

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, Diputado por Gipuzkoa, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el Art. 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente pregunta sobre **"la operatividad del modelo de Airbus A-319 en el aeropuerto de San Sebastián tras el recorte de la pista y a la vista de las características técnicas de su pavimento"** para que le sea contestada por escrito.

EXPOSICION DE MOTIVOS

En la actualidad, AENA realiza las obras de recorte de la pista con la colocación de dos franjas de seguridad en las cabeceras del aeropuerto de San Sebastián, alegando el cumplimiento de normativa europea de seguridad aérea que emana de la OACI y que deja sin efecto las consecuencias que buscaba la Declaración de Excepcionalidad aprobada por Fomento en 2014. Un expediente tramitado, en su día sin rigor por el Ministerio de Fomento, AENA y AESA.

Finalmente, el recorte que se va a practicar en la pista (ahora tiene 1.754 metros de longitud) es de 300 metros y podría impedir que sigan operando dos de los tres modelos de aviones que hasta ahora prestan servicio en las rutas comerciales de San Sebastián con Madrid y Barcelona.

La decisión de recortar la pista podría llevar a una situación límite la supervivencia de esta infraestructura aérea en Gipuzkoa, al limitar de modo radical los modelos de aviones capaces de operar tras el acortamiento de la pista.

Así, habrá que utilizar, únicamente, pequeños aviones comerciales de hélice, como el modelo ATR 72 por parte de Air Nostrum, en la ruta hacia Madrid. Y está por aclarar qué va a suceder con la aeronave A-319 que emplea la compañía Vueling en su ruta a Barcelona.

Por tanto, se reduciría la calidad de la oferta de vuelos con Madrid y aún existe la incertidumbre de qué sucederá con el A-319 de Airbus. En resumen, se camina hacia la muerte del aeropuerto.

Sin embargo, pasan los meses y se desconocen las conclusiones del estudio que AENA y Airbus han realizado sobre el comportamiento y garantías del actual pavimento de la pista de cara a determinar la operatividad del modelo A-319. El Ministerio de Fomento se comprometió a aclarar la cuestión con fecha límite de enero de 2017.

En base a estas consideraciones, se formulan las siguientes PREGUNTAS:

1. ¿Cuál es el resultado del estudio y las conversaciones mantenidas entre AENA y Airbus en relación con la operatividad de la aeronave reactor A-319 tras el recorte de la pista del aeropuerto de San Sebastián y tras el análisis de las características y garantías que ofrece el actual pavimento del suelo de la pista de cara a que pueda seguir operando el citado modelo de Airbus?
2. ¿Deberá el avión A-319 sufrir algún tipo de reducción de carga del pasaje o del peso de los bultos para aterrizar o despegar en el aeropuerto?
3. ¿Variará la penalización de carga al A-319 en función de las condiciones climatológicas en el aeropuerto?
4. ¿Podrá seguir operando el modelo reactor CRJ-200 que ahora emplea Air Nostrum en la ruta hacia Madrid o quedará definitivamente descartado?
5. ¿Cuáles son las conclusiones del Estudio sobre el pavimento de la pista del aeropuerto de San Sebastián?
6. ¿Qué modelos de aeronaves podrán operar en el aeropuerto a partir de septiembre?
7. ¿Considera el Ministerio de Fomento que a la vista de los anteriores datos se debiera proceder a una ampliación de la pista según el estudio realizado por AENA en 2009?
8. ¿Cuáles son las razones del retraso en la realización del estudio sobre los condicionantes y garantías del pavimento?

En el Palacio del Congreso de los Diputados, a 6 de junio de 2017



EL DIPUTADO

ODÓN ELORZA GONZÁLEZ

PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
20/bgf/F/18