

actualidad y ocio

En 5 imágenes exclusivas



El viaje de las maletas

El viaje que emprende una maleta cuando se deposita en los mostradores de facturación de un gran aeropuerto requiere de tanta tecnología como precisión. Una buena muestra es la nueva terminal de Barajas, la T4, la infraestructura aeroportuaria del mundo con los mayores avances en la gestión de equipajes. Cuenta con capacidad para procesar 18.500 maletas a la hora; la inspección automatizada por rayos X alcanza el 100% de lo facturado. Dispone de 24 unidades de formación de vuelos (bahías de descarga en los vehículos que se dirigen a la bodega del avión) y 19 de recogida. Su funcionamiento necesita 23 megavatios de potencia (el consumo medio de 10.000 viviendas), 13.000 motores y 15.000 fotocélulas. En la sala de control operan más de 100 ingenieros y técnicos informáticos que velan por el funcionamiento de todo un mundo subterráneo.



Movimiento en el subsuelo

Una maleta está controlada desde que se coloca en el puesto de facturación hasta que abandona el sistema con dirección a la bodega del avión. Se sabe dónde está, a quién pertenece, qué vuelo ha de tomar y a qué hora debe embarcar. En todo el proceso, nadie, salvo si no supera los controles de seguridad, toca el bulto.

Todo ello se desarrolla en el subsuelo de Barajas. Desciende hasta cuatro pisos, espacio que cobija los railes en los que se mueven las maletas. En la última planta se encuentra el túnel de tres kilómetros que comunica la terminal principal con la terminal satélite. En este último edificio no se opera: sólo sirve para dar entrada o salida al equipaje.

En el sistema, diseñado por Siemens, las maletas se mueven por varios tramos a una velocidad controlada que en túnel alcanza los 10 metros por segundo (36 kilómetros a la hora). El recorrido que completa cada bulto puede alcanzar los 96 kilómetros (la terminal ocupa 500.000 metros cuadrados, equivalente a la superficie de un pueblo de 3.000 habitantes).



Seguridad, una prioridad

En cada una de las maletas se coloca una etiqueta vinculada a la tarjeta de embarque del viajero, al que se identifica como su dueño. El propietario recibe una copia del código de barras con la información digitalizada. Esa maleta es recogida en una bandeja basculante que realiza una parada previa a su entrada en las 'autopistas de transporte'. En ese soporte se le somete a un escaneo de inspección nivel 1. Si no lo supera, se transporta a otra máquina de inspección, similar a un TAC médico. Si se mantienen las sospechas pasa a una máquina de nivel 3. Si persisten las dudas, se traslada a un contenedor y se busca a su propietario. El avión no despegará con el dueño de esa maleta a bordo.



Guía automatizada

La maleta, una vez clasificada como *clara* -sin sospecha-, comienza su recorrido por los canales que le conducen a su ruta definitiva. En cada cruce de caminos, los arcos de lectores automáticos de las etiquetas (las cámaras azules que se ven en la imagen) comprueban su identificación, de manera que en cada momento se conoce cuál es la posición del bulto para proceder a su encauzamiento por el camino más eficaz.

Cuando la maleta ha superado el primer tramo, pasa al proceso de clasificación. Desde la cinta transportadora se coloca en una placa individual de clasificación que recibe toda la información de la etiqueta. Es esta placa la que dirigirá el equipaje a su ruta concreta de transporte y la depositará en un volteador dinámico que recibe la información de la bandeja y la almacena en un chip.



Directo a la bahía de descarga

A partir de aquí, cada una de las maletas se traslada a su destino final en el volteador guiado por su chip. Este aparato, colocado en un extremo de la plataforma amarilla, funciona como un GPS y obedece las órdenes que le conducen a su bahía concreta de descarga. Si es necesario, la introducirá en el transporte de alta velocidad que une la terminal principal con la satélite.



Las maletas no se pierden, se les escapa el vuelo

En la Terminal 4 se pierden 12 maletas por cada 1.000 facturadas. La media europea, según datos de la Asociación Europea de Aerolíneas, es de 40 por 1.000. Pero, en la mayoría de las ocasiones, las maletas no se pierden. Pierden el vuelo. Es decir, no llegan a embarcar en el avión que debía hacerlo. Y, o no lo hacen nunca, o lo hacen en un vuelo posterior con el mismo destino. Las causas son múltiples. Es más fácil que padezcan problemas las bolsas, las mochilas o las maletas con asas grandes, porque cuanto menos compacto sea el bulto más fácil es que se enganche o se atasque, y no coja el avión. ★