



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/13009, 13268

01/06/2017, 08/06/2017

36396, 37523

AUTOR/A: ELORZA GONZÁLEZ, Odón (GS)

RESPUESTA:

La normativa nacional que regula las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos es el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, pero desde el año 2014, la normativa aplicable es la emanada de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), siéndole por tanto de aplicación al Aeropuerto de San Sebastián el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 20 de febrero, sobre normas comunes en el ámbito de la Aviación civil. El Reglamento (UE) nº 139/2014 exige la certificación de los aeropuertos antes del 31 de diciembre de 2017, no permitiendo la posibilidad de establecer excepciones, como si era el caso en la normativa nacional (Real Decreto 862/2009).

Por tanto, para poder continuar operando tráfico comercial, es necesario que el Aeropuerto de San Sebastián obtenga la certificación que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) antes del 31 de diciembre de 2017, acreditando el cumplimiento de la nueva normativa comunitaria sobre seguridad operacional, que es de obligado cumplimiento para todos los Estados miembros. Esta normativa obliga a la existencia de un Área de Seguridad de Extremo de Pista, para cuya construcción la única alternativa viable pasa por la reducción de la longitud de la pista de vuelo.

Esta alternativa se lleva a cabo en aplicación del citado Reglamento Europeo 139/2014, que dejaba sin validez la Declaración de Excepcionalidad aprobada en fecha 17 noviembre de 2014, conforme al Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y al Real Decreto 862/2009.

El Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y la franja longitudinal son superficies contiguas a la pista, no se consideran parte de ésta, y aportan un margen adicional de seguridad en caso de que una aeronave tenga problemas durante la operación de aterrizaje o despegue.



Tanto el Ministerio de Fomento, como la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y AENA, están en total disposición para colaborar con todas las instituciones implicadas, y valorar todas las alternativas posibles que permita la legislación vigente en relación con las actuaciones a realizar en la pista del Aeropuerto de San Sebastián. De hecho, en la reunión del Comité de Coordinación Aeroportuaria del País Vasco del pasado 3 de noviembre de 2016, en el que están representadas todas las instituciones, se aprobó la creación de un Comité Técnico para el estudio de todas las alternativas posibles para la operativa de la pista del aeropuerto. Por su naturaleza y envergadura, todas las propuestas requieren de periodos de ejecución mucho más largos que la solución adoptada, motivo por el cuál, necesariamente tendrían que acometerse tras obtener la certificación del aeropuerto.

En estos momentos no es posible realizar una ampliación más allá de los extremos de pista actual que permita disponer de las citadas áreas de seguridad, por los siguientes motivos:

- Falta de autorización ambiental. La ampliación se desarrollaría sobre un área que está integrada en la ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) del Txingudi.

- Oposición histórica por las Autoridades locales, regionales y autonómicas a la ampliación de pista. En el año 2004 se aprobó en el Congreso de los Diputados una Proposición no de Ley para que no se ejecutase la ampliación de pista que contemplaba el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián aprobado en el año 2001 y, por ello, se aprobó un nuevo Plan Director en 2006 (actualmente en vigor) que preveía la reducción de la longitud de la pista.

- Imposibilidad de ampliar la pista por su zona norte, ya que el límite con la frontera francesa está muy próximo y cualquier actuación implicaría mover la línea de costa dentro de aguas territoriales francesas.

- Obstáculos y desarrollo urbanístico: el Ayuntamiento de Irún tiene concedidas autorizaciones para la realización de una urbanización en el ámbito San Miguel-Anaka, que quedaría afectada si la pista fuese ampliada. Asimismo, se verían afectados parte del polígono industrial y alguna de las viviendas del barrio de Mendelu (Hondarribia).

Por tanto, la única solución para poder cumplir con el proceso de certificación del Aeropuerto de San Sebastián dentro de los plazos establecidos normativamente, es la adoptada por AENA, consistente en la ejecución de unas obras para el recorte de la longitud de pista que ya han sido iniciadas, y cuya finalización está prevista para el próximo 17 de agosto de 2017.

El objeto de estas actuaciones, cuyo importe de adjudicación ha ascendido a 458.000 euros, es el desplazamiento de ambos umbrales y extremos de pista, estableciéndose que el desarrollo de la mayor parte de los trabajos se realice en horario nocturno para evitar afecciones operativas.

Una vez estén ejecutadas dichas obras y el aeropuerto esté certificado, se podrían llevar a cabo las actuaciones que se consideren necesarias para mejorar su operatividad.





En paralelo, AENA ha llevado a cabo estudios sobre las características del pavimento para ver la posibilidad de que, a pesar de la reducción de longitud de la pista, ésta garantice un frenado óptimo y permita continuar operando aeronaves del tipo Airbus A-319.

Para este tipo de aeronave, y a pesar de que las características de coeficiente de rozamiento y textura del pavimento tienen unos valores superiores a los de un pavimento convencional, a petición del fabricante Airbus y de la compañía Vueling, se han realizado ensayos adicionales para analizar la permeabilidad de la pista.

De acuerdo con estos resultados, la compañía Airbus ha manifestado que no se puede aplicar su procedimiento para pavimentos PFC (Porous Friction Course) para frenada en pista mojada por lo que, para dicho modelo de aeronave, sí podría haber significativas penalizaciones.

Por este motivo, la compañía Vueling ha solicitado recientemente a AENA la posibilidad de proceder a un ranurado (Grooved) del pavimento de la pista, en cuyo caso, se podrían aplicar los tratamientos especiales para frenado en pista mojada. A este respecto, AENA ya está trabajando en el proyecto para acometer los trabajos necesarios, y ha iniciado los trámites para la adjudicación del expediente denominado “Ranurado de Pista”, estando prevista su licitación a lo largo del próximo mes de julio, y su fecha de finalización el 31 de diciembre de este mismo año.

Una vez esté operativo el Grooved, la aeronave A-319 podrá operar con pequeñas penalizaciones (éstas las define cada compañía en función de sus procedimientos operativos), que no supondrían un obstáculo para poder mantener la ruta San Sebastián-Barcelona, tal y como ha informado la propia compañía.

En cuanto a la operativa del CRJ200 (reactor de 50 plazas), uno de los dos modelos con los que Air Nostrum realiza sus vuelos con Madrid, es importante señalar que esta compañía dejará de operar en muy corto plazo con este tipo de aeronave en el aeropuerto, y por ello está utilizando la aeronave ATR72 (aeronave turbohélice de 72 plazas) para cubrir esta ruta, que es un modelo de aeronave que no tiene penalización a pesar de la reducción de la longitud de la pista.

Por lo tanto, una vez realizadas las actuaciones señaladas, en principio se mantendrá la operativa actual de la compañía Air Nostrum a Madrid, con la aeronave ATR-72, y de Vueling a Barcelona, con el A-319.

Finalmente, se indica que las compañías podrán abrir nuevas rutas o eliminar parte de las existentes, en función de la demanda y de sus intereses comerciales en cada momento.

Madrid, 7 de julio de 2017