



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/35326, 184/35334

14/09/2016, 26/04/2017

4239, 31615

AUTOR/A: ELORZA GONZÁLEZ, Odón (GS)

RESPUESTA:

Para certificar el Aeropuerto de San Sebastián de acuerdo con la normativa europea, y que esta infraestructura pudiera seguir operando tráfico comercial, ha sido necesario crear unas áreas de seguridad de extremo de pista y completar la franja de la misma. El Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y la franja longitudinal son superficies contiguas a la Pista, que no se consideran parte de ésta, y que aportan un margen adicional de seguridad en caso de que una aeronave tenga problemas durante la operación de aterrizaje o despegue.

La única solución para dotar de Franja y RESA a una pista en el plazo de poco más de un año, era reduciendo la longitud de pista, puesto que cualquier otra solución requeriría de plazos mucho mayores de planificación, diseño, e evaluación ambiental y ejecución, lo que imposibilitaría su certificación dentro del periodo establecido por la normativa en vigor.

Por este motivo, AENA adjudicó la obra “Actuación campo de vuelo Aeropuerto de San Sebastián” por un importe de 458.000 euros. Tras la realización de las obras, la nueva configuración entró en servicio el 17 de agosto de 2017, suponiendo un recorte en las dimensiones de la pista, de aproximadamente 300 metros de longitud.

Con el recorte de la pista, la aeronave A-319 que utiliza Vueling para sus conexiones no podía operar en determinadas condiciones, por el contrario, la aeronave ATR-72 utilizada por Air Nostrum en sus rutas del Aeropuerto de San Sebastián en todo momento puede operar con la pista recortada, pues es una aeronave que requiere una pista de longitud menor.

Por ello, para evitar o minimizar las penalizaciones a la aeronave A319, con la que opera la compañía Vueling la ruta a Barcelona, Aena licitó una obra para acometer un ranurado de la pista (grooved), lo que permite a la compañía aplicar unas performances especiales para frenado en condiciones de pista mojada, y por lo tanto mantener unas condiciones de operatividad con el A-319 muy similares a las que tenía cuando la longitud de la pista era de 1754 m. La obra del ranurado fue adjudicada por un importe de 440.434 euros, y finalizó en diciembre de 2017.

Con estos trabajos, se ha garantizado la seguridad de las operaciones regulares en el Aeropuerto de San Sebastián, que se ya se venían realizando con las aeronaves tipo Airbus 319 de Vueling y el ATR72 de Air Nostrum, por lo que se mantiene la conectividad con los destinos actuales, y, por tanto, la operatividad del aeropuerto no se ha visto reducida.



Otro tipo de aeronaves, como la CRJ200 y la CRJ900, que antes del recorte de la pista no han operado de forma habitual en el Aeropuerto de San Sebastián, únicamente lo han hecho de forma puntual para la realización de vuelos chárter, no pueden operar en este aeropuerto con las dimensiones actuales de la pista de vuelo.

Madrid, 07 de septiembre de 2018