

Para ser el regional del País Vasco

EL AEROPUERTO DE FORONDA DEBE ACOGER VUELOS INTERNACIONALES

★ Las agencias de viajes, la Cámara de Comercio y la concesionaria de la autopista Bilbao - Zaragoza lo ven como punto esencial

★ Estos servicios son hoy ofrecidos, como única posibilidad, por Sondica, pero en condiciones no satisfactorias

Debido a que las compañías aéreas deben hacer frente a una creciente competencia por parte de los vuelos «charter» y a que no aumenta el número de pasajeros en proporción adecuada en los habituales puntos que tocan sus líneas, varias compañías europeas realizan gestiones para ampliar su número de escalas e incluso para crear nuevas líneas. «Air France», «Alitalia» y otras están dispuestas a establecer líneas regulares con Bilbao si se confirma la operatividad de la nueva pista de Sondica, recién inaugurada, con sus instrumentos auxiliares para facilitar la toma de tierra. Sin embargo, y aun en el caso de que este año dé resultado el ILS y el balizamiento de aproximación que se está instalando en el aeropuerto bilbaíno, es claro que a la larga estas líneas internacionales optarán por utilizar el aeropuerto de Foronda, que a comienzos de 1979 podrá ponerse en servicio con una pista de 3.500 metros, que supera en 900 a la nueva pista de Sondica, y que contará con un ILS más perfeccionado que el de Bilbao que aún se está instalando.

Consideramos que estas circunstancias son un indicio más de que Foronda va camino de ser el aeropuerto del País Vasco. Por ello nos hemos entrevistado con varias entidades para comprobar si su punto de vista es similar.

AGENCIAS DE VIAJE

En las consultas que mantuvimos ayer con tres agencias de viaje se enfocó en principio con esperanzas el tema del aeropuerto de Foronda, pero de todas maneras les parece muy prematuro echar las campanas al vuelo hasta que se confirme en el terreno de los hechos el carácter de aeropuerto de

todo el País Vasco que puede tener Foronda.

—El aeropuerto tendrá repercusiones importantes si recogiera un tráfico internacional, que hoy día tiene que utilizar como única posibilidad Sondica. De otra forma, si el aeropuerto de Vitoria va a recoger solamente algunos vuelos nacionales la repercusión no será importante, aunque indudablemente sea una comodidad para el residente en Vitoria.

—¿No hay noticias de que las compañías que quieren comenzar a operar con Bilbao se hayan interesado también por Vitoria?

—Es de suponer que Iberia establecerá algún servicio. Respecto a otras compañías, si es que se han interesado, a nuestro nivel no tenemos ninguna noticia. Somos unos meros suministradores de pasajes.

—¿Es necesario un aeropuerto con servicios internacionales en el País Vasco?

—Actualmente esos servicios se ofrecen en Sondica pero con condiciones muy malas, y no me refiero ya a la parte aeronáutica, más conocida, sino al edificio de la terminal y a los accesos.

CÁMARA DE COMERCIO

—Ante lo que parece ya inminente, el aeropuerto de Vitoria, ¿ha pensado la Cámara en un estudio sobre la utilización de esta instalación?

—Nos falta confirmar sobre la base de reales decisiones administrativas unos datos de partida esenciales para ese estudio. Y se trata de que se confirme que va a recoger la parte más importante de los servicios internacionales que se establezcan en el País Vasco. Hasta ahora nos movemos en el terreno de las declaraciones hechas por altos cargos ministeriales, pero esto puede cambiar en cuanto se cambie el equipo de ese Ministerio. No es ni

mucho menos lo mismo planificar los servicios para un aeropuerto con cuatro vuelos diarios, todos diurnos o interiores, que para otro que funcione las 24 horas y reciba vuelos de todo el mundo. Por lo tanto no podemos hacerlo aún.

—Pero, viéndonos en el terreno de las hipótesis, ¿qué previsiones pueden hacerse?

—Creemos que comenzará a funcionar como un aeropuerto local, y que en plazo medio (de dos a cinco años) pase a dar conexiones internacionales al País Vasco y su zona de influencia.

—¿Qué factores ayudarán a que Foronda dé esos servicios?

—Tendrán que ser factores competitivos respecto a precios y a economía de tiempo con otros aeropuertos y otros medios de transporte.

—La apertura de un aeropuerto internacional ayudará a la creación de una aduana interior en Alava?

—Sí, ya que de entrada implicaría la instalación de unos servicios aduaneros, con base a los cuales podría llegarse a la aduana interior.

LAS AUTOPISTAS

Ayer sólo encontramos el interlocutor válido de la autopista Vasco-Aragonesa (Bilbao - Zaragoza), ya que el encargado de planificación de Eurovias, S. A., concesionaria de la autopista Burgos-Málaga está realizando diversas gestiones en Madrid. Es probable que una de esas gestiones se refieran precisamente al aeropuerto de Foronda, ya que el tramo Armiñón - Altube de esta autopista debe sufrir un desvío para rodear los terrenos del aeropuerto. Los miembros de la Comisión Mixta Subsecretaría de Aviación Civil y Diputación Foral parece ser que también tienen prevista una reunión en Madrid estos días.

—¿Cómo han valorado la existencia del aeropuerto de Foronda a la hora de abrir el tramo Bilbao - Altube de la autopista del Ebro? —preguntamos al señor Egusquiza.

—Bueno, a nosotros de entrada nos beneficia todo servicio de ese tipo que se instale en Vitoria, pero preferimos no hacer hipótesis sobre situaciones que quedarán determinadas por otros señores. No tenemos información sobre los propósitos de las compañías aéreas, y si éstas utilizarán Foronda con preferencia a Sondica. Por eso no hemos hecho ex-

A largo plazo, el aeropuerto podrá acoger a quince millones de viajeros por año

★ *En 1977 solamente se hubiera cerrado dos días por causas climatológicas*

El aeropuerto de Foronda (Vitoria) comprende el desarrollo total de una superficie de más de 600 ha. dividido en cuatro fases y de los que la Diputación ha adquirido los correspondientes a las tres primeras fases, que superan las 400 ha.

CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES

Comprende la posibilidad de construir tres pistas. Una de 3.500 metros; otra de 2.500 metros, a 250 metros de la anterior para utilización alternativa (despegues en la primera y aterrizajes en la segunda) y una tercera a 1.500 metros de la primera para utilización simultánea.

Como ayudas radioeléctricas y visuales se contará con las más modernas, garantizando al máximo la seguridad e incluso en los días de niebla (I.L.S. categoría 3, V.O.R.D.M.E., luces de aproximación, balizamiento V.A.S.I.S., etc.).

Se construirá una terminal para transporte de mercancías, aviación general y terminal de pasaje.

En estos momentos está en marcha la construcción de la primera parte de la primera pista, la central eléctrica, el sistema de luces de aproximación y el I.L.S. Están redactados los proyectos de centro de emisores y segunda parte de la pista hasta 3.500 metros y más tarde los de balizamiento y V.A.S.I.S.

Se están redactando asimismo los proyectos de torre de control y V.O.R., D.M.E. una casa especializada redacta el anteproyecto de terminal y demás edificaciones.

2.000 MILLONES DE PESETAS

Contando terrenos y todo lo que conlleva la puesta en funcionamiento de la primera pista de 3.500 metros, pueden alcanzarse los 2.000 millones de pesetas, incluyendo en ello los accesos

SISTEMA DE EXPLOTACION

Existe una Comisión mixta formada por la Subsecretaría de Aviación Civil y Diputación Foral que estudia con el máximo interés todos los problemas del aeropuerto: explotación, personal relaciones con compañías aéreas, etc.

DOS ETAPAS HASTA LLEGAR A LOS QUINCE MILLONES DE PASAJEROS

La capacidad del aeropuerto de Vitoria se encuentra dividida en dos etapas: en la primera se contará con una terminal, de carácter modular, de tal manera que nada se destruirá en obras posteriores sino que todo será aprovechado. Esta primera fase, situada a finales de 1979, podrá acoger a 1.200.000 pasajeros por año.

Más tarde, esta terminal recordamos que tiene carácter modular será ampliada para admitir a 2.500.000 pasajeros por año.

En la segunda etapa, el aeropuerto pasará a recibir a cinco millones de pasajeros anuales, continuando su crecimiento a través del sistema modular.

Pero no acaban aquí las posibilidades afirma el presidente de la Diputación ya que en este aeropuerto no existirá el agotamiento, sino que se piensa en la realización de otra pista, y en el aumento de módulos la terminal tendrá una forma de herradura con lo que se puede llegar a los quince millones de pasajeros por año. De este modo, no sé, dentro de cuántos años, el aeropuerto tendría una capacidad doble del mayor aeropuerto que exista hoy en España.

LOS DATOS SON POSITIVOS

Finalmente, cabe añadir que en las obras del aeropuerto están instalado un servicio meteorológico que estudia los factores climatológicos de la zona. Según estos datos, que hasta el momento son altamente positivos, el pasado año solamente se hubiera cerrado dos días por causas climatológicas.