

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

María Sandra Julià Julià y Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre los vuelos trasatlánticos operados en el aeropuerto de Castellón.

Congreso de los Diputados, a 15 de noviembre de 2018

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Plan garantizaba la ampliación y desarrollo del aeropuerto para absorber el crecimiento de las previsiones de tráfico hasta el 2031. Se planificó con una pista de 2.700 metros, estacionamiento de aeronaves, terminal de pasajeros con aparcamientos, torre de control, centro de emisores, terminal d carga, edificio de extinción de incendios, central eléctrica, depuradora, zona de combustible y espacio para aeronaves militares.

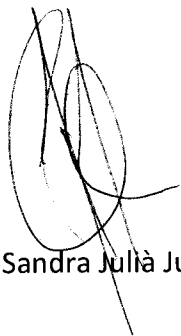
El aeropuerto de Castellón encuadraba dentro de las normas aeronáuticas estatales y de la UE, asumiendo el Estado la responsabilidad de ejecutar los accesos principales por carretera, lo primero que se terminó por cierto, y de darle servicios como el control de inmigración y aduanero. El Estado cumplió y sigue cumpliendo su responsabilidad, ya que en el AIP-España actual se puede comprobar que este aeropuerto es frontera exterior de la UE, con servicios de aduanas en inmigración durante todo su horario operativo de apertura.

Según la ficha de situación del Aeropuerto de Castellón vigente de la AESA, el campo de vuelos del aeropuerto puede acoger aviones de fuselaje ancho, que son los que permitirían realizar vuelos trasatlánticos, como los Airbus 330, 340 y 350 y los Boeing 777 y 787 aunque son de categoría E, superior a la que tiene concedida el aeropuerto que es la D. Esto es coherente con que el Servicio Salvamento y Extinción de Incendios sea de categoría 7, según su vigente y ya citado AIP-España que también indica que varios de estos aviones tendrían que reducir sus capacidades de carga máxima y por lo tanto reducir su distancia de vuelo.

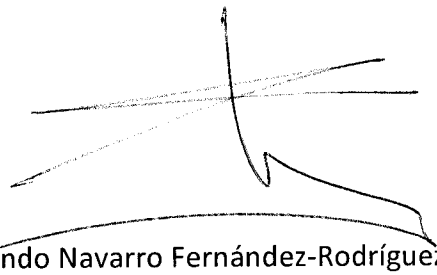
En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Cuántos vuelos trasatlánticos han operado con o desde el aeropuerto de Castellón desde su inauguración?
2. ¿Hay alguna previsión o compromiso en firme de poder operar vuelos trasatlánticos desde o con el aeropuerto de Castellón antes de concluir el próximo 2019?

3. ¿Qué actuaciones habría que efectuar para subir a categoría 8 ó 9 el Servicio Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto de Castellón, por aprobación de la AESA, si pudiera lograr programar vuelos trasatlánticos?
4. ¿Qué coste supondrían dichas actuaciones y nuevos medios?
5. ¿Quién asumiría estos costes Aerocás o el concesionario-gestor?
6. ¿En cuántos efectivos debería ampliarse la plantilla de Bomberos?



María Sandra Julià Julià



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos

C.DIP 112582 15/11/2018 19:05