

Aeropuertos regionales, distribuidos e interprovinciales

Un nuevo modelo de aeropuertos andaluces



Desde **PLAN, la Plataforma Liberal de Andaluces**, siendo fieles al compromiso social y político con la eficiencia, la cohesión territorial y la libertad de elección ciudadana, presentamos esta propuesta como un **solucionario técnico y estratégico** a la saturación del actual modelo aeroportuario de Málaga. No partimos de posiciones ideológicas ni partidistas, sino de una lectura realista de los datos, del territorio y de las necesidades sociales y económicas de los andaluces. Creemos que la planificación pública debe responder a **criterios de utilidad, sostenibilidad y racionalidad**, y no quedar atrapada en inercia política o visiones centralistas que tan solo responden a la búsqueda de rédito electoralista.

Frente a la ampliación única del aeropuerto actual, proponemos un **modelo regional, distribuido e interconectado**, que multiplique capacidades sin concentrar impactos. Esta propuesta disruptiva, moderna y eficiente busca desbloquear el potencial de la comarca de la Axarquía Malagueña, tal y como podría aplicarse a otros territorios andaluces, y con todo ello ejemplarizar las políticas basadas en ofrecer soluciones en movilidad y activar el empleo en las comarcas sin comprometer el entorno de Andalucía. Aquí presentamos los argumentos que avalan su viabilidad, su lógica territorial y sus beneficios compartidos para toda la ciudadanía.

* LOS ANDALUCES #TENEMOSUNPLAN... AMPLIAR MÁLAGA PENSANDO EN MÁLAGA

La ampliación del Aeropuerto de Málaga ha sido asumida tanto por el Gobierno Central como por la Junta de Andalucía como una prioridad, pero **ambas posturas adolecen de una visión completa y territorialmente justa**. El Gobierno central a través del Ministerio de Hacienda de M.^a Jesús Montero, actual ministra (y futura candidata del PSOE a la Presidencia de la Junta de Andalucía) propone ampliar una infraestructura ya tensionada

sin definir partidas presupuestarias y sin una planificación clara sobre su impacto urbano, ambiental o logístico. La Junta, por su parte, exige celeridad y un presupuesto inmediato, pero **limita su planteamiento a la capacidad y sobre todo (muy en su línea) al turismo**, sin abordar alternativas sostenibles, más económicas ni la redistribución del desarrollo en la provincia.

Mientras tanto, las necesidades reales de los malagueños siguen sin atenderse: **mejores conexiones de Cercanías, un tren litoral que una la Costa del Sol y la Axarquía, y una movilidad aeroportuaria más equitativa**. La ciudadanía necesita un modelo que garantice empleo, conectividad y calidad de vida, no solo más vuelos. **Ni el discurso centralista ni el meramente reactivo resuelven por sí solos los retos estructurales** del modelo aeroportuario malagueño.



Por eso, desde PLAN proponemos replantear el proyecto desde una perspectiva regional y supramunicipal integrando soluciones como un **sistema aeroportuario con nodos complementarios** (como la Axarquía), planificación intermodal y consenso social. Málaga no necesita una ampliación a toda costa; necesita **una ampliación con sentido común**.



POR UN SISTEMA AEROPORTUARIO REGIONAL JUSTO, SOSTENIBLE Y CON FUTURO

1. DESCENTRALIZACIÓN ÚTIL, FRENTE AL COLAPSO

El Aeropuerto de Málaga ha crecido hasta convertirse en el tercer aeropuerto peninsular en tráfico, pero sus márgenes de ampliación física y social están al límite, podemos decir que se encuentra ya ubicado entre barriadas de Málaga. Apostar por un **modelo único y centralizado es un error de planificación**. Frente a eso, proponemos un sistema aeroportuario regional, **con dos nodos interconectados**, que descongestione, diversifique y fortalezca la operatividad sin recurrir a mega inversiones o impactos irreversibles.

2. LA AXARQUÍA: OPORTUNIDAD TERRITORIAL

Ubicado a solo 40 km de Málaga, el **Aeródromo Leoni Benabú** ya opera con normativa AESA, dispone de pista asfaltada, torre de control, hangares y plataforma en expansión. Aprovechar esta infraestructura supone un **salto estratégico**: no partimos de cero, sino de una base operativa y legal consolidada. Con una inversión moderada, puede convertirse en un segundo aeropuerto funcional: vuelos chárter, ejecutivos, sanitarios o regionales.



3. MODELO EUROPEO Y EFICIENTE

Andalucía y Málaga, en base a su potencial deben mirar a las grandes regiones de Europa. Milán, Londres, París o Berlín no concentran todo el tráfico aéreo en un único punto. Optan por **sistemas distribuidos interconectados**, que combinan eficiencia operativa, resiliencia y equilibrio territorial.

4. IMPACTO ECONÓMICO REAL EN LA COMARCA

El desarrollo aeroportuario en la Axarquía generaría:

- **Cientos de empleos directos e indirectos:** control, seguridad, mantenimiento, transporte, hostelería, servicios auxiliares.
- **Un nuevo polo de inversión turística y empresarial** ligado a la movilidad aérea.
- **Incentivos a la formación técnica local:** escuelas de vuelo, FP aeronáutico, turismo profesional.
- **Revitalización económica** de Vélez-Málaga y su comarca (Torre del Mar, Algarrobo, Periana y todo el interior axárquico), zonas que hoy no participan plenamente del “milagro turístico” de la Costa del Sol.

5. SOSTENIBILIDAD Y RACIONALIDAD

Este modelo permite crecer sin destruir: **no expropia, no invade zonas urbanas ni ecosistemas sensibles**, y permite planificar con criterios sostenibles. Es una oportunidad para aplicar desde el inicio soluciones verdes: energía fotovoltaica, transporte colectivo, eficiencia energética.

6. VIABILIDAD LEGAL Y ADMINISTRATIVA

Legalmente es posible expropiar el Aeródromo de la Axarquía para integrarlo dentro del sistema aeroportuario de Málaga, **pero deben cumplirse estrictamente los requisitos de utilidad pública e interés general**, según el marco legal español. El Aeródromo **Leoni Benabú de la Axarquía** es propiedad del **Real Aeroclub de Málaga**, que posee la parcela principal donde están la pista, hangares y escuela de vuelo. Es un terreno con **titularidad privada** gestionado por esta asociación, pero debemos recordar que existe una parte de los terrenos pública que pertenece al Ayuntamiento de Vélez Málaga, en base a la ampliación en 2024 mediante concesión pública de más de 16.500 m² de suelo municipal. Las **alternativas a la expropiación** podrían definirse en:

- **Compra o cesión concertada** con el Aeroclub.
- **Concesión administrativa de uso público compartido.**
- **Convenio de colaboración público-privado**, manteniendo la titularidad, pero integrando la gestión operativa en la red estatal.

Desde PLAN destacamos la figura jurídica de **convenio de colaboración público-privada** o consorcio aeroportuario que permitiría su integración progresiva, sin necesidad de expropiar ni chocar con la legalidad vigente.

✦ Conclusión

Ya existen precedentes en el traslado del actual aeródromo desde su antiguo emplazamiento en el Aeropuerto de Málaga hasta la Axarquía basado en una decisión formal apoyada por la autoridad aeronáutica civil española y que respondió a una necesidad técnica y operativa:

- **Autorización formal (1994):** El 7 de marzo de 1994, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) emitió la autorización oficial para el establecimiento del aeródromo privado de La Axarquía en Vélez-Málaga, lo que dio el visto bueno legal al traslado del Real Aeroclub desde Málaga a ese lugar.
- **Motivo operativo:** En el aeropuerto internacional de Málaga empezaban a aumentar las restricciones a vuelos privados y deportivos. El traslado permitió al Aeroclub continuar sus actividades (escuela de vuelo, aviación deportiva y privada) sin interferir con el tráfico comercial.
- **Reasentamiento autorizado:** La DGAC no sólo aprobó la nueva ubicación, sino que lo hizo bajo los criterios de seguridad, normativa AESA y ordenación territorial, considerándolo un traslado coherente y responsable de la aviación general.

En resumen, el traslado se ejecutó mediante un acto administrativo regulado (autorización DGAC) en la primavera de 1994, atendiendo a razones de operatividad y planificación, y bajo el cumplimiento de la normativa aeronáutica vigente.



Defender este modelo no es estar en contra de Málaga, sino apostar por una Málaga más amplia, más inteligente y mejor distribuida. Apostar por la Axarquía es hacer justicia territorial, económica y social. Un solo aeropuerto concentra riesgos. Dos aeropuertos interconectados multiplican oportunidades.

Porque Andalucía necesita planificar con sentido común, y no con discursos prefabricados, populistas y electoreros.



Infraestructuras clave para un sistema aeroportuario regional Málaga–Axarquía.

1. UNA CONEXIÓN VERTEBRADORA: MÁLAGA NO TERMINA EN SU AEROPUERTO

La creación de un aeropuerto complementario en la Axarquía no debe pensarse como un anexo periférico, sino como parte de un **sistema integrado de transporte y logística**, que requiere infraestructuras modernas, rápidas y sostenibles.

2. INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS



a) Nueva conexión por carretera de alta capacidad

- Reforzar el **acceso viario desde la A-7 a la plataforma aeroportuaria**, con nuevo ramal de acceso directo.
- Modernización y desdoblamiento de **tramos locales** (como la MA-3113 y MA-3200), con prioridad para transporte logístico, taxis y buses lanzadera.
- Continuidad en la ampliación de un **tercer carril** (en ambas direcciones) en la A-7 desde la zona este de la ciudad de Málaga hasta la capital de la comarca de la Axarquía.



b) Tren lanzadera/cercanía intermodal (shuttle ferroviario)

- Estudio técnico para una **línea de tren lanzadera/cercanías** que conecte el aeropuerto de Málaga con el nuevo nodo en la Axarquía, configurando el posible trazado sobre parte del corredor litoral Este, anticipando y adaptándolo a la futura conexión ferroviaria con Nerja y Vélez-Málaga.
- Reutilización de la infraestructura del tranvía Vélez -Torre del Mar.



c) Sistema de transporte público eficiente

- Integración del aeropuerto de la Axarquía en el sistema de **consorcio supramunicipal de transporte**.
- Líneas de **autobuses interurbanos de alta frecuencia** que unan el aeropuerto con Málaga, Vélez, Torre del Mar y zonas turísticas del Este.



d) Infraestructura energética y digital

- Red eléctrica reforzada para abastecer instalaciones sostenibles: placas solares, aerotermia, carga de vehículos eléctricos.
- **Conectividad digital 5G y fibra** para operaciones aéreas, logísticas y coordinación entre terminales.

3. BENEFICIOS DEL MODELO INTERCONECTADO

- **Tiempo de tránsito competitivo:** entre 25 y 35 minutos entre ambos aeropuertos, similar al tiempo entre Gatwick y Heathrow en Londres.
- **Descentralización real del turismo:** acceso directo a la Axarquía sin pasar por Málaga capital.
- **Apoyo al sector agrícola y logístico:** mejora del transporte de mercancías perecederas desde la comarca.
- **Fomento del empleo en infraestructuras:** construcción, mantenimiento y operación de todas estas redes crearán **cientos de empleos públicos y privados**.

4. VIABILIDAD Y PRECEDENTES

- Existen precedentes en España (Madrid–Torrejón, Barcelona–Reus–Girona) y en Europa (Roma Fiumicino–Ciampino) de sistemas complementarios de aeropuertos conectados por transporte público y carreteras de alta capacidad.
- Este modelo cumple con los principios de **transición ecológica, vertebración territorial y eficiencia del gasto público**.

CONCLUSIÓN

No se trata solo de crear un aeropuerto en la Axarquía. Se trata de **coser Andalucía oriental con infraestructuras del siglo XXI**, de equilibrar el desarrollo, de conectar el talento, el turismo y la logística entre Málaga y su comarca vecina.

Es tiempo de pensar en clave de red, no de nodos aislados.



Propuesta de valor de PLAN

Defender este modelo no es estar en contra de **MÁLAGA** sino apostar por ampliar y distribuir **OPORTUNIDADES** de manera estratégica, inteligente y a futuro

Con la ampliación del aeropuerto de Málaga bajo este modelo hablamos no solo de turismo, sino de **JUSTICIA** territorial, económica y social con otras comarcas, aliviando también a la **CIUDADANÍA** de los efectos de la actual saturación

La creación del aeropuerto sobre el Aeródromo de la Axarquía exigirá infraestructuras nuevas, modernas, de más capacidad y sostenibles que serán **SOLUCIONARIO** a las demandas de miles de **MALAGUEÑOS y MALAGUEÑAS** residentes en el litoral desde Rincón de la Victoria a Nerja y de los municipios del interior de la comarca de la Axarquía como Periana, Canillas de Albaidas, Alcaucín, Arenas...

Anexo Documental: Referencias sobre el Aeropuerto Regional Málaga–Axarquía

Aeródromo de la Axarquía: situación actual y titularidad

Autorización del aeródromo y traslado desde Málaga (1994):

https://www.malagahoy.es/velez-malaga/aerodromo-Velez-Malaga-alternativa-vuelos-privados_0_1483652040.html

Cesión de parcela municipal de 16.500 m² (SG Tra-7) – InfoAxarquía:

<https://infoaxarquia.es/2024/10/16/el-ayuntamiento-de-velez-malaga-cede-al-real-aeroclub-de-malaga-una-parcela-junto-el-aerodromo-para-potenciar-e-incentivar-el-trafico-de-aeronaves>

Cesión de parcela municipal – Málaga Hoy: https://www.malagahoy.es/velez-malaga/aerodromo-axarquia-amplia-plataforma-16_0_2002577787.html

Reconocimiento del Aeroclub como entidad de utilidad pública:

<https://www.diariosur.es/axarquia/junta-declara-utilidad-publica-aeroclub-malaga-sede-20230418193849-nt.html>

Marco legal relevante

Ley de Expropiación Forzosa (1954): <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1954-17086>

Ley 21/2003, de Seguridad Aérea: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-16403>

Ley 9/2010, de navegación aérea civil: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2010-7593>

Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA):

https://www.juntadeandalucia.es/boja/2021/162/BOJA21-162-00009-13299-01_00196248.pdf

Modelos europeos de aeropuertos distribuidos

EUROCONTROL – Challenges of Airport Capacity in Europe:

<https://www.eurocontrol.int/publication/challenges-airport-capacity-europe>

EASA – Aviation Strategy for Europe (2016):

<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/modes/air/doc/aviation-strategy.pdf>

Economía y empleo en infraestructuras aeroportuarias

Informe Exceltur sobre turismo y conectividad aérea: https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2023/05/Exceltur_ConectividadAerea2023.pdf

MITMA – Estrategia de Movilidad Segura y Sostenible:

<https://www.mitma.gob.es/ministerio/planes-estrategicos/estrategia-movilidad>

Movilidad, PGOU y conectividad

PGOU Vélez-Málaga – sector SG Tra-7: <https://sede.velezmalaga.es/>

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI):

<https://www.mitma.gob.es/ministerio/planes-estrategicos/pitvi>

Plan Andaluz de Movilidad Sostenible (PAMS):

<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/areas/movilidad/paginas/pams.html>