeros, una terminal para la aviación ejecutiva y de negocios, un centro de carga aérea en el que están instaladas más de 200 empresas y la zona principal de hangares entre la T3 y la T4. Cuenta con cuatro pistas físicas paralelas dos a dos: 18L/36R-18R/36L y 14L/32R-14R/32L, cuya denominación fue modificada en 2012 para adecuarse a los cambios producidos por el movimiento gradual del norte magnético respecto al geográfico; además de una quinta que fue la primera en construirse y hoy se utiliza solo como pista de estacionamiento.

Si se compara con otros aeropuertos españoles Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el primero en volumen de tráfico de pasajeros, de carga aérea y número operaciones; y dentro de la Unión Europea, el quinto en volumen de viajeros. Su cuota de tráfico internacional ha pasado de 29 millones

de pasajeros en 2007 (el 56% del tráfico comercial) a 38,5 millones en 2017 (el 72% del tráfico comercial); además, la flota de aeronaves de gran tamaño que lo visitan ha duplicado su número en los últimos 10 años.

Consolidado como el centro de conexión europeo (*hub*, en inglés) es la principal puerta aérea de Europa con Latinoamérica con el 25% de la cuota de este mer-

El Plan Director 2017-2026, en cifras

- ✓ *Objetivo prioritario: atender y mejorar la atención de 80 millones de pasajeros.*
- ✓ *Inversión total del plan director 2017-2026: 1.571 millones de euros.*
- ✓ *1ª fase: Intervenciones en T1, T2, T3 (2017-2021) 530 millones de euros.*
- ✓ *2ª fase: Intervenciones en T4 (2022-2026) 1.041 millones de euros.*
- ✓ *Líneas clave de intervención:*
 - ▶ *Adaptación de las infraestructuras a la demanda.*
 - ▶ *Mejora de la conectividad.*
 - ▶ *Modernización y mejora de la calidad.*
 - ▶ *Intermodalidad.*
 - ▶ *Sostenibilidad medioambiental.*

cado. En 2017 el tráfico con esta región ascendió a 7,5 millones de pasajeros.

Un *hub* aeroportuario es un centro de conexión, con un modelo de operativa en el que los vuelos de corto y medio radio alimentan a los de largo radio. En el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, el modelo *hub* lo desarrollan las compañías Iberia y Air Europa y las alianzas a las que pertenecen. Por ejemplo, pasajeros de países europeos que vuelan a Madrid para conectar con América Latina o Asia.

Este aeropuerto es una infraestructura fundamental para la economía, no solo para Comunidad de Madrid donde representa el 9,3 de su PIB sino para toda España, ya que de los 305.000 empleos creados por la actividad aeroportuaria el 36% se han generado en la Comunidad de Madrid. Hasta el mes de febrero del presente año, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, ha registrado 50 meses consecutivos en crecimiento de pasajeros, habiendo obtenido su récord histórico anual en el año 2017 con la visita de 53,4 millones de pasajeros.

Plan director 2017-2026

El Plan director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, presentado por el ministro de Fomento Íñigo de la Serna el pasado 21 de marzo, contempla actuaciones e inversiones por un total estimado de 1.571 M€ para los próximos 10 años, 530 M€ para el primer periodo (2017-2021) y 1.041 M€ para el segundo (2022-2026).

Está estructurado en base a cinco objetivos principales: adaptar las infraestructuras a la demanda de tráfico prevista con el fin de no limitar el desarrollo del aeropuerto; garantizar unos elevados niveles de conectividad para mantener una posición de liderazgo como destino turístico; modernizar y potenciar la calidad de las infraestructuras, mejorando la experiencia del pasajero y la calidad percibida por las aerolíneas; fomentar la intermodalidad, mejorando el acceso en transporte público y lograr un equilibrio entre el desarrollo de la actividad y el respeto al entorno.

Se adaptarán las infraestructuras a la demanda de tráfico esperada, hasta dotar al aeropuerto de una capacidad que permita atender a 80 millones de pasajeros

Historia del Aeropuerto de Madrid

El día el 22 de abril de 1931 dio comienzo la historia del aeropuerto madrileño con su apertura al tráfico aéreo, aunque hasta finales del año 1933 no se iniciaron las operaciones comerciales en él. La nueva infraestructura, que sustituía los antiguos aeropuertos de Getafe y Carabanchel, se ubicó –por su buena comunicación con la capital a través de la carretera de Francia– en un terreno de unas 500 fanegas junto al entonces municipio de Barajas. Un gran círculo blanco con el nombre de Madrid en su interior servía como guía a los pilotos en el campo de vuelos.

El primer vuelo civil comercial, el trimotor Fokker VII/3M, tomó tierra en el aeropuerto Madrid-Barajas el día 15 de mayo de 1933. La compañía LAPE –futura Iberia– fue la primera en operar líneas regulares con destino Barcelona y Sevilla y en el primer año de funcionamiento del aeropuerto se llegaron a operar 378 vuelos con 2.873 pasajeros.

La primera reforma no tardó en llegar, motivada por las necesidades de las nuevas aeronaves. Fue en el año 1944 cuando se construyó la primera pista pavimentada con una longitud total de 1.400 metros.

En los años 50 el aeropuerto de Barajas ya recibía la visita de medio millón de pasajeros al año por lo que debía seguir creciendo y actualizándose. En 1954 se construyó una nueva terminal, que a la postre se conocería como Terminal Nacional –hoy en día es la Terminal T2–, y se vio completado posteriormente con una nueva terminal de carga.

En los años 70 comenzaron a llegar los Jumbos y con ellos el tráfico se duplicó sobrepasándose los cuatro millones de pasajeros anuales en el aeropuerto Madrid-Barajas, así llamado desde 1965.

La construcción de una nueva terminal de pasajeros dedicada exclusivamente al tráfico internacional llegó en 1971, la hoy conocida como T1. Solo tres años después, en 1974, la compañía Iberia inició su innovador servicio para “llegar y volar”, con la inauguración de la entonces denominada Terminal Norte dedicada en exclusiva al puente aéreo Madrid-Barcelona. Este servicio que ha unido, y sigue haciéndolo, las dos grandes ciudades de nuestro país, cuenta hoy en día con su propio espacio dentro de la terminal.

Los Campeonatos Mundiales de Fútbol de 1982 fueron el detonante para que se emprendieran en 1980 las obras de una profunda remodelación de la Terminal Nacional. Posteriormente, en el año 2000, se decidió aumentar la capacidad del aeropuerto para poder llegar a acoger hasta 70 millones de pasajeros, por lo que se impulsó el denominado Plan Barajas, que se inició con la construcción de la tercera pista y la nueva Torre de Control, que se completaron con dos nuevas pistas, paralelas a las existentes, de forma que todas ellas pudieran estar plena y continuamente operativas.

El 4 de febrero de 2006 culminó el proyecto del aeropuerto, reforzando la importancia del aeropuerto madrileño como hub mundial, con la puesta en marcha de la actual T4 y su edificio satélite –T4S–, que cuenta con dos pistas para 120 vuelos por hora y puede recibir 35 M de pasajeros al año, abarcando para ello una superficie de más de 750.000 m².

El 24 de marzo de 2014, un día después del fallecimiento del expresidente del Gobierno Adolfo Suárez y en honor a su memoria, el aeropuerto vuelve a cambiar su denominación oficial y pasa a llamarse aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

anuales, garantizando el aumento de capacidad de las instalaciones, la adaptación al nuevo perfil de viajero y el incremento de aeronaves de gran tamaño, que se han visto y se verán modificados considerablemente.

Terminales más fáciles y eficientes

Las actuaciones previstas se dirigen a mejorar las terminales y adaptarlas a la evolución esperada de la demanda de tráfico hasta el año 2025 con el crecimiento de largo radio, aviones de mayor tamaño o nuevos requerimientos de seguridad.

En la primera fase, actuación que se alargará hasta 2021, se llevará a cabo la ampliación del vestíbulo de salidas y la modernización de las salas de recogida de equipaje de la T1; el nuevo equipamiento en las zonas de facturación y ampliación de filtros de seguridad de la T1 y T2 y la modernización de acabados y calidades en las áreas de embarque de las terminales T1, T2 y T3 en su conjunto.

El resultado será un aeropuerto más eficiente para las compañías que operan en estas terminales, también más accesible y fácil para los pasajeros, mejorando aspectos fundamentales en la valoración de los usuarios como son los controles de seguridad, las áreas de embarque y de recogida de equipajes. Además, en esta primera fase también se construirá una plataforma de puestos de estacionamiento remoto (aquellos que no están unidos a la pasarela de embarque o *finger*) y una nueva zona de estacionamiento de autobuses en la T4 para mejorar la intermodalidad entre los dos medios de transporte.

Potenciación hub T4

Para el segundo periodo de actuaciones (2022-2026) está prevista la adaptación de la T4, con la intervención de algunos elementos esenciales para mejorar el tránsito, como la ampliación en 85.000 m² de la zona de facturación y del área de seguridad.

En el Top 20 de los grandes hubs mundiales

El aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas ocupa la quinta posición de la Unión Europea en cuanto a número de pasajeros y se encuentra en el Top 20 de los grandes hubs mundiales.

En los últimos 15 años:

- ▶ El tráfico de viajeros se ha incrementado en más de un 50%.
- ▶ El tráfico internacional se ha incrementado en un 130%
- ▶ Hasta febrero de 2018 el aeropuerto ha registrado 50 meses consecutivos de crecimiento de pasajeros.
- ▶ Cifras récord de actividad en 2017:
 - ▶ 53,4 millones de pasajeros
 - ▶ 38,5 millones pasajeros internacionales /72% del tráfico comercial
 - ▶ 387.566 operaciones
 - ▶ 470.795 toneladas de carga
 - ▶ 81 compañías operando
 - ▶ 212 destinos
 - ▶ 74 países
- ▶ 13,2% grandes aeronaves de fuselaje ancho (Airbus A330 y Airbus A380)

Impacto en la economía:

- ▶ 305.000 empleos generados (36% en la Comunidad de Madrid)
- ▶ 9,3% PIB de la región

Uno de los puntos clave estará en albergar y dar más facilidades a los grandes aviones, con más capacidad de carga y pasajeros, prolongando 50.000 m² el edificio T4S (Terminal Satélite) hacia el norte, lo que permitirá crear hasta 7 nuevos estacionamientos de gran tamaño (*Wide Body*) para vuelos intercontinentales.

También se construirá una nueva plataforma de remotos para 6 nuevos puestos de estacionamiento con capacidad para 2 aeronaves tipo F (A380 o similares) y 4 tipo E (A340 o similares).

Actuaciones a 10 años que consolidarán al aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas como uno de los más importantes de Europa para pasajeros y compañías. ■