

Dictamen sobre el Aeropuerto de Córdoba

Introducción

IATA (International Air Transport Association), organización que agrupa a todos los operadores del mundo de la aviación civil, prevé en su informe *Pronóstico de pasajeros en 20 años* la duplicación para 2035 del número de pasajeros actuales. Ante esa previsión y la dificultad para ampliar muchos de los aeropuertos de grandes ciudades, el informe urge como importante tener alternativas y planificar medidas para hacer frente a la congestión del tráfico aéreo.

Además de la gestión eficiente de pasajeros, carga y equipaje, los aeropuertos deben también considerar soluciones y productos respetuosos con el medio ambiente y cumplir con las normas de seguridad en auge requeridas a nivel mundial. Para los propietarios y operadores de aeropuertos, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura aeroportuaria son aspectos críticos y constituyen uno de los mayores desafíos. La planificación y la inversión a largo plazo son fundamentales para garantizar que los aeropuertos puedan soportar el aumento de la demanda y la actividad en sus instalaciones.

La aviación es un catalizador fundamental en los últimos años para el desarrollo económico y social, en estos momentos determina más de 63 millones de puestos de trabajo en el mundo con un impacto superior a los 2.500 millones de euros anuales¹. La gestión adecuada de los aeropuertos puede contribuir en gran medida a la economía y el empleo en una región determinada.

Iniciativa Córdoba 2030, manteniendo la línea de presentar soluciones propositivas para Córdoba, presenta este dictamen a la sociedad cordobesa con la intención de consolidar una posición proactiva y positiva sobre el aeropuerto local. El temor de esta asociación es que, una vez más, las infraestructuras y oportunidades que se tienen y se nos brindan queden malogradas, por falta de un liderazgo claro y eficaz, liderazgo que recae, como vamos a mostrar en la exposición, en las autoridades locales, fundamentalmente en el Ayuntamiento de Córdoba.

Todos estos desafíos que exponemos es necesario abordarlos de manera efectiva y con la voluntad de desarrollar soluciones, y éstas no nos cabe más posibilidad de que las lideren quienes están facultados para ello y cuyo empuje es el único directo y real por las implicaciones que tiene para nuestra economía y desarrollo. En ese trabajo será fundamental sumar más voluntades a este proyecto.

¹ Entrevista a Alexandre de Juniac, Director General y CEO de IATA. Ex CEO Air France-KLM (2011-2016)

Infraestructura desaprovechada

Ateniéndonos a los aspectos estrictamente socioeconómicos, un aeropuerto es una infraestructura de larga duración que aporta una prestación de servicios muy importante y mejora considerablemente el desarrollo en su entorno.

La generación de puestos de trabajo indirectos, revalorización de los entornos o el ordenamiento urbanístico que provoca una instalación de este tipo deberían de ser, además, articuladas correctamente desde los poderes locales, para impulsar muchas más opciones de proyección internacional. No es una apreciación subjetiva, sino comparativa, porque así se ha dado en otros lugares de similares características a las de Córdoba, en términos de población y emplazamientos.

Leicester, Bilbao, Vigo, Niza, Utrecht, Belfast, Alicante, Valladolid, Bonn, Catania, Malmö, Nantes, Karlsruhe, Newcastle, Brighton, Kaunas.... Todas ellas tienen en común con Córdoba que son muy similares en tamaño y población, con la diferencia de que tienen unos PIB per cápita² superiores al de nuestra ciudad, en algunos casos. Cuatro de estas ciudades nos doblan con holgura el mismo. En todas ellas existe una infraestructura aeroportuaria funcionando adecuadamente.

El aeropuerto de Córdoba es una infraestructura absolutamente desaprovechada, por lo que necesita de un liderazgo inequívoco para que su gestión y desarrollo retribuya de muchas formas posibles a los cordobeses la inversión hecha en la misma. Solo entre 2017 y 2022, AENA (Aeropuertos Nacionales), ente gestor de las infraestructuras aeroportuarias, ha ejecutado una inversión cercana a los 7 millones de euros en el Aeropuerto de Córdoba³.

Córdoba dispone además de un **aeropuerto**, situado a seis kilómetros al oeste de la ciudad, que está clasificado de tercera categoría, y dispone de una pista de 1.330 m de longitud y una plataforma de 31.000 m².

Si bien el **aeropuerto** está abierto, a efectos aeronáuticos, al tráfico nacional e internacional, en la actualidad las instalaciones aeroportuarias son básicamente una base de operaciones para el uso sanitario (especialmente traslados de órganos hacia y desde el centro de trasplantes del Hospital Reina Sofía), agrario (fumigaciones y tratamientos agrícolas), y de recreo (cursos de pilotaje, club de paracaidismo), además de vuelos privados, vuelos militares y otros trabajos aéreos (fotografías aéreas, ...).



Este dictamen va a valorar exclusivamente las opciones existentes y las posibilidades de futuro, enfocadas desde quien, en nuestra opinión, debe asumir el liderazgo y aprovechar una infraestructura que ha costado muchos miles de euros no solo a las arcas públicas.

Se necesita liderazgo efectivo, un liderazgo que implica ponerse al frente de la iniciativa para tirar de ella porque nadie va a venir a aterrizar a Córdoba si no se la vendemos en condiciones. Y en esto tenemos el primer interrogante, Iniciativa Córdoba 2030 tuvo varios de sus miembros en la presentación de principios de febrero pasado de la Agenda Municipal,

² Último informe de EPData en datos de ciudades en paridad de poder adquisitivo a 2017.

³ Informe de AENA sobre el Aeropuerto de Córdoba 2022.

y constatamos con gran pesar que ese documento ni siquiera recoge los datos actualizados del aeropuerto de Córdoba, sino que recoge los de 2012:

Tampoco encontramos en ese informe ninguna propuesta directa y argumentada sobre la instalación, su futuro o posibilidades. Y, si la agenda no recoge nada, es que no se va a hacer nada.

La pista, según los datos de 2015 obtenidos para este informe,⁴ tiene 2.241 metros que permitirían la operación de aeronaves de tipo medio: Airbus A320 y Boeing B737. Utilizados por la mayoría de las aerolíneas como media y corta distancia (unos 6.000 km de distancia, o hasta cuatro horas y media de vuelo) y capaces de transportar entre 132 y 160 pasajeros según configuraciones de clase.

La posibilidad de tener un aeropuerto a día de hoy es misión imposible para muchas ciudades que lo pretenden y para los existentes se verifican condiciones de uso que empiezan a sobresaturar la operación y no es nada fácil obtener permisos de ampliación, por lo que aquí encontramos una de las oportunidades para el aeropuerto local, que trataremos de desarrollar en las opciones contempladas.

Opciones

Iniciativa Córdoba 2030 plantea diversas alternativas que no son ni exclusivas, ni excluyentes, en todos los casos pueden ser combinadas en el grado deseado para obtener distintos mapas finales de explotación de la instalación aeroportuaria.

Por otra parte, en los tiempos que se abren a partir de ahora, tenemos además una nueva opción en el aspecto de gestión y explotación ya que AENA empieza a ver posible una gestión compartida de los aeropuertos, lo que puede dar la posibilidad de captar inversores para la explotación del nuestro.

En función de lo estudiado en otras ciudades⁵, las aportaciones que se desarrollaron por el IMDEEC en 2009 y las fuentes consultadas en todos los ámbitos, decidimos concentrar los esfuerzos en cuatro ejes de crecimiento.

➤ Aeropuerto de uso logístico compartido

Este dictamen confirma la posición que esta misma asociación sacó ya el pasado año en su dictamen sobre la BLET (Base Logística del Ejército de Tierra). En el mismo dudábamos de que la implantación de una base logística en el término municipal fuese la panacea sobre la que bascular todo el futuro económico de la ciudad y provincia, y pedíamos que al menos, dado el carácter de centro logístico andaluz que se nos supone, y en el que siempre basamos nuestras expectativas, la posición de la BLET iba a necesitar dos infraestructuras adicionales para su correcto desarrollo en Córdoba: estación de mercancías y aeropuerto.

⁴ Informe de AENA sobre el Aeropuerto de Córdoba 2022 y Datos de Aviación Civil.

⁵ Santiago de Compostela, *Proyectos y actuaciones estratégicas. Evolución e impacto socio económico del aeropuerto de Vitoria Gasteiz* (Instituto de Economía Pública-UPV).

A día de hoy no habría logística lógica si pretendemos enviar suministros y materiales a muchos kilómetros si no es en este tipo de transportes. El envío de material militar a las distintas zonas donde en estos momentos opera nuestro ejército hace casi inviable el uso exclusivo del transporte por carretera. Eso sin contar con las restricciones que se le están poniendo cada vez más a ese tipo de transporte.

Por ello reclamamos, antes y de nuevo ahora, que el Ejército de Tierra también apoye el uso del aeropuerto de Córdoba como una salida real para sus envíos de material. Lo que servirá para poder convencer a otros operadores de mercancías para su uso, cuya rentabilidad en función de las tarifas publicadas por AENA⁶ son muy competitivas con respecto a los aeropuertos de nuestro entorno.

En ese mismo orden de cosas nos preocupa también que desde AENA no se haya contemplado esta opción de transporte logístico⁷ como una alternativa posible.

Viajes

Los mejores destinos de bajo coste para el verano de 2023

Aquí tienes nuestros consejos sobre destinos de bajo coste para las vacaciones de verano de 2023. ▲

Di Marianna Barracane 30/04/2023



▲ 5 ciudades europeas baratas: viajar por menos de 50 euros/día

▲ Las 20 ciudades más bonitas de

➤ Competencia como destino turístico no decidido

El modelo español otorga la gestión aeroportuaria a AENA, que ha hecho en los últimos años una inversión sin precedentes en la pista cordobesa. Entre las ventajas de esa gestión concentrada está que, al gestionar todos, las pérdidas de algunos las cubre con los beneficios de los grandes. La desventaja es que, pese a toda su buena voluntad, Córdoba es uno más de una larga lista de aeropuertos de España, y la venta es la de uno más.

Sin embargo, existe una competencia solapada y sutil entre los aeropuertos. El coste de operación, en el que AENA basa buena parte de su iniciativa comercial para el Aeropuerto de Córdoba: el aterrizaje en nuestro aeropuerto tiene un coste de un tercio del coste de aterrizar en Málaga o la mitad de hacerlo en Sevilla.

AENA no hará mucho más que tenerlo en las tarifas para operadores y aplicar el punto 3.9.2 del DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria 2022/2026) que habla de los incentivos comerciales.

Pero los especialistas en el sector turístico saben que la competencia por atraer turistas indecisos es cada vez más fuerte en el mercado turístico. Las compañías aéreas de

⁶ Guía de Tarifas de AENA, edición enero.

⁷ Informe de la Mesa del Aeropuerto 2023.

bajo costo revolucionaron el sector al ofrecer vuelos baratos y frecuentes a destinos antes inalcanzables para muchos viajeros. Esto ha permitido a las aerolíneas generar tráfico en aeropuertos que anteriormente no eran considerados como destinos turísticos. El ejemplo de Girona/Barcelona es el de mayor impacto conocido.

En cuanto a los destinos turísticos, es cierto que el turista busca aún el sol y playa a un precio asequible. Y, aunque la ubicación geográfica de los destinos es importante, los turistas a menudo se deciden por su destino en función del precio, la calidad de los servicios turísticos y la oferta de actividades. En este punto somos fuertes, estamos a menos de dos horas de carretera y cuarenta minutos de tren de un destino de sol y playa al que poder ofrecer adicionalmente una parte cultural y de vivencias inigualable (cuatro declaraciones de Patrimonio de la Humanidad).

Esto significa que las autoridades locales turísticas y los tour-operadores deben trabajar juntos para desarrollar ofertas atractivas que se ajusten a las expectativas de los turistas y les brinden una experiencia increíble. Además, es importante que promovamos nuestros atractivos naturales y culturales únicos para diferenciarnos de otros destinos similares en Europa, porque aquí no competimos ya con los aeropuertos andaluces, competimos con Grecia, Turquía, Croacia, e incluso Túnez o Jordania.

Es necesario que los rectores municipales articulen la oferta correcta a las mesas de dirección de las aerolíneas de bajo coste que actualmente operan en esos aeropuertos próximos para convencerlas de que su aterrizaje aquí puede depararles más margen y más posibilidades.

➤ **Conexión HUB internacional**

El estudio del IMDEEC (Instituto Municipal de Desarrollo Económico y Empleo) del año 2009, desarrollado por especialistas cualificados, entre ellos Iñaki Gaztelumendi o Rafael Echevarne, ya detectó la necesidad de comunicar Córdoba con un HUB (concentrador de vuelos internacionales) que le permitiera la conexión con el resto del mundo. Este HUB se consideró óptimo ubicarlo, por razones de conectividad y operatividad, en Mallorca. Mallorca es el tercer aeropuerto español en número de pasajeros y operaciones tras Madrid y Barcelona y tiene entre sus rutas de destino los más demandados como destinos por los viajeros cordobeses según los datos recabados por el sector de agencias de viaje; Alemania, Reino Unido, España, Francia e Italia. Además de otros como Austria, Holanda, Dinamarca y Suecia.

Por eso las conexiones que ofrece Mallorca hacen que sea el lugar más atractivo para generar un vuelo cuya viabilidad hay que poner en manos de alguna compañía de bajo coste con garantías, tipo Vueling o similar. Este vuelo podría tener frecuencias cambiantes según la época del año, dos o tres por semana se estima lo óptimo, y daría oportunidades de generar turismo en origen y salida del local hacia aeropuertos internacionales de mayores conexiones.



➤ Escuela de pilotos y aeropuerto de ensayos

En este punto se abre un abanico de posibilidades tal que necesitaríamos de un informe anexo para abarcarlas. Trataremos de ser lo más concisos posible.

La formación de los pilotos es permanente, no termina nunca. Un piloto formado es necesario que, cada doce meses, pase un procedimiento CEER (Curso de Evaluación y Entrenamiento Recurrente) en el que se incluyen un número determinado de horas de vuelo en simulador con instructores.

Las grandes aerolíneas tienen sus propios centros de formación, como es el caso del grupo IAG. El proveedor de simulación es CAE⁸, una empresa canadiense que presume de ser el mejor y mayor proveedor mundial de simuladores de ala fija del mundo. Aparte de estas

Aeropuerto Base						
PALMA DE MALLO...						
Movimiento						
(Todos)						
País						
(Todos)						
Tipo Trafico						
(Todos)						
Aeropuerto	País	Valor	% Var. AA	País	Valor	% Var. AA
BARCELONA-EL PRAT J.T.	ESPAÑA	2.034.567	66.6%	ALEMANIA	8.806.739	82.9%
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	ESPAÑA	1.877.137	64.4%	ESPAÑA	7.875.476	64.4%
DUSSELDORF	ALEMANIA	1.290.777	85.1%	REINO UNIDO	4.888.960	254.0%
KOELN/BONN	ALEMANIA	927.416	84.5%	FRANCIA	1.134.450	66.5%
FRANKFURT/INTERNACIONAL	ALEMANIA	913.336	41.5%	SUIZA	983.310	59.9%
HAMBURGO/FUHLSDUETTEL	ALEMANIA	812.596	70.3%	ITALIA	708.091	223.3%
BERLIN BRANDENBURG	ALEMANIA	795.108	54.2%	AUSTRIA	624.230	124.1%
MANCHESTER/INTERNACIONAL	REINO UNIDO	720.734	230.8%	HOLANDA	551.471	54.0%
VALENCIA	ESPAÑA	641.858	86.8%	DINAMARCA	544.917	72.8%
MUNICH/FRANZ JOSEF STRAUSS	ALEMANIA	637.068	65.5%	SUECIA	446.688	109.6%

grandes compañías aéreas queda un mercado amplísimo sobre el que poder incidir si se hace con profesionales de alto valor y sistemas de calidad.

Para los alumnos en formación la exigencia de horas de vuelo en simuladores es mayor. Sin entrar en mucho detalle, las especificaciones que se marcan legalmente sobre tipos de simuladores de vuelo (o en inglés Flight Simulation Training Device FSTD), están definidos en las especificaciones de certificación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), que determina 5 niveles distintos: OTD, BITD, FNPT, FTD, y FFS.

Las más altas se dan con los simuladores totales de vuelo (FFS), un equipo de este tipo exige una inversión muy inferior que lo aportado a la BLET, pero tiene un periodo de amortización y retorno mucho más corto, ya que la formación de pilotos se paga muy cara. Las opciones en el formato enseñanza se multiplican en forma de incentivos profesionales, o empresariales en horarios flexibles. Es, por lo tanto, una oportunidad de inversión mixta, que no debería desaprovecharse.

En un entorno como el actual, a muchos pilotos les cuesta más tiempo llegar a los centros de formación en las ciudades tradicionales como Madrid que llegar hasta Córdoba.

⁸ <https://www.cae.com/civil-aviation/aviation-simulation-equipment/training-equipment/full-flight-simulators/>



Planteamos a nuestras autoridades evaluar posibilidades de apoyar iniciativas de formación público-privadas apoyando con medidas de residencia e instalaciones asequibles a formadores y pilotos, lo que podría producir un trasvase hacia nuestra ciudad de profesionales muy cualificados que tendrían un efecto de arrastre.

En el segundo campo de esta opción tenemos la posibilidad de ser aeropuerto de ensayos y pruebas. Una vez más basados en la conectividad y el coste de operación, unido a la baja utilización actual, a la que sumamos la apuesta de las autoridades autonómicas por hacer de Andalucía una sede de empresas de aviación, planteamos la alternativa de que, al igual que sucede con Airbus y el aeropuerto de Toulouse–Blagnac, en el Alto Garona, estas empresas puedan desarrollar sus ensayos de pruebas en nuestra instalación.

Resumen

Iniciativa Córdoba 2030 pone sobre la mesa estas opciones como alternativas a la inacción actual:

- Aeropuerto mixto logístico: militar–mercancías.
- Destino de compañías *low cost*, por mejora de costes respecto a los aeropuertos del entorno.
- Conexión HUB internacional para salida de pasajeros.
- Escuela de pilotos y pista de ensayos.

Opciones que deberían de barajarse desde el Ayuntamiento esencialmente, por quienes dirigen los destinos de la ciudad que, repetimos, deben convertirse en los impulsores y líderes del desarrollo logístico y comercial de Córdoba. Si no se cree en el aeropuerto por parte municipal, pocas opciones nos van a servir.

Nuestras oportunidades vienen en establecer la competencia con el entorno, como ciudad media, con gran comunicación, precios atractivos de operación, gran potencial turístico alternativo al sol y playa, como lugar de residencia y actuación para escuelas de pilotaje. Creando paquetes completos preparados para quienes pretendan establecerse aquí.

Sobre estas opciones tenemos que añadir una ya existente que no hemos desarrollado, pero que es indispensable para mantener el impulso a nivel sanitario que se ha alcanzado en los centros de referencia cordobeses: el **transporte sanitario**. Esta opción ofreció en 2022 estas cifras: más de 170 vuelos de la Organización Nacional de Trasplantes (ONT), lo que significa casi un vuelo cada dos días. Perder el aeropuerto significaría, no nos engañemos, el primer paso para la pérdida de esta actividad, que es la primera de la ciudad en cuanto a personas contratadas y movimiento económico. Y eso no es negociable en una ciudad que pierde inexorablemente población año a año, lo que nos pone en los límites de ser considerada gran ciudad (2013: 328.704 habitantes; 2022: 319.515).

En el mundo empresarial es más que sabido que los negocios no se dan porque un producto sea el mejor. En muchos casos lo mejor es enemigo de lo bueno. Es absolutamente



imprescindible enseñarlo y convencer a los posibles clientes de tus bondades. En plena campaña de qué nos enamora de Córdoba es absolutamente necesario enamorar a los que no son de aquí para que vengan, mucho más que enamorarnos de nosotros mismos, no vayamos a morir como Narciso.