

La T4, un exitoso vuelo

Tras unos primeros días con dificultades, la Terminal T4 del aeropuerto de Barajas cumple sus primeros cuatro meses solucionando los problemas iniciales y consiguiendo un notable éxito en su funcionamiento

Lejos quedan aquellos titulares: “Turbulencias en el estreno de Barajas”, “Caos en la nueva terminal”, “Despiste generalizado en la T-4” y otros piropos con los que la prensa describió los primeros días de la nueva terminal, marcados por los continuos retrasos y cancelaciones. La verdad es que las primeras semanas del Gran Barajas las cosas no salieron bien y, para cientos de pasajeros, significaron una pesadilla. Ante este panorama no es de extrañar que durante sus primeros días las colas de los mostradores de incidencias fuesen a veces más largas que las de facturación. “Ojo con Barajas” fue una advertencia común entre los sufridores pasajeros. Sin embargo, con el tiempo las aguas han vuelto a su cauce para satisfacción de los gestores, compañías y usuarios de una faraónica terminal que ha costado 6.200 millones de euros y cuenta con todas las papeletas para consolidarse definitivamente como la puerta de entrada a Europa desde Latinoamérica –donde tiene una cuota de mercado del 25%– y África.

Los problemas se han ido solventando y lo que eran sonoras quejas e impropiedades contra la flamante terminal se han convertido en generosos cumplidos por parte de los pasajeros. “No cabe duda de que la gestión irá mejorando todavía más, pero el cambio desde su inauguración es notable y significativo y me atrevería a decir que de una calidad que nada tiene que envidiar a otras instalaciones aeroportuarias del mundo, si bien hemos de acostumbrarnos a sus dimensiones como también lo hemos hecho con otros aeropuertos modernos”, reconoce el director general de American Express Viajes, Ángel García Butragueño, que se muestra impresionado por la ra-

PUERTA DE EUROPA

Esta obra colosal, que ha supuesto un gasto de 6.200 millones de euros, tiene todas las papeletas para convertirse en la principal entrada a Europa desde Latinoamérica y África.

pidez de la recogida de maletas que en tres de sus últimos vuelos desde París y Londres han tardado menos de 10 minutos desde que llegó al *finger*.

Mas allá de lo anecdótico de este último dato, la verdad es que la nueva terminal ha mejorado los servicios, sobre todo en lo que se refiere a los procesos de facturación, traslado a las puertas de embarque, los enlaces entre terminales, la información al pasajero o la gestión del equipaje.

Velocidad de crucero

Cumplidos los 130 primeros días de la puesta en marcha de la Terminal T4, del Aeropuerto de Madrid-Barajas, todo ha vuelto a la normalidad, como subrayan desde Aena o Iberia. “Superadas las dificultades lógicas del arranque y, una vez que los propios clientes y los empleados se han ido acostumbrando a las nuevas instalaciones, la T4 nos está ofreciendo la posibilidad de mejorar nuestro nivel de servicio”, explica Fernando Sarmentero, director de Aeropuertos de Iberia, para quien la valoración de la T4 es “francamente positiva”.

Las nuevas instalaciones han “tomado velocidad de crucero” lo que ha repercutido en una mejora ostensible de la calidad del servicio, disminución de las quejas y una mayor puntualidad, que ha alcanzado incluso el 90% algunos días, según señala la aerolínea, que ocupa las flamantes instalaciones junto a sus aliadas de Oneworld. Estas cifras superan incluso los índices registrados en las antiguas terminales y contrastan con las registradas al principio por la T4, que absorbe el 60% del tráfico del aeropuerto. El día del estreno, por ejemplo, en los que se operaron 625 vuelos con 62.000 pasajeros, la puntualidad fue tan sólo del 63%, mejorada hasta el ➔





✈ 74% en los días siguientes. Pero no sólo el ratio de puntualidad ha mejorado. En este sentido, por ejemplo, el extravío de equipajes en toda la red de la línea de bandera estuvo "en línea con el de Air France y por debajo del de British Airways y la holandesa KLM y muy inferior al de la alemana Lufthansa". Realidad que confirma la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), que da "un notable" al funcionamiento de la nueva terminal. Según datos de la patronal, en la actualidad se pierden 12 de cada 1.000 equipajes, con un tiempo medio de recogida de maletas de 20 minutos lo que "está dentro de los estándares de calidad". Y eso que desde el pasado 5 de febrero han pasado más 3.900.000 maletas por el sistema de equipajes de la nueva terminal, que es el mayor del mundo con 93 kilómetros de cintas.

Iberia basa igualmente sus informes favorables en el incremento experimentado por el tráfico. El pasado abril la compañía presidida por Fernando Conte transportó un 7,2% más de pasajeros que en el mismo mes del año anterior y se registró una ocupación histórica en los aviones del 82,3%, casi 9 puntos porcentuales por encima del mismo período de 2005. En el conjunto de compañías que operan en la terminal el tráfico ha crecido más del 6,5% desde febrero. "Esto demuestra que, a pesar del traslado y de la operación de puesta en marcha de la T4, la evolución del número de viajeros ha seguido la tendencia del conjunto del mercado", concluyen en ALA, cuyo presidente, Pablo Olmeda ha expresado su felicitación a Aena por la colaboración prestada a las compañías "para que todo funcione".

Precisamente el gestor aeroportuario y otras aerolíneas comparten la euforia de Iberia y coinciden en aprobar con un "nivel muy satisfactorio" el funcionamiento de las nuevas instalaciones en estos primeros meses de andadura. Eso a pesar de que, como recalca Aena, la T-4 ha hecho frente a dos periodos significativos como las fiestas de Semana Santa y el puente de mayo y los resultados han sido "muy positivos". El 28 de abril, por ejemplo, se alcanza-

TRES MESES DE EVOLUCIÓN

En tres meses de funcionamiento se han atendido 9,3 millones de pasajeros en la T4. En este periodo se han superado las operaciones de las terminales existentes, unos 90.699 despegues y aterrizajes.

ron las 1.338 operaciones, cifra que constituye el récord de operaciones diarias en la historia del aeropuerto. Vueling, otra de las aerolíneas que operan en la T-4, aseguró que las encuestas de satisfacción que realizan entre sus pasajeros han "subido un 2% desde que se opera en la nueva terminal", mientras que el consejero delegado de Air Nostrum, Carlos Bertomeu, no duda en calificar a la T-4 como "la mejor terminal de pasajeros del mundo" y dijo que los españoles "deberíamos estar orgullosos de una cosa pagada entre todos".

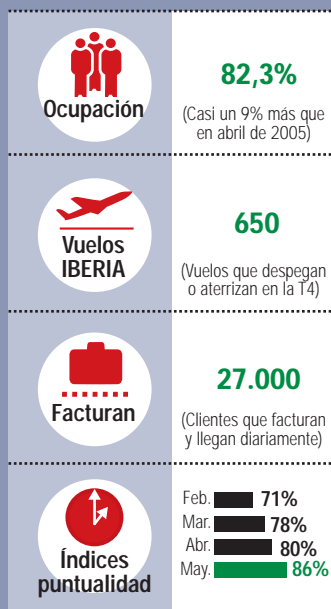
Incluso los empleados de la T-4, al contrario de lo que se pudiera pensar, reconocen que han salido fa-

vorecidos con la apertura de las nuevas instalaciones. "Al principio nos parecía todo enorme y nos perdíamos, pero ahora el trabajo es mucho más cómodo", comentaba uno de los 8.000 empleados de Iberia desplazados, al recordar "las estrecheces en la facturación y en las pistas con que trabajábamos debido a la saturación de las antiguas terminales".

Las cifras que arroja la nueva terminal en sus primeros meses de andadura son para marear a cualquiera. En este periodo, Barajas ha atendido cerca de 15,7 millones de pasajeros, de ellos alrededor de 9,3 millones de pasajeros han pasado por la Terminal T4. Por ella están pasando una media de 55.000 pasajeros al día, aunque los expertos calculan que se alcanzará las 100.000 personas en cuanto llegue la temporada alta. En este tiempo, ha superado en número de operaciones (despegues y aterrizajes) a las terminales existentes -90.699 operaciones de un total de 154.083 vuelos-

100 días de la T4

Datos hasta el 10 de mayo de 2006



Fuente: Iberia Universal



✈ La ampliación de Barajas, diseñada por los arquitectos Richard Rogers y Antonio Lamela, ha dado lugar a un aeropuerto en sí mismo. Se trata de la Nueva Área Terminal que contempla el nuevo edificio terminal, un nuevo edificio satélite, un sistema automatizado de tratamiento de equipajes (SATE), un tren automático subterráneo operativo las 24 horas -que une en menos de 4 minutos los más de dos kilómetros que separan la T-4 de su edificio satélite- y el desvío y soterramiento de la carretera M-111. La superficie sobre la cual se extiende es de aproximadamente 742.000 metros cuadrados, casi cuatro veces más que la que ocupaban las tres terminales existentes.

Un aeropuerto en sí mismo

Con la puesta en marcha de estas instalaciones, el Aeropuerto de Madrid-Barajas cuenta con una superficie de aproximadamente 3.900 hectáreas -frente a las 2.400 anteriores-, ubicándose las terminales en un espacio de 940.000 metros cuadrados -por los 300.000 de antes-. Todo ello hace posible que por el Aeropuerto de Madrid-Barajas transiten casi 18.000 pasajeros cada hora, en contraste con los 7.500 que lo hacían en la antigua terminal. "La ampliación otorga a Barajas una posición de privilegio entre los grandes aeropuertos de Europa y abre una capacidad excedente enorme", asegura el director de Aeropuertos Españoles, Javier Marín.

Tal es así, que Madrid-Barajas dispondrá a pleno funcionamiento de una capacidad para 70 millones

UNA SITUACIÓN DE PRIVILEGIO

La ampliación del aeropuerto coloca a Barajas en una situación privilegiada frente al resto de los aeropuertos europeos, situándose en el cuarto puesto en número de vuelos operados.

de pasajeros, frente a los 35 millones actuales, gracias a la posibilidad de gestionar hasta 120 operaciones de aviones a la hora, entre despegues y aterrizajes, frente a las 70 de hoy en día.

Con esta capacidad, el aeropuerto madrileño se situará en el cuarto puesto de los europeos en cuanto al número de vuelos operados, según las estimaciones de AENA, y se colocará por detrás de los dos aeropuertos con más tráfico del mundo: Atlanta (82 millones de pasajeros) y Chicago (75 millones). Actualmente, y de acuerdo a los datos de la ACI (Airports Council International) es el quinto aeropuerto europeo por detrás de Londres-Heathrow (67,3 millones), París-Charles de Gaulle (51,2 millones), Frankfurt (51,09 millones) y Amsterdam (42,5 millones).

Pero para que esto ocurra habrá que esperar todavía un tiempo. El crecimiento no será instantáneo. La idea de los responsables de Aena es aumentar la capacidad progresivamente. Según previsiones, el Aeropuerto de Madrid-Barajas a finales de año -posiblemente en octubre- registrará en torno a 90 operaciones a la hora en lugar de las 80 que aproximadamente se venían realizando hasta ahora, con el objetivo de alcanzar en el año 2007 alrededor de 100 operaciones a la hora, lo que disminuirá sensiblemente las demoras, agilizará las operaciones de despegue y aterrizaje, y facilitará el embarque de los pasajeros reduciendo el tiempo de espera. Finalmente, se pretende alcanzar paulatinamente una cifra en torno a las 120 operaciones.

Para los responsables del proyecto y gestores del nuevo espacio aeroportuario, la capacidad que se crea en el Aeropuerto de Madrid-Barajas hará crecer necesariamente a las compañías aéreas que actualmente operan allí y hará que aumenten las conexiones regionales entre Madrid y el resto de ciudades espa-

Barajas se convertirá en el tercer aeropuerto con más tráfico del mundo



ñolas. Esta mayor capacidad servirá, sobre todo, como trampolín para las aerolíneas de bajo coste que ya han anunciado un desembarco y de que irrumpirán con fuerza en el nuevo Barajas. Incluso Ryanair, que tradicionalmente huye de los grandes aeropuertos, ya ha solicitado derechos de vuelo para volar de Madrid a Granada, aunque su idea es unir Barajas con ciudades como Roma, Milán o Bruselas. Easyjet, que tiene previsto un espectacular crecimiento del 135% en la capital española a partir de la temporada de invierno, ha solicitado permisos para volar desde Madrid a Tenerife Norte, Lanzarote, Bilbao y Asturias. Mientras, la catalana Vueling planea incrementar sus rutas a partir de octubre, especialmente desde Madrid. Desde el sector, se vaticina que estos movimientos conllevarán la segunda gran revolución de los cielos españoles, tras la privatización de Iberia.

SUPERFICIE COMERCIAL

Los pasajeros podrán contar con una superficie comercial de 8.000 metros cuadrados -la mayor en un aeropuerto español-. Esto ha supuesto una inversión de 20 millones de euros para este área.

Esta masiva entrada de nuevas aerolíneas que se espera para octubre redundará en beneficio del usuario, que dispondrá de más alternativas de vuelos a precios más competitivos. Pero sobre todo, la nueva capacidad operativa de Madrid-Barajas evitará los graves problemas de congestión que viene arrastrando desde hace años y abrirá las puertas a un mayor número de compañías aéreas, contribuyendo al crecimiento de aerolíneas que hasta ahora no han podido aumentar su capacidad en el aeropuerto madrileño debido a la escasez de *slots*. En definitiva, la Terminal T4 supondrá para los pasajeros que el tránsito desde la puerta de embarque hasta la aeronave sea más rápido y cómodo.

Cuestiones por resolver

Una vez corregidos los problemas iniciales de puntualidad y falta de coordinación, parece que se van corrigiendo, todavía hay una serie de cuestiones por mejorar para que el balance sea totalmente positivo. Lo que concita ahora las quejas de los viajeros es la ausencia de metro hasta la nueva terminal y, en menor medida, el peaje que se ven obligados a pagar para llegar.

El metro al aeropuerto de Barajas fue motivo de polémica entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento, porque el Ejecutivo de Aguirre consideraba que la competencia sobre la construcción de la prolongación de la línea correspondía al Gobierno central y viceversa. Ese conflicto ha impedido que la nueva terminal de Barajas (T-4) disfrute de una parada de metro propia como la que ya tienen las viejas terminales. Eso obligará a millones de pasajeros -se calcula que la T-4 será usada cada año por 35 millones de usuarios- a desplazarse hasta ella en vehículo privado, autobús o taxi. Algo que parece tener los días contados, pues la Comunidad de Madrid se ha puesto manos a la obra de cara a resolver este problema antes del próximo verano. Hace pocos meses adjudicó a FCC y Caja Madrid la prolongación de la línea 8 desde el Pueblo de Barajas a la nueva terminal. Las obras ya han comenzado de modo que los viajeros podrán llegar en metro a la nueva terminal a mediados de 2007. Eso sí, el precio del billete será de 1,25 euros, es decir 25 céntimos más que un ticket sencillo de Metro, para financiar los 45 millones que cuesta la ampliación.

Más difícil resolución, a priori, tiene el conflicto que enfrenta a Aena con varias decenas de municipios cercanos al aeropuerto -como Algete, Belvis, Paracuellos, San Fernando de Henares, Santo Domingo o Fuente Del Saz, por ejemplo- por la contaminación acústica que genera el continuo paso de aviones, y los vecinos afectados de estos municipios de la zona norte de Madrid pretenden recuperar las condiciones de vida que tenían antes. Aena se ha comprometido a resolver esta situación. ■