



0. Resumen Ejecutivo



El Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 17 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 7 de agosto de 2001.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

En el caso del Aeropuerto de San Sebastián, el origen de la revisión del Plan Director es la aprobación por parte de la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados, con fecha 23 de junio de 2004, de una Proposición no de Ley por la que instaba al Gobierno a la modificación, de acuerdo con la Instituciones competentes, del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, para que, renunciando a la ampliación de la pista, mantuviera y acometiese todas aquellas medidas encaminadas a incrementar la seguridad y la modernización de las instalaciones del aeropuerto.

Inicialmente el Plan Director estudia la situación actual del aeropuerto y su entorno, para lo cual se ha descrito este último y se ha incidido en aspectos clave para una instalación aeroportuaria como son: las instalaciones y equipamientos de que dispone, los Espacios Aeronáuticos rutas y procedimientos operativos, los Servicios de Tránsito Aéreo correspondientes e instalaciones asociadas y las infraestructuras de acceso. Cada uno de estos elementos se ha estudiado para poder ser descrito adecuadamente y, adicionalmente se ha determinado su capacidad.

Se ha elaborado una previsión de demanda para el Aeropuerto de San Sebastián a corto, medio y largo plazo. Para ello se ha realizado un estudio en profundidad de las características tanto del tráfico actual de pasajeros, aeronaves y carga, su tendencia y su entorno socioeconómico.

El tráfico de San Sebastián tiene una contribución mínima, próxima al 0,2%, al tráfico total de pasajeros de España, sucediendo algo parecido con el de aeronaves. El tráfico es en su práctica totalidad nacional, con dos únicas rutas a Madrid y Barcelona servidas mayoritariamente por aeronaves de 50 a 70 pasajeros, operadas exclusivamente por el grupo Iberia a través de sus compañías Iberia y Air Nostrum. El tráfico de carga es prácticamente nulo y está en clara recesión desde hace algunos años.

Se trata de un aeropuerto muy poco estacional con una gran regularidad en su número de operaciones diarias, aunque éstas son mayores de lunes a viernes que los fines de semana, debido a la influencia en el tráfico de los pasajeros de negocios.

Una vez analizado este último, se han considerado los cuatro factores siguientes: el Producto Interior Bruto de España, el Producto Interior Bruto del País Vasco, el acuerdo con Francia para el sobrevuelo de aquel país en la aproximación al Aeropuerto de San Sebastián y, por último, la longitud de la pista actual.

En cuanto a los datos de PIB se ha considerado un incremento en torno al 3% de ambos en los próximos años, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, así como de Eurostat.

En cuanto al Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Francesa hecho en Madrid el 18 de marzo de 1992 y publicado en el BOE núm. 144, de 16 de junio de 1992, limita a 24 el número de operaciones diarias por la cabecera 22, de las cuales 12 corresponderán a aeronaves BAE146 y 12 a aeronaves MD-88, todas ellas fuera del horario nocturno.

Por último, tal y como se ha indicado anteriormente existe una resolución de la Mesa del Congreso De los Diputados que establece la inconveniencia de la ampliación de la longitud de la pista de vuelo, actualmente de 1.754 metros, lo que limita el tipo de aeronaves que pueden operar en el Aeropuerto de San Sebastián.

Teniendo en cuenta estos factores se han desarrollado tres escenarios posibles que representen las posibles evoluciones del tráfico. El Escenario Base, considerado como el más probable, mantiene la limitación horaria, el número de operaciones y la longitud de pista actual, el Escenario Optimista mantiene la misma tendencia que el escenario base sin tomar en consideración las restricciones operacionales impuestas por el acuerdo con el Gobierno Francés y, finalmente, el Escenario Pesimista considera que el crecimiento en el número de pasajeros no superará el 2,5%.

Aplicando la Metodología de Previsión de Tráfico de Aena, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de San Sebastián se alcanzarán para el año 2020 en el Escenario Base 489.000 pasajeros, en el Escenario Optimista 613.000 pasajeros y en el Escenario Pesimista 390.000 pasajeros.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el año 2020 se produzcan 8.200 operaciones anuales y se traten 35.000 Kg de carga.

En general la demanda de tráfico esperada resulta notablemente inferior a la que se calculó para el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial de 17 de julio de 2001.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

A continuación se han calculado las infraestructuras necesarias para atender esta demanda de tráfico, para lo cual se han obtenido de acuerdo con la Metodología de Aena para el Desarrollo Previsible del aeropuerto unos tráficos horarios de diseño de 282 pasajeros y 7 aeronaves en el año 2020.

Con dichas cifras se concluye que la capacidad tanto del espacio aéreo como de la plataforma de estacionamiento actuales cubren la demanda esperada para el Desarrollo previsible, aunque la disposición actual de la última presenta deficiencias operativas y de cumplimiento de distancias mínimas recomendadas por OACI que conviene resolver, para lo que se han estudiado distintas alternativas. La configuración propuesta requiere borrado y repintado de señalización, así como la instalación de una barrera anti-chorro para proteger el aparcamiento de equipos de handling situado delante del SEI. No se precisa pavimentar nuevas áreas.

En lo que se refiere a la pista de vuelo, se ha detectado que no dispone de áreas de seguridad de extremo de pista, denominada RESA, ni de franja en esas áreas, tal y como se dispone en el Anexo 14 de OACI. Para ello se han estudiado las distintas posibilidades de ampliación de pista por la cabecera 04, por la 22 o por ambas, de modo que se mantuviese el recorrido actual y, de acuerdo con la recomendación de OACI, se dispusiese de entre 90 y 240 metros de área de seguridad y 60 metros de franja en ambos extremos de pista.

La franja lateral de la pista no cumple las dimensiones recomendadas por OACI, 75 m a cada lado del eje de pista, debido a la proximidad de la ría, situada a 53 metros del eje de pista, por lo que no se plantea ninguna actuación en este sentido.

Una vez analizadas todas estas alternativas, considerando su viabilidad operativa, sus probables efectos medioambientales, las implicaciones administrativas derivadas de la proximidad a la frontera con Francia, su aceptación social y las cuantía de las inversiones precisas se ha concluido que la mejor alternativa es la de no ampliar la pista y dotar a ésta de las áreas de seguridad mínimas mediante el desplazamiento de los umbrales 150 metros desde su posición actual hacia el punto medio de la pista, quedando los primeros 60 metros de zona pavimentada definidos como franja y los 90 metros restantes como RESA. Debe indicarse que los despegues podrían iniciarse en los extremos actuales de pista, de modo que estos 150 metros incrementarían el recorrido de despegue. Adicionalmente, los primeros 90 metros tras el futuro extremo de pista podrían considerarse como zona de parada, lo que aumentaría la distancia de aceleración – parada en 90 metros más.

La construcción de las áreas de seguridad implicará la reposición del camino perimetral y de seguridad que deberá ser reforzado.

De acuerdo con la información recogida en los Airport Planning de los fabricantes, la solución propuesta no condiciona la operación de las aeronaves usuarias del aeropuerto MD87, ATR 72-500, Dash 8 Q300 y Fokker 50, y otras posibles como los Airbus A320 para las rutas actuales, a excepción del MD87 que, en condiciones de pista mojada, precisaría 45 m de pista adicionales para el aterrizaje.

Esta información ha sido contrastada con las compañías aéreas que operan en San Sebastián, ya que sus respectivos Departamentos de Operaciones en Vuelo poseen herramientas de cálculo de actuaciones de las aeronaves proporcionadas por el fabricante más precisas y detalladas que los Airport Planning correspondientes.

Así, Air Nostrum ha confirmado que no ve inconveniente alguno en operar sus ATR y Dash8 con la nueva configuración propuesta. Por el contrario Iberia ha mostrado su oposición a dicha configuración por cuanto considera que en el caso de pista mojada y viento en cola por la pista 22, única por la que esta compañía opera actualmente, el MD-87 no podría aterrizar y el A320-214 no lo podría hacer con pasaje en condiciones de viento en cola de 5 nudos.

En la zona de pasajeros se ha detectado como necesidades más importantes la ampliación de la Sala de Embarque actual, así como la instalación de un nuevo hipódromo de recogida de equipajes. Además se precisa disponer de más espacio para las oficinas de compañías aéreas, de handling y demás operadores del aeropuerto, así como para unas futuras instalaciones que permitan recuperar al aeropuerto su condición de Puesto de Inspección Fronteriza (PIF). Todo ello requiere una ampliación del actual Edificio Terminal de unos 450 m² útiles.

El ajuste capacidad – demanda también ha detectado la necesidad de una pequeña ampliación de la bolsa de taxis, así como el cerramiento del aparcamiento de vehículos para responder adecuadamente a la demanda relacionada con la actividad del aeropuerto, ya que actualmente es utilizado por numerosos usuarios ajenos al mismo.

A raíz de estas actuaciones se precisa para el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de San Sebastián menos terrenos que los definidos en el Plan Director aprobado por Orden Ministerial de 17 de julio de 2001, por lo que dichos terrenos quedan desafectados o excluidos de la Zona de Servicio propuesta.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD 012.100

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO