LOS RUIDOS DEL AEROPUERTO DE FORONDA SOBRE LA ZONA DE LACUA, SERAN MINIMOS

HAN SIDO ESTUDIADOS MEDIANTE OBSERVACIONES COMPARATIVAS EN BARAJAS

A las nueve de la mañana recibía a los periodistas el ingeniero de la Diputación Foral, Luis de Juana, para exponerles un estudio sobre el aeropuerto de Vitoria, que ha estado centrado esencialmente sobre la incidencia de los ruidos en la zona residencial de Lacua. Junto a él se ha facilitado a los informadores la situación actual de las obras y se les ha ofrecido una audición de pruebas realizadas en el aeropuerto de Barajas, captada al atardecer y registrada a 2.500 metros, en sentido transversal, dentro de coordenadas análogas a las que se producirán en el aeropuerto vitoriano. El registro se ha hecho con un sonómetro de precisión y se han recogido los ruidos de aviones individuales en su aterrizaje y en su despegue, con una señal de 70 decibelios a dos metros de distancia. Todo ello en función de la preocupación que pueda existir en cuanto a molestias del aeropuerto sobre la ciudad y, sobre todo, sobre su reciente planificación en aquel entorno.

El estudio que ha facilitado la Diputación Foral supera los anteriores al contemplar distintas alternativas de desarrollo del aeropuerto, con predicciones de diversos índices de exposición para los diferentes volúmenes de tráfico y la variada composición de las flotas, incluyendo las rutas de aproximación y despegue ya delimitadas. Por otra parte, realizará una tercera pista, idéntica y también paralela a la primera, situada a kilómetro y medio de distancia.

El volumen de tráfico puede alcanzar con esta estructura hasta 75.000 operaciones, equivalentes a cuatro millones y medio de pasajeros, en términos aproximativos. Es a partir de este volumen cuando empezará a sentir la necesidad de utilizar la segunda pista con objeto de aumentar la fluidez del desenvolvimiento, sobre todo en las horas punta. Sería el momento de entrar en la segunda fase, con esa segunda pista, de 2.500 metros de longitud, destinada esencialmente al aterrizaje.

La dirección preferente para los vuelos será la SW-NE, aunque los días con vientos fuertes del Sur se obligase a utilizar la opuesta. La ruta de despegue viene especificada por ascenso en rumbo de pista hasta llegar al radiofaro situado entre Ciriaco y Betolaza, para iniciar un giro de 90 grados y seguir ascendiendo en dirección Salvatierra hasta unirse a las aerovías A-23 N y G-23, según destinos.

La aproximación al aeropuerto se realiza a través de otro radiofaro emplazado en la provincia de Burgos.

INFLUENCIA

Teniendo en cuenta que las aeronaves en su aproximación a los aeropuertos vuelan a alturas inferiores a los dos mil metros, desde antes de llegar al VOR (instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea) o paralelamente a él, no alcanzan esa altura hasta 30 ó 40 kilómetros después del despegue. Esto y la consideración de que la distancia aumenta a medida que se incrementa el recorrido horizontal entre el receptor y la protección de ruta, lejos del aeropuerto, permite deducir --de acuerdo con el estudio de la Diputación-- que la zona de influencia de los ruidos estará constituida por una franja muy estrecha, afectando a una población que no supera los 600 habitantes, y reside en viviendas unifamiliares, de sólida construcción.

El citado estudio incluye el complejo residencial de Lacua y después de análisis muy técnicos y detallados se ha establecido una zonificación del área afectada que se han denominado de Protección Ambiental, perfectamente clasificada como APA 1 (se prohibe), APA 2 (re restringe) y APA 3 (se permite en cuanto a planificación del suelo, con el fin de objetivizar su dedicación, ya que en una zona puede prohibirse la construcción de viviendas, pero no la ubicación de locales comerciales, industrias, etc.

Las zonas tendrían una extensión parecida, dentro de esa protección a la habitabilidad.

• Tres zonas de protección ambiental contra los ruidos

• La población de la más cercana no supera los 600 habitantes

compara estos índices con los criterios internacionales y se establecen una serie de recomendaciones para el establecimiento de una planificación compatible del uso del suelo en la zona del valle que lo circunda.

FUTURO

Concebido como el aeropuerto más importante del País Vasco, con Vitoria como importante nudo de conexión, su ubicación en una zona industrializada hará que una proporción significativa de las operaciones sean de carga, cubriendo los huecos temporales que dejen las de pasajeros. Barcelona pudiera ser el punto comparativo si hubiera que buscar una similitud con otros aeropuertos españoles, tanto por el número de operaciones, como por sus características específicas.

Como se sabe, el aeropuerto de Foronda contempla tres fases. La primera, en construcción, dotará al aeropuerto de una pista principal capaz de recibir cualquier tipo de aviones comerciales. La segunda incluye una pista secundaria, paralela a la anterior, de menor longitud, que se usará con vientos desconvencionados en el aterrizaje. En la última fase del proyecto actual se

Son la terminal y aparatos de la aerovía de acceso

PREPARADOS LOS ULTIMOS PROYECTOS ESENCIALES PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL AEROPUERTO

Ayer, en una rueda de prensa con el ingeniero de Industria de la Diputación Foral, se nos dio cuenta de que están adjudicadas y en realización una parte importante de las obras fundamentales que posibilitarán el funcionamiento del aeropuerto de Vitoria. Se mantiene que los vuelos de prueba podrían realizarse dentro de la primera mitad de 1979. La comisión mixta Subsecretaría de Aviación Civil-Diputación Foral se reunirá en Vitoria el viernes y es previsible que en esta reunión queden aprobados los dos últimos proyectos necesarios para completar los servicios esenciales, que inmediatamente saldría a concurso para contratar su ejecución: se trata de la obra de construcción de la torre de control, edificio terminal, hangares, servicios de incendios y de combustible y de la instalación del V.O.R. Se trata de uno de los elementos auxiliares de navegación que dirige al avión desde las rutas aéreas más cercanas a Vitoria hasta la aerovía de acceso al aeropuerto. Antes de recibir señal de este aparato, que estará instalado junto al pueblo de Estavillo, los aviones serán orientados por un radiofaro ya instalado en la provincia de Burgos.

RUIDOS ACEPTABLES

Sobre los dos estudios de ruidos producidos por el aeropuerto que se han hecho en los últimos años, uno al redactarse el plan director y otro para documentación del plan comarcal de Vitoria, se acaba de recibir un estudio más detallado que encargó la Diputación Foral. Se tiene en cuenta la zona sobrevolada por los aviones al tomar tierra y al despegar, tanto si el sentido del despegue es hacia el noroeste —dirección Villarreal—, que será lo más común, dado que el viento dominante en la Llanada es el norte, como si debe hacerse en sentido contrario. Tal zona es una franja alargada de treinta y cinco kilómetros de largo por ocho de anchura. En ella se han tenido en cuenta las máximas incidencias de vuelos previsibles, con volúmenes de operaciones similares a los existentes hoy en Barajas, Barcelona, Alicante y Málaga. Como conclusiones se han establecido tres áreas de protección ambiental (A.P.A.), quedando en la tercera, sin prohibiciones de ningún tipo para edificación residencial, toda la ciudad actual y el área de Lacua. Hay otras dos áreas, en la segunda se restringen las instalaciones de viviendas y se permiten las industriales y en la primera hay prohibición. Según el estudio, dentro de estas áreas primera y segunda residen actualmente seiscientos habitantes. Parece que con estos casos quizás fuese necesario cuidar las condiciones de aislamiento de las viviendas.

Para ilustrarnos sobre la incidencia de ruido en la zona tercera, a 2.500 metros en línea recta de la pista del aeropuerto —zona que quedaría en un lugar de Lacua cercano a Abechuco— se nos ofreció que escucháramos unas grabaciones hechas a una distancia similar del aeropuerto de Barajas. El ruido no supera los 55 decivelios, que es similar al que se siente en una habitación, cuando por la calle pasa un camión a cuarenta kilómetros por hora.

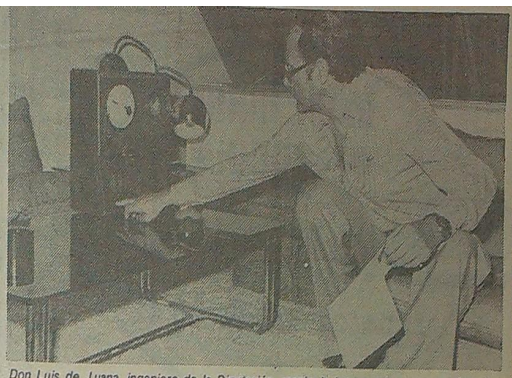
OBRAS EN EJECUCION

Están hormigonados 1.700 de los 2.200 metros de la primera fase de la pista y muy avanzada la pista de rodadura y las explanadas de aparcamiento de aviones, hasta la ubicación de la terminal. Se ha iniciado el movimiento de tierras del resto de la pista, para llegar a los 3.500 metros, y se va a proceder a construir la carretera de acceso hasta la terminal partiendo de la autovía de Altube, cerca de Mendiguren. Está terminada la obra civil de la central eléctrica.

En cuanto a la parte más técnica está terminada la obra civil del sistema de balizamiento y luces de aproximación de la pista. Se ha realizado el movimiento de tierras para instalar todo el instrumental del I.L.S. (sistema de aterrizaje auxiliado para casos de poca visibilidad).

Los instrumentos más avanzados de este equipo se colocarán pronto cerca de Santa Engracia. El llamado centro de emisores va a adjudicarse de inmediato y uno de sus aparatos es un radiofaro que se instalará en Betolaza, no lejos de Urbina. Los aviones que despeguen, al llegar al citado radiofaro, giran noventa grados en dirección a Salvatierra, sobre la cual pasa una de las rutas aéreas más proximas a Vitoria.

Ayer fuimos testigos, durante unos minutos, del hormigonado de la pista. Se utiliza una máquina especial que según pasa deja en el suelo tiras de hormigón de 7,5 metros de anchura. Cada 85 metros estas enormes placas de hormigón se separan por juntas de dilatación. La pista principal ha exigido seis pasadas de esta máquina, hasta completar sus 45 metros de anchura. Para el pleno rendimiento de esta maquinaria es esencial el buen tiempo y de eso depende que cabe la pista dentro del año actual.



Don Luis de Juana, ingeniero de la Diputación, manipula los aparatos que permiten hacer simulaciones de los ruidos que producirá el aeropuerto.

INVERSION Y AMORTIZACION

Cuando se terminó el plan director de la obra total del aeropuerto superaba los dos mil millones de pesetas. Ahora no se descarta que la obra se liquida en tres mil millones. En la rueda de prensa de ayer se nos informó de que toda obra de las características de un aeropuerto es durante bastante tiempo deficitaria al comienzo de su explotación y ya es positivo si consigue su financiación. Al tratarse de una inversión provincial que va a funcionar como un servicio público nacional preguntamos si existirán compensaciones por parte del Estado, y se nos dijo que es previsible. En cuanto a la existencia de un órgano mixto Administración Central-Diputación para la gestión se nos dijo que era imprescindible dadas las competencias nacionales o internacionales que implica el funcionamiento de un aeropuerto.

JOSE A. ABASOLO