



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/16745

05/09/2017

46062

**AUTOR/A:** ELORZA GONZÁLEZ, Odón (GS)

#### RESPUESTA:

El Aeropuerto de San Sebastián dispone de radioayudas a la navegación como son el VOR (Very High Omnidirectional Range), DME (Distance Measuring Equipment) y NDB (Non-Directional Beacon), procedimientos de vuelo instrumentales, y del sistema de ayuda visual de pendiente de aproximación (PAPI), no siendo necesario en la actualidad disponer del Sistema Instrumental de Aterrizaje, debido a su ubicación y entorno, ya que para poder disponer de este sistema se requieren unas condiciones geográficas que este aeropuerto no cumple por espacio físico y por obstáculos existentes en el entorno del mismo.

El sistema GBAS (Ground Based Augmentation System) únicamente está implantado en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol en la actualidad. Este sistema es una apuesta de AENA y ENAIRE por la Investigación y Desarrollo de nuevas tecnologías de navegación aérea, como una medida pionera de la navegación por satélite dentro del marco de Cielo Único.

Por tanto, este tipo de tecnología aún se encuentra en una primera fase de madurez, por lo que en los próximos años se irá avanzado en su desarrollo. Prueba de ello, es que el sistema GBAS tan solo se ha implantado de forma operativa en 8 aeropuertos en todo el mundo, todos ellos con cierta complejidad en las operaciones y varias pistas (entre 2 y 5).

La solución GBAS se presenta por tanto como una apuesta de futuro a largo plazo, orientada principalmente a aeropuertos con cierta complejidad y con varias pistas, que harían eficiente su utilización y sustitución por otras radioayudas, no siendo este el caso del Aeropuerto de San Sebastián.

Además, tanto AENA como ENAIRE contemplan la posibilidad de implantar maniobras PBN, Manual de navegación basada en la performance, del tipo RNP APCH, procedimientos de aproximación, en el Aeropuerto de San Sebastián, estando previsto que en el año 2020 éste disponga de procedimientos de aproximación de vuelo vía Satélite.

Por otro lado, se indica que, con el objetivo de aumentar la seguridad y viabilidad de las operaciones en el Periodo DORA, Documento de Regulación Aeroportuaria, (2017-2022), se prevé ejecutar en el Aeropuerto de San Sebastián las siguientes inversiones:



- Mejora de sistemas de comunicaciones de TWR, importe estimado 900.000 euros.
- Otras mejoras de ayuda a la navegación aérea, importe estimado 700.000 euros.

En el año 2017 (dentro del periodo DORA), se han ejecutado las siguientes inversiones relacionadas con la seguridad y viabilidad de las operaciones:

- Ejecución de requerimientos de seguridad operacional (obra ejecutada entre 2016 y 2017 y finalizada en junio 2017). Importe 1.129.000 euros.
- Actuaciones campo de vuelo. Importe 458.000 euros.

Por último, se indica que actualmente está en fase de adjudicación la obra “Ranurado de pista Aeropuerto de San Sebastián” y prevista su finalización en diciembre.

Las ventajas que incorpora la instalación de las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) permiten el cumplimiento de la normativa europea, y por lo tanto la continuidad de las operaciones comerciales en el Aeropuerto de San Sebastián. En este sentido, cabe indicar que, en el caso de no haberse ejecutado, el aeropuerto no podría ser certificado antes del 1 de enero del 2018 y, por lo tanto, a partir de dicha fecha no se podría operar tráfico comercial.

La RESA y la franja de pista garantizan un área de seguridad adicional en ambos extremos de pista, de tal forma que, en caso de que una aeronave durante la maniobra de aterrizaje se quede corta y contacte con el suelo antes del inicio de pista, o por hacer una toma demasiado larga sobrepase el final de la misma, tenga un margen adicional de seguridad. Asimismo, la RESA proporciona una superficie adicional de seguridad en el extremo de pista para las operaciones de despegue.

Por otra parte, con el ajuste de la longitud de pista, actuación que ya se ha realizado, y el ranurado, que como se ha dicho anteriormente se encuentra en fase de adjudicación, y prevista su finalización en diciembre de este año, se garantiza la operación del ATR 72, aeronave con la que la compañía Air Nostrum realiza la ruta Donosti-Madrid, así como la operación de la aeronave A-319 que la compañía Vueling opera en la ruta San Sebastián-Barcelona.

En cuanto a las posibles penalizaciones, cabe indicar que éstas deben ser calculadas por cada compañía aérea en función de su modelo de avión, motorización y procedimientos específicos de la compañía. No obstante, tanto Air Nostrum como Vueling, han confirmado que podrán operar con los modelos de aeronaves indicados, en el primer caso sin penalización para las actuales rutas, y en el segundo caso con una penalización muy reducida y asumible por la propia compañía.

Madrid, 14 de noviembre de 2017

