

## **AENA y Fomento “borraron” la pista para contingencias y averías del Aeropuerto de Fuerteventura por los recortes presupuestarios.**



- CC consiguió el apoyo de todo el Parlamento de Canarias para reclamar al Ministerio su recuperación.

- Desde 2003 funcionaba una pista de 2.300 metros, creada a raíz de un incidente en 2002.

A raíz del cierre del Aeropuerto de Fuerteventura durante la tarde-noche de ayer lunes debido a que un avión sufrió una rotura de una rueda y bloqueó la operatividad de la única pista operativa, Coalición Canaria recuerda que las instalaciones de El Matorral llegaron a contar en su momento con una segunda pista para contingencias que podía ser usada en estos casos.

Esa segunda pista para contingencias contaba con 2.300 metros de longitud. AENA y el Ministerio de Fomento la han ido desmantelando progresivamente hasta dejarla fuera de servicio tras retirar la señalización. Por eso ayer tarde no pudo utilizarse cuando se bloqueó la pista principal.

CC reitera la necesidad de recuperar su operatividad, y volverá a exigirlo tanto en las instituciones autonómica como en las estatales a través de distintas iniciativas.

Los diputados de CC de Fuerteventura, Nereida Calero, Lola García y Mario Cabrera, ya advirtieron de esta problemática en el Parlamento de Canarias en noviembre de 2016, cuando consiguieron además el apoyo del Gobierno de Canarias a esta reivindicación.

Su denuncia fue respaldada por todos los grupos políticos del Parlamento a través de una PNL, para reclamar al Ministerio de Fomento y AENA que recuperen la operatividad de la segunda pista del Aeropuerto de Fuerteventura destinada a contingencias, después del proceso injustificado de 'borrado' y eliminación a que ha sido sometida durante los últimos años.

En la iniciativa se relacionó la eliminación de la pista de contingencias “con el proceso de recortes de servicios y degradación de las condiciones laborales que viene imponiendo AENA en una línea de privatización que únicamente busca el interés económico. Pese a que la previsión es que 2017 registrará un aumento de más de 875.000 pasajeros y los beneficios del Aeropuerto irán por encima de los 20 millones de euros”.

## **Incidente en 2002**

La creación la pista de contingencias del Aeropuerto de Fuerteventura se remonta a hace unos años. El 6 de enero de 2002, a las 13.18 horas, un Boeing 737-400 de la compañía Hapag Lloyd sufrió un accidente durante su aterrizaje en el Aeropuerto, que afortunadamente se saldó sin ningún tipo de daños para los dos tripulantes y los 82 pasajeros que llevaba en ese momento.

No obstante, el avión quedó dañado en su tren de aterrizaje, lo que impidió moverlo durante varios días desde la ubicación en la que quedó en medio de la pista, por lo que el Aeropuerto de Fuerteventura tuvo que cerrarse y ningún vuelo pudo entrar o salir de Fuerteventura durante ese tiempo.

“Es decir, Fuerteventura, que vive casi exclusivamente del turismo, quedó aislada en las comunicaciones aéreas, sin que ni los turistas alojados pudieran volver a sus países, ni tampoco que pudiéramos recibir nuevos visitantes que habían reservado sus vacaciones”,

advirtieron los diputados de CC.

Se dio entonces la circunstancia de que en el momento del accidente la pista de aterrizaje del Aeropuerto de Fuerteventura estaba siendo objeto de una ampliación hacia el Sur, además de recibir también diversas obras relacionadas con condicionantes ambientales.

“Los responsables del Aeropuerto del Fuerteventura y de AENA, en coordinación con las instituciones locales, acordaron entonces modificar el proyecto de obras que ya estaba en marcha para incluir una serie de cambios necesarios que permitieran convertir la pista paralela de rodaje pre existente, en una pista de contingencias. Es decir, una segunda pista para poder atender imprevistos que bloquearan la pista principal”, expuso al Parlamento de Canarias el diputado de CC Mario Cabrera.

Gracias a ello el Aeropuerto de Fuerteventura quedó dotado desde entonces con una pista de aterrizaje de 3.400 metros de longitud, y de una nueva pista de contingencias de 2.400 metros de longitud.

Esta pista de contingencias permitía que en caso de cierre de la pista principal por cualquier problema técnico o accidente como el de enero de 2002, el Aeropuerto pudiera permanecer abierto gracias al servicio de esta segunda pista.

Las modificaciones que se hicieron a raíz del accidente del año 2002 afectaron a la instalación de luces de posición, pintado de señales horizontales, sistemas de aproximación y ampliación de la anchura de la pista de rodadura preexistente para convertirla en una pista de contingencias.

Todo ello quedó recogido en el Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, así como en toda la cartografía aérea y sistemas de información aeroportuaria.

**Recortes y 'borrado'**

No obstante, coincidiendo con la línea de recortes y privatización de AENA, durante los últimos años hemos asistido a un progresivo desmantelamiento de esta pista de contingencias.

Primero se limitó su operatividad, hasta que finalmente quedó fuera de servicio para llegar a la situación actual, en la que se han retirado las balizas y se ha borrado la señalización horizontal. Pese a que en la cartografía de navegación aérea y en el propio Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura sigue apareciendo como totalmente en servicio.

Hay que recordar que tanto el Plan Directo del Aeropuerto de Fuerteventura como el Sistema General Aeroportuario y hasta los estudios de impacto ambiental del propio Aeropuerto han sido elaborados en coordinación con todas las administraciones, atendiendo a sus planteamientos y recogiendo propuestas consensuadas. Todos ellos aún están vigentes. Sin embargo, el progresivo desmantelamiento de la pista de contingencias se ha realizado por parte de AENA sin ni si quiera informar o consultar a las autoridades locales.

## **Operatividad**

La operatividad de esta pista es muy importante sobre todo en Aeropuertos de islas que además basan su actividad económica casi exclusivamente en el turismo, y por lo tanto viven directamente de la llegada de visitantes a través del Aeropuerto.

“De hecho, actualmente los aeropuertos de Ibiza, Menorca o Palma cuentan con pistas de contingencias. El Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con dos pistas y Tenerife tiene dos aeropuertos, con lo que las contingencias pueden atenderse en mayor o medida a través de estas instalaciones”, insistió Mario Cabrera durante su intervención en noviembre de 2016 en el Parlamento.

Es de difícil justificación por lo tanto la eliminación de la pista de contingencias del Aeropuerto de Fuerteventura. Ni si quiera desde el punto de vista económico. Basta recordar que según los propios datos de AENA, en 2013 el Aeropuerto mayorero generó 5 millones de euros de beneficios, por 16 millones en 2014 y 20 millones en 2015. Justo el periodo en el que se procedió a ir eliminando progresivamente la pista de contingencias.