

"El aeropuerto deberá variar su oferta cuando se ponga en marcha el Tren de Alta Velocidad"

Administrator-k idatzia

Igandea, 2010(e)ko abendua(r)en 26-(e)an 12:03etan -

Euskaratzeko lanean ari gara.

Noticia publicada en Diario de Noticias de Gipuzkoa el domingo 26 de Diciembre de 2010.

José Manuel Sánchez Losada director del aeropuerto de Hondarribia

"El aeropuerto deberá variar su oferta cuando se ponga en marcha el Tren de Alta Velocidad"

Cuando se cumplen tres años desde que tomó las riendas del aeródromo, Sánchez remarca en esta entrevista, contestada por escrito previo envío de un cuestionario, la necesidad de "añadir los terrenos necesarios para disponer de franjas de seguridad en los extremos de pista"

Aitor Anuncibay - Domingo, 26 de Diciembre de 2010 - Actualizado a las 05:31h.

Donostia. ¿Cuántos controladores hay en el aeropuerto de Hondarribia?

Actualmente son nueve los controladores asignados a la torre de control del aeropuerto.

¿Cómo afectó el plante llevado a cabo por los profesionales de ese sector?

Las consecuencias fueron las mismas que en el resto de aeropuertos. Al decretarse el cierre del espacio aéreo, se cancelaron todos los vuelos hasta que la situación volvió a la normalidad.

¿Tiene constancia de que el Ejército acudiera al aeropuerto?

Acudieron, como en el resto de centros y torres de control, para supervisar el normal funcionamiento de los servicios de navegación aérea, tal y como quedó estipulado tras la publicación del estado de alarma por parte del Gobierno.

Da la sensación de que el aeropuerto y su ampliación es el eterno proyecto estancado. Tras cerca de diez años de proyectos, ¿no es desalentadora la situación?

Permítame ser positivo en esta materia, ya que la situación está en vías de solución. El nuevo Plan Director pretende dar cumplimiento al mandato recibido del Congreso de los Diputados para implantar franjas y áreas de seguridad de extremo de pista manteniendo la actual operatividad.

El hecho de que en estos años no se haya ampliado la pista del aeropuerto, ¿qué consecuencias tiene en la operatividad de los vuelos?

En esta materia existe cierto grado de confusión. La solución técnica que se proyecta no afecta a la capacidad del aeropuerto, ya que la longitud de pista no se va a ampliar. Se trata de añadir los terrenos necesarios para disponer de franjas de seguridad en los extremos de pista. Por este motivo, la ejecución del nuevo proyecto incrementará aún más la seguridad de las operaciones.

¿Se ha perdido capacidad para acoger nuevos vuelos?

En ningún caso. El proyecto sólo pretende añadir los terrenos necesarios para disponer de franjas y áreas de seguridad de extremo de pista. Por este motivo, la demora en la implantación de dicha solución no ha afectado a la capacidad del aeropuerto.

Sin la ampliación, el aeródromo no cumple con las medidas de seguridad establecidas, pero se acoge a la excepcionalidad. ¿Esta situación puede prolongarse sine die sin que surjan problemas?

"El aeropuerto deberá variar su oferta cuando se ponga en marcha el Tren de Alta Velocidad"

Administrator-k idatzia

Igandea, 2010(e)ko abendua(r)en 26-(e)an 12:03etan -

Las autoridades aeronáuticas han declarado la necesidad de la implantación de franjas y áreas de seguridad mencionadas, por lo que, a priori, no cabe que la actual situación se prolongue sine die.

En todo caso, ¿sería mejor que se ampliase la pista?

Sin duda es mejor disponer de franjas y áreas de seguridad que no disponer de ellas. Además, con la pista resultante garantizamos la operatividad actual, que responde a la demanda de la sociedad guipuzcoana.

Si, finalmente, no se llevase a cabo la ampliación, ¿qué mejoras deberían aplicarse en el aeródromo?

En la actualidad no contemplamos este escenario.

El aeropuerto tiene restringidos los vuelos en virtud del acuerdo entre España y Francia de 1992. Hendaia afirma que, en ocasiones, se sobrepasa el número de operaciones.

¿Cuál es su punto de vista?

El cumplimiento del acuerdo de 1992 se realiza de forma escrupulosa y las relaciones con Hendaia y las autoridades francesas son de mutua colaboración.

¿Cómo se plasma ese acuerdo en el día a día y en coordinación con el aeropuerto de Biarritz?

Todas las maniobras que utilizan el espacio aéreo francés son coordinadas entre la torre de control de este aeropuerto y la torre de Biarritz.

¿El convenio hispanofrancés limita la operatividad del aeropuerto?

Hoy por hoy, no representa ninguna limitación. Por contrapartida, dicho convenio asegura que el Estado francés respetará una serie de servidumbres (limitaciones inmobiliarias), que garantizan la continuidad en el tiempo de este aeropuerto.

Hendaia también ha elevado quejas por alguna maniobra irregular de aviones sobre esa localidad o porque en su acercamiento a la pista han pasado muy cerca de los tejados de las viviendas. ¿Es cierto?

Las maniobras están reguladas por cartas aeronáuticas que se cumplen escrupulosamente y que garantizan la seguridad y la tranquilidad de los vecinos de la comarca, con el mismo o mayor nivel del que disfrutaban los vecinos de Biarritz u otras poblaciones próximas a cualquier aeropuerto europeo. Aquí, como en todos los aeropuertos de la red de Aena, se cumple la normativa internacional con el objetivo principal de preservar la seguridad.

Esta localidad también se queja de los ruidos generados por los reactores.

La tecnología utilizada por los aviones que operan actualmente en nuestro aeropuerto hace que el ruido generado por estos sea muy inferior al permitido en el acuerdo de 1992 y nos permite mejorar la calidad de vida de nuestros vecinos.

¿En qué medida afectará al aeropuerto la puesta en marcha del TAV?

La competencia del ferrocarril de alta velocidad permitirá una mayor movilidad a los ciudadanos, por lo que ha de ser bienvenida. El aeropuerto de Hondarribia deberá variar su

oferta para adaptarse a tal situación, pero parece prematuro aventurarse a evaluar el efecto que tendrá.

En una entrevista a este diario en febrero de 2008 subrayó el alto potencial de crecimiento del aeródromo. Tras la crisis, ¿cree que eso es posible?

Los resultados obtenidos en el año 2007 demuestran que el aeropuerto puede tener un alto potencial de crecimiento. La crisis económica pasará y si la oferta de vuelos mejora los resultados no se harán esperar.

En esa conversación afirmó que con un redimensionamiento y una diversificación de la oferta se podría aspirar a lograr un millón de usuarios.

La tendencia en esos momentos justificaba aspirar a tal meta. En la actualidad no parece prudente aventurarse en cifras tan ambiciosas.