

La apuesta de Gipuzkoa por su aeropuerto

Administrator-k idatzia

Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:07etan - Azken eguneratzea Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:09etan

Euskaratzeko lanean ari gara.

Noticia publicada en Diario Vasco sección Gipuzkoa el 2 de Agosto de 2009.

DEBATE EN DV.

[La apuesta de Gipuzkoa por su aeropuerto](#)

MARIO GARCÍA SAN SEBASTIÁN.

DV. Entre el Plan Director trazado por el Ministerio de Fomento en 2001 y la propuesta acordada por el Gobierno Vasco y Madrid hace quince días han mediado ocho complicados años que han mantenido a la pista guipuzcoana en una permanente indefinición (ver cronología). La solución planteada cumple los requisitos de seguridad exigidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), mantiene la operatividad actual y causa un número de afecciones inferior a las que señalaban anteriores propuestas de ampliación. Esto se consigue en virtud de una solución cuasi salomónica que consiste en alargar la pista 150 metros hacia el barrio de Mendelu y, en el extremo opuesto, 50 metros hacia el mar, que se ganarán ocupando la zona verde y verticalizando la escollera del final de la pista. Estos 200 metros y cien más que se restan de las dimensiones actuales suman los 300 requeridos para las franjas de seguridad. La pista se reduce -de 1.754 metros, pasará a tener 1.654-, pero seguirá permitiendo la entrada de los actuales reactores. Esta solución cuenta con el apoyo mayoritario de las instituciones guipuzcoanas, no así del Ayuntamiento de Hondarribia, que apela a la excepcionalidad para mantener la actual situación.

¿Y a partir de ahora? Aena considera que la tramitación que conlleva una ampliación de esta envergadura requiere al menos de un plazo de dos años antes de que se inicien las obras, tiempo durante el cual se admitirá al aeropuerto operar en situación de excepcionalidad. Pero.

¿la alternativa garantiza el futuro del aeropuerto?, ¿se superarán las barreras medioambientales?, ¿qué supondrá la llegada del TAV? Estos interrogantes abordan en las siguientes líneas **Iñaki Arriola**, consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transporte del Gobierno Vasco;

Arantxa Tapia, diputada foral de Movilidad y presidenta de Ortzibia (entidad interinstitucional creada para potenciar el aeropuerto),

Aitor Kerejeta

, alcalde de Hondarribia, y

Juanan Loira

, miembro de Afodesa, asociación ciudadana de defensa del aeropuerto

AEROPUERTO, SÍ O NO Unanimidad, con matices

- **Una cuestión previa. ¿Queremos aeropuerto? ¿Es una infraestructura prescindible o imprescindible para el desarrollo de Gipuzkoa?**

- **Iñaki Arriola**. Es una infraestructura necesaria y en la medida en que podamos garantizar que se mantenga estaremos dando un buen servicio al territorio y a los guipuzcoanos.

- **Arantxa Tapia**. Es una infraestructura que existe y vamos a intentar sacar de ella el máximo rendimiento y el máximo aprovechamiento para dar el mejor de los servicios.

- **Aitor Kerejeta**. Considero que es una infraestructura básica. Puede que el debate posterior sea el dónde.

La apuesta de Gipuzkoa por su aeropuerto

Administrator-k idatzia

Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:07etan - Azken eguneratzea Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:09etan

- **Juanan Loira.** Me remito al debate del Congreso de junio del año pasado, donde se definió al aeropuerto como infraestructura básica y estratégica.

LA ÚLTIMA PROPUESTA ¿Una solución al fin?

- **Tras ocho años de polémica e indefinición, llegamos a una alternativa con amplio apoyo institucional. ¿Creen que garantiza la viabilidad del aeropuerto?**

- **Iñaki Arriola.** Lo que nosotros siempre hemos planteado ha sido la necesidad de encontrar una alternativa que combinara razonablemente todas las sensibilidades: por una parte, el mantenimiento de la operatividad del aeropuerto; por otra, los intereses de Hondarribia, en cuanto al barrio de Mendelu, y de Irun, respecto a las expectativas urbanísticas del plan general. Además, permite la necesaria introducción de las medidas de seguridad.

- **Arantxa Tapia.** Desde Ortzibia siempre se ha mantenido que era importante tener en cuenta el aeropuerto y los intereses de los municipios de alrededor. Creo que la solución sirve a los efectos y puede responder a las necesidades de un territorio como Gipuzkoa y su entorno, y tiene la potencialidad de ser un aeropuerto de los denominados regionales en Europa. Salvando los problemas medioambientales, permite dar continuidad a lo que ya tenemos.

- **Aitor Kerejeta.** La viabilidad se mantiene con la excepcionalidad actual. Ampliar la pista no le da un plus al aeropuerto de cara al futuro. Y cuando se quede con 1.650 metros, determinados aviones irán con hipotecas de carga. En cuanto a las afecciones, la alternativa puede solventar los intereses de Irun, pero los problemas que plantea a Hondarribia, y en concreto al barrio de Mendelu, siguen siendo los mismos. La incertidumbre de los últimos ocho años continúa. Nadie ha ido al barrio para decir a los vecinos qué va a pasar con esa hipotética ampliación. Los vecinos no saben si pueden o no arreglar el tejado o la cocina de sus viviendas, y con los pabellones industriales ocurre que ya se habían infravalorado entre un 60%-70% y desde que ha saltado esta noticia valen cero porque están amenazados con la expropiación.

- **Juanan Loira.** La viabilidad del aeropuerto está garantizada con esta alternativa. En primer lugar, es importante que las compañías sepan que hay una decisión tomada. En cuanto a la operatividad, la ampliación de la pista no modifica su longitud, sino que se crea una franja de seguridad y el punto de partida y despegue desde la zona de Mendelu va a ser el mismo. Y por la otra cabecera lo que ocurre es que se va a recortar la pista en 100 metros, lo que implica que la longitud pasa a ser de 1.654 teóricos, una longitud que permite el acceso a una serie de reactores. Esta situación es buena para salir del impasse y para permitir que compañías de bajo coste operen en Hondarribia.

- **Iñaki Arriola.** Todos sabemos que la excepcionalidad se basa precisamente en que existe una alternativa que contempla la introducción de las medidas de seguridad. Lo que se va a plantear en la OACI es que se haga una excepción para que la adopción de esas medidas de seguridad se haga conjuntamente con la adaptación de la pista. Sobre la hipoteca de carga de los aviones, sabemos, porque así se nos ha presentado en el estudio, que las aeronaves que actualmente operan en Hondarribia no tienen hipoteca de carga. Sobre las incertidumbres de Mendelu, que los vecinos arreglen la cocina y el tejado de sus casas porque no les va a ocurrir nada. Esto afecta a tres viviendas, las más cercanas al aeropuerto, y en la medida en que se consigan las autorizaciones medioambientales se podrá hacer una negociación con las personas afectadas para compensarlas adecuadamente.

- **Arantxa Tapia.** Cuando hablamos de una infraestructura como esta, de interés general,

La apuesta de Gipuzkoa por su aeropuerto

Administrator-k idatzia

Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:07etan - Azken eguneratzea Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:09etan

siempre hay dos visiones: por una parte, los que vemos que la alternativa puede ser una solución adecuada para dar viabilidad al aeropuerto; y por otra, los que viven el asunto de una forma más cercana, y tienen otro criterio. Pero será labor del alcalde, con los vecinos y con los que le podamos ayudar para que en el momento concreto que se planteen los problemas puedan ser solucionados de la mejor manera posible.

- **Aitor Kerejeta**. Esos 150 metros que se ganan hacia Mendelu también se van a usar. Los aviones no van a empezar su recorrido por donde comienzan ahora, sino 150 metros más cerca de Mendelu.
- **Iñaki Arriola**. ¿Por qué? La pista operativa es la que es y las medidas de seguridad son las que son.
- **Aitor Kerejeta**. Eso se dijo en la reunión con Aena.
- **Iñaki Arriola**. Se dijo que la franja de seguridad no era pisable, a no ser que hubiera una situación de emergencia.
- **Aitor Kerejeta**. Lo que consta es lo siguiente: «1.650 metros en pista efectiva junto con la posibilidad de utilizar las resas en la carrera de despegue»… Pues bien, si hay resa, ¿cómo no se va a utilizar?
- **Iñaki Arriola**. Es una posibilidad y en tal caso la operación será el aterrizaje y no tanto el despegue.
- **Aitor Kerejeta**. Vamos a tener el reactor más cerca de las casas. En cualquier caso, claro, si ponemos en la balanza seguridad con excepción, nadie pone en duda que optamos por la seguridad. Pero hay aeropuertos que tienen la excepcionalidad porque no pueden hacer otra cosa y las autoridades internacionales lo han aceptado.
- **Iñaki Arriola**. Pero aquí, al contrario de otros lugares, sí es posible la adaptación de la pista. Y en caso de que hubiera un susto, y nos quedamos con un susto, ¿qué pasaría?, ¿quiénes serían los responsables?
- **Aitor Kerejeta**. Lo único que pido es que se defina de una vez por todas cuáles van a ser las afecciones. Y que se digan.
- **Arantxa Tapia**. En el momento en que se elabore el proyecto para la tramitación ambiental se definirán todos esos términos.
- **Juanan Loira**. El aeropuerto se queda en 1.654 metros y dentro de esas dimensiones pueden operar los aviones que ahora lo están haciendo.

SUBVENCIONES Rechazo institucional

- **¿Creen que las instituciones deben subvencionar a las aerolíneas para que vengan a Hondarribia?**
- **Iñaki Arriola**. Entiendo que no. En primer lugar, es una práctica prohibida. En la medida en que se entra en una política de subvenciones se empieza a ser cautivo de las compañías. Introducir este tipo de medidas, disfrazadas para evitar el Tribunal de la Competencia, no creo que sea positivo.
- **Arantxa Tapia**. Mi postura es bien conocida en contra de estas medidas; subvencionar una determinada línea no asegura que vaya a permanecer en el tiempo. Experiencias muy cercanas nos dicen justo lo contrario. Tenemos otras prioridades antes que subvencionar aerolíneas para que vengan.
- **Aitor Kerejeta**. Totalmente de acuerdo. Acabaríamos siendo cautivos y no se garantiza de

La apuesta de Gipuzkoa por su aeropuerto

Administrator-k idatzia

Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:07etan - Azken eguneratzea Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:09etan

esta forma la permanencia de dicho servicio. Además, estas compañías no generan ninguna estructura desde el punto de vista de empleo.

- **Juanan Loira**. Discrepo. No sé si la palabra es subvención. Yo creo que se trata de una inversión. Hay que mirar lo que se aporta y lo que al final se recoge. Habría que estudiar por qué razón no se va a ayudar en su operatividad, al principio, a las compañías de coste bajo, o las de bajo coste, que no es lo mismo, teniendo en cuenta que aportan al territorio un movimiento en pasajeros que redundará en beneficios. Además, yo creo que las compañías de bajo coste sí generan puestos de trabajo.

COMPETENCIA ¿Y cuando llegue el TAV?

- ¿En qué medida afecta la competencia de los aeropuertos de Loiu y Biarritz?, ¿y el TAV?

- **Iñaki Arriola**. Los aeropuertos del entorno efectivamente ejercen una competencia, pero me parece sano que lo hagan. En estos momentos, Hondarribia es complementario a Loiu y a Biarritz. Respecto al TAV, todos pensamos que va a ser una alternativa que sin duda afectará a un porcentaje de usuarios del aeropuerto. Será competencia para Hondarribia, pero también para Loiu y Biarritz, para todos en la medida en que se diversifican las alternativas de transporte. Pero todos tendrán que adaptarse a esa nueva realidad.

- **Arantxa Tapia**. Que existan estos tres aeropuertos, y alguno más, no es malo porque permite optar. Y cuando venga el TAV los aeropuertos tendrán que dar los servicios que no pueda ofertar el tren en ese momento.

- **Aitor Kerejeta**. Hablamos del aeropuerto de Gipuzkoa. La realidad nos dice que Hondarribia da servicio como mucho a la mitad de Gipuzkoa. El resto del territorio históricamente se ha desplazado a Vizcaya. O sea, que esa definición de «aeropuerto de Gipuzkoa» yo la dejaría en el aire. Nosotros hemos reivindicado que deberíamos tener un debate muy sosegado sobre el aeropuerto que nos gustaría tener. Y el dónde me parece fundamental. A día de hoy tenemos dos elementos básicos: la llegada del TAV y las infraestructuras viarias, especialmente la AP-1. Creo que si queremos un aeropuerto en el que todos los vascos podamos viajar a cualquier parte del mundo y que cualquier parte del mundo pueda venir, no sería descabellado apostar por Foronda. El aeropuerto de Hondarribia no puede ser el futuro del aeropuerto guipuzcoano. Hay ejemplos en los que el aeropuerto de un territorio no está en ese territorio.

- **Iñaki Arriola**. O sea que lo que propones es: aeropuerto de Gipuzkoa, sí, pero en Vitoria.

- **Aitor Kerejeta**. Estoy apostando por un aeropuerto de Euskadi.

- **Iñaki Arriola**. Aquí ya hay un aeropuerto de Euskadi, querámoslo o no, que es Loiu, y tenemos Foronda, que es el puerto pesquero más importante de Euskadi. Y además Hondarribia, que nunca podrá dar el servicio que da Loiu, pero que es complementario.

- **Juanan Loira**. La nueva situación de Hondarribia va a clarificar algunas cosas, y una de ellas es que van a poder operar otras compañías y la competencia va a ser más sana. El TAV será una competencia, sin duda. Pero los vuelos transversales seguirán existiendo aun con el TAV. Y respecto al debate sosegado, sólo pediría que se haga sin parar lo que ya se está haciendo. Ahora tenemos un acuerdo. Pues trabájese en él. Puede que el aeropuerto esté dando servicio a una parte de Gipuzkoa. Pero da servicio a unos cuantos miles de guipuzcoanos, navarros y franceses. Y se ha visto que en cuanto se ha abierto la mano a más compañías, el aeropuerto ha incrementado el volumen de pasajeros. ¿Qué problema hay que existan tres o cuatro

La apuesta de Gipuzkoa por su aeropuerto

Administrator-k idatzia

Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:07etan - Azken eguneratzea Astelehena, 2009(e)ko abuztua(r)en 17-(e)an 21:09etan

aeropuertos a veinte minutos? Ninguno. Todo lo contrario. Es una suerte.

- **Aitor Kerejeta**. A todos nos gusta tener infraestructuras. Pero ese no es el debate. Hay que ser realistas. Hasta los propios representantes de Aena saben que cuando entre en funcionamiento el TAV se van a reducir los vuelos de Hondarribia. No es cuestión de tener una infraestructura por tenerla. Lo que planteo es una reflexión como país, no como usuario particular. Ojalá tuviéramos autopistas gratuitas. Pero el TAV es ya una realidad que estará en 2014. Entonces, ¿por qué no invertir en algo que tenga futuro de verdad?

- **Arantxa Tapia**. Al final, cuando ofrecemos servicios se genera demanda. Luego, si tenemos todas estas posibilidades, aprovechémoslas. Y que el usuario sea quien decida a dónde quiere ir y en qué condiciones.

mgarcia@diariovasco.com