

Fomento estima que las obras de prolongación de la pista se iniciarán dentro de dos años

Escrito por Administrator
Lunes, 03 de Agosto de 2009 23:07 -

Fomento estima que las obras de prolongación de la pista se iniciarán dentro de dos años.

Noticia publicada por Diario Vasco el 16 de Julio de 2009

AEROPUERTO

Fomento estima que las obras de prolongación de la pista se iniciarán dentro de dos años

Se mantendrá la operatividad durante el tiempo que se emplee en habilitar las franjas de seguridad. La ampliación en 150 metros hacia Mendelu y 50 hacia el mar tiene el apoyo del Gobierno Vasco, la Diputación e Irun

FERNANDO SEGURA

SAN SEBASTIÁN.

ARRIOLA CONSEJERO DE TRANSPORTES

«Hemos desatascado un problema que estaba enquistado hace años»

«La pista no se acerca a Mendelu, sólo la franja de seguridad y sobre ella no se rueda»

TAPIA DIPUTADA DE MOVILIDAD

«Se apuesta por un alargamiento mínimo, sólo para mantener la operatividad»

«Ahora se ha reconocido que la excepcionalidad era posible»

SANTANO ALCALDE DE IRUN

«Esta alternativa nos permite afrontar el mayor plan de vivienda de Irun»

«Se compatibiliza la operatividad, la seguridad y los intereses del entorno»

DV. El Ministerio de Fomento ha dado vía libre a la ampliación de la pista del aeropuerto, garantizando que puedan aterrizar aviones con la misma capacidad que los actuales, tanto turbo reactores como turbohélices. Las obras, si los trámites se desarrollan sin contratiempos, se iniciarán dentro de dos años.

La secretaria de Estado de Transportes, Concha Gutiérrez, confirmó ayer oficialmente que la opción consensuada días atrás con el Gobierno Vasco es viable y se llevará adelante. A la reunión mantenida en Madrid asistieron el consejero de Transportes, Iñaki Arriola; la diputada foral de Movilidad, Arantxa Tapia; los alcaldes de Irun y Hondarribia, José Antonio Santano y Aitor Kerejeta; Kepa Korta, en representación del Ayuntamiento de Donostia y William Gisbert, por la Cámara.

La pista, como adelantó ayer este periódico, se prolongará 150 metros hacia Mendelu y otros 50 hacia el mar. No será necesario ocupar franjas de agua. Se utilizará una zona verde y se rellenará la escollera existente al final de la pista. Además de estos 200 metros, será necesario ocupar otros 100 de la pista, recorte que no afectará a la operatividad actual.

La solución cuenta con el apoyo de la Diputación y del Ayuntamiento de Irun. El alcalde de Hondarribia indicó ayer que no dará una opinión hasta que se reúna con los grupos políticos. Recordó que el pleno se ha posicionado por unanimidad contra la ampliación.

Los representantes de Aena indicaron que la obra de alargamiento se podría iniciar en dos años, aunque condicionaron este plazo a que no se presenten alegaciones que puedan retrasar el proyecto. En el periodo en el que no se disponga de las franjas de seguridad, el aeropuerto funcionará sin restricciones, dado que se admite la excepcionalidad de la situación.

Aena entregó un informe a los representantes vascos en el que admite que la propuesta puede encontrarse con un problema importante. El documento indica que la alternativa «requiere una resolución positiva de la declaración de impacto ambiental, que si bien no se considera imposible de obtener, sí resultará muy compleja, al hacerse parte de las actuaciones sobre terrenos pertenecientes a la Red Natura 2000». Aena se refiere a la necesidad de pasar por encima de la regata de Jaizubia.

Los mismos aviones

Una premisa esencial a la hora de encontrar una solución era mantener la oferta de vuelos, es decir, que el aeropuerto siga siendo utilizado por los mismos modelos de aviones que lo hacen ahora.

Un recorte de la pista no impide que aterricen y despeguen aeronaves de gran tamaño, pero por razones de seguridad se les obliga a no utilizar todas sus plazas, con el fin de reducir peso. La premisa de mantener la operatividad se ha conseguido. La pista pasaría de los 1.754 metros actuales a 1.650. Con esta longitud, los aviones que ahora vuelan a Madrid, los turboreactores Airbus 319 y 320, así como el turbohélice ATR-72, podrán seguir haciéndolo. También se mantendrá el turbohélice DASH 8 300, aeronave que cubre la línea a Barcelona.

El MD-87 y el Boeing 737 podrían operar en Hondarribia, pero reduciendo su capacidad. En el primer caso, sólo en ocho plazas y, en el segundo, en 33. Estos turboreactores no aterrizan en la actualidad en el aeropuerto (los usaba Spanair). En todo caso, la media de ocupación de ambos aviones se situaba por debajo de la capacidad exigida. En el Boeing 737, la ocupación se situó en 2008 en el 71%, es decir, cumpliría la limitación impuesta por seguridad sin renunciar a pasajeros.

La ampliación de la pista afecta directamente a los municipios de Hondarribia e Irun. El alcalde de la primera localidad declinó ayer valorar la alternativa, en tanto que el de Irun mostró su satisfacción por el acuerdo. José Antonio Santano subrayó que la solución permite la construcción de 1.000 viviendas en San Miguel-Anaka, plan que se veía hipotecado si la ampliación de la pista hacia Mendelu hubiera sido de 300 metros, como se propuso con anterioridad. «Se combinan los intereses de todos», señaló Santano.

Críticas de los vecinos

La solución no ha contentado a todos. Javier Campos, portavoz de la coordinadora vecinal de Mendelu constituida contra la ampliación, calificó de «nefasta» la alternativa.

Campos señaló que las instituciones han actuado de forma «irresponsable» al dar por buena una solución «que no ha sido consultada con los vecinos. Han empezado la casa por el tejado. La normativa de distancias impide que haya bloques de viviendas tan cerca de la pista. Según las leyes actuales, con esa ampliación mi casa quedaría a 400 metros de la pista, lo que significa que tendría que tener como máximo ocho metros de altura en lugar de los doce actuales. Además -indicó- la ampliación afecta a una zona que pertenece a la Red Natura 2000».

El portavoz vecinal añadió que «primero tendrían que haberse asegurado de la situación jurídica de Mendelu y de la regata. Si es factible la prolongación, que la hagan, pero han dado un paso sin cumplimentar los previos y sin medir las consecuencias».

Campos señala que si se ha conseguido que Fomento acepte la excepcionalidad del aeropuerto y se permite operar sin franjas de seguridad durante un tiempo, «para qué quieren ampliar la pista. Que se mantenga esta excepcionalidad, como en otros aeropuertos europeos, como el de London City».