

Niebla en el aeropuerto de Hondarribia

IÑIGO BARANDIARAN

DIPUTADO DE EAJ-PNV POR GIPUZKOA Y PORTAVOZ
EN LA COMISIÓN DE FOMENTO EN EL CONGRESO

Con fecha 24 de enero he recibido del Gobierno de España una respuesta a las preguntas formuladas hace ya meses sobre la viabilidad del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián. En ellas se dice, literalmente, que «el aeropuerto debe disponer de un Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y de Franja de Pista». Si bien el Gobierno aclara que «está en total disposición para colaborar con todas las instituciones implicadas y valorar todas las alternativas posibles...», en relación con las actuaciones a realizar en la pista del aeropuerto de San Sebastián», lo cierto es que por su parte también nos ha anunciado que dichos trabajos de acomodación de la pista se encuentran ya en fase de licitación, y deben estar concluidos antes del

31 de diciembre de 2017. Esto, en román paladino, supone que el Gobierno, y a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tiene que exigir a AENA el cumplimiento de dichos reglamentos, y supone iniciar el acortamiento de las pistas del aeropuerto.

De nada sirven polémicas estériles, alimentadas desde el intento de confusión o incluso de evitar las responsabilidades que, en esta cuestión, son exclusivas del Gobierno de España. Si, como cabe adivinar, la voluntad de las instituciones interesadas en la defensa del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián coincide en buscar soluciones que sirvan para mantener la operatividad de dicho aeropuerto, estas han de venir desde la solución técnica y desde el acuerdo.

Mañana se reúne el Consejo de Administración de Ortzibia para analizar el trabajo desempeñado por una comisión técnica constituida el 3 de noviembre de 2016 por el Comité de Coordinación Aeroportuaria del País Vasco. Dicha comisión interinstitucional deberá valorar diferentes opciones que permitan minorar la intensidad del acortamiento anunciado, que se centran tanto en el pavimento de la pista como en la implementación de sistemas de detención alternativos, si bien se encuentran aún pendientes de evaluación por los organismos competentes.

Por ello, poco aporta a dicho debate el argumento de una posible ampliación de la pista del aeropuerto de Hondarribia hacia Mendelu. Desechada por todos los partidos e instituciones hace ya 15 años, incluido los Ayuntamientos de Hondarribia e Irun, como consecuencia de las afecciones a vecinos tanto por razones medioambientales como de vivienda, hoy solo acude para distorsionar la indudable responsabilidad de los titulares de la gestión del aeropuerto, así como para distorsionar el debate sobre las soluciones técnicas que, en cualquier caso, son las que van a marcar el camino de un acuerdo al que se puedan sumar todas las instituciones interesadas en la supervivencia del aeropuerto.