



Se inauguró el 15 de junio de 1972

El Aeropuerto FGL Granada-Jaén cumple hoy cuatro décadas de historia

- Las obras del proyecto original requirieron una inversión de 200 millones de pesetas
- La primera gran ampliación se acometió con motivo del Mundial de Esquí de 1995, celebrado en Sierra Nevada
- En la actualidad, el aeródromo genera actividad directa para más de 70 empresas y 600 empleos

15 de junio de 2012

El Aeropuerto Federico García Lorca (FGL) Granada-Jaén cumple hoy 40 años. Cuatro décadas desde que se constatará la necesidad de construir un aeropuerto capaz de absorber la pujanza del transporte aéreo en una provincia que, por aquella época, asistía a un verdadero boom de la aviación deportiva y al creciente establecimiento de rutas comerciales con ciudades españolas y marroquíes.

Ambas circunstancias, unidas a la irrupción en el mercado de aeronaves cada vez más sofisticadas, sirvieron de acicate para el proyecto y la posterior construcción del Aeropuerto de Granada, que sustituiría al primitivo aeródromo de Armilla y que el 19 de junio de 2006 adoptaría la denominación de Aeropuerto Federico García Lorca (FGL) Granada-Jaén.

Las obras arrancaron en 1970, y el 15 de junio de 1972 empezaron a funcionar las nuevas instalaciones, tras acometer una inversión cercana a los 200 millones de pesetas. Ubicadas entre los términos municipales de Chauchina y Santa Fe, acogieron su primer vuelo comercial a las 16.05 horas de la jornada inaugural. Era un Caravelle de la compañía Iberia,

que partió de Madrid con 60 pasajeros a bordo, y que haría el viaje de vuelta a las 16.54 horas del mismo día, con 40 viajeros.

Ampliaciones

Durante el primer año completo con el nuevo aeródromo operativo, se registraron 2.502 vuelos y 48.440 pasajeros. La evolución experimentada por la demanda desde entonces, y la propia transformación del sector aeronáutico, se han traducido en numerosas mejoras para el aeropuerto. La primera de ellas, y una de las más ambiciosas, se produjo entre 1993 y 1994, con motivo del Mundial de Esquí de 1995 en Sierra Nevada.

Con un presupuesto de 1.700 millones de pesetas, las principales actuaciones se centraron en la remodelación de la central eléctrica, el recrecido de la pista de vuelo, la ampliación de la plataforma de estacionamiento, la construcción de un edificio para las oficinas de Aena Aeropuertos, y la ampliación también del edificio terminal, que duplicó su capacidad, al rozar los 5.000 metros cuadrados de superficie útil.

El desarrollo vivido por el tráfico aéreo en la primera década del siglo XXI ha requerido la ejecución de nuevas actuaciones, con un importante desembolso, que ha rondado los 63 millones de euros entre 2000 y 2011.

Así, se han duplicado las plazas del aparcamiento público, se ha renovado el ILS –ayuda a la navegación aérea para situaciones de baja visibilidad por climatología adversa-, se ha levantado una nueva central eléctrica, se han vuelto a ampliar el terminal y la plataforma y se ha construido un edificio para el Servicio de Extinción de Incendios.

Estos proyectos, entre otros muchos, han dotado al Aeropuerto FGL Granada-Jaén de capacidad para albergar a más de dos millones de pasajeros al año. Por otra parte, la pista está físicamente dispuesta para operar hasta 19 vuelos a la hora.

Transformación del tráfico

En cuanto al tráfico, su comportamiento ha sido bastante positivo desde 2000, al pasar de los 509.442 pasajeros contabilizados al cierre de ese ejercicio, a los 872.762 de 2011. En ese plazo de tiempo no sólo se ha dado un salto en número de viajeros, sino que también se ha internacionalizado la programación (en febrero de 2005 se estableció el

primer vuelo regular con el extranjero, y tenía como destino el aeropuerto londinense de Stansted).

Entre el periodo tomado como referencia, destaca el año 2007, ya que entonces se alcanzó la cifra de viajeros más alta de la historia del aeródromo granadino, con 1.467.625. La positiva inercia que generó este logro se vio truncada a mediados de 2008, cuando la crisis internacional y la retirada de varias rutas -como consecuencia de la caída de la demanda- propiciaron un descenso en las estadísticas de tráfico.

En 2011, ese retroceso fue del 10,8%. No obstante, y pese a lo significativo del porcentaje, éste reflejaba ya una importante desaceleración en el ritmo de caída en comparación con 2010.

Desde Aena Aeropuertos se han duplicado los esfuerzos por impulsar la captación de tráfico, ya no sólo a través de unas infraestructuras y un servicio de calidad, sino también mediante la colaboración con las instituciones locales encargadas de la promoción turística y de negocios, la aplicación de tarifas atractivas o la realización de estudios de mercado para detectar rutas con potencial comercial.