

SU AREA DE INFLUENCIA CUBRE EL NORTE DE LA PENINSULA

Vitoria-Foronda será el cuarto aeropuerto nacional en tráfico de viajeros

★ Soportará el 8,3 por ciento del tráfico nacional e internacional de todo el Estado

Vitoria-Foronda se convertirá en un plazo de diez años en el cuarto aeropuerto nacional por tráfico de viajeros. De acuerdo a las previsiones de los organismos oficiales en ese tiempo la pista y la terminal soportarán el 8,3 por ciento del tráfico nacional e internacional de todo el Estado español. Su calificación como primera especial confirma desde la perspectiva técnica los deseos de la Subsecretaría de Aviación Civil y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de racionalizar el tráfico aéreo en España. En los mapas oficiales Vitoria cubre con su influencia el norte de la Península.

La terminal provisional, construida con un presupuesto de ciento dos millones de pesetas, tratará seiscientos mil pasajeros al año, lo que sitúa de momento al aeropuerto de Vitoria-Foronda en el puesto catorce del Estado. La lista la encabeza Madrid, con diez millones y medio de viajeros, seguido de Palma de Mallorca

(7.800.000) y Barcelona (seis millones).

Las previsiones de tráfico aéreo en los próximos veinte años varían ostensiblemente en las cinco versiones ofrecidas por los organismos oficiales. Los análisis más pesimistas conceden al aeropuerto de Vitoria dos millones y medio de pasajeros en el año 2000. Mientras

que los más optimistas elevan la cifra hasta los seis millones doscientos mil. De acuerdo al plan nacional de instalaciones aeronáuticas elaborado por la Subsecretaría de Aviación Civil en 1983 pasarán por el aeropuerto de Foronda 3,3 millones de viajeros, que llegarán a cuatro en 1990 y a 6,2 en el año 2000. En el resto de los estudios las cifras varían en torno a estos parámetros, aunque con notables cambios. La que las autoridades califican como alternativa racional da tres millones de pasajeros para 1985, 3,8 para el 90 y seis para el 2000. En esos mismos años el aeropuerto de Sondica recibirá trescientos mil, quinientos mil y seiscientos veinte mil pasajeros.

NUEVAS CONSTRUCCIONES

Con estas cifras de viajeros el aeropuerto de Vitoria pasaría a ser el cuarto del Estado, superado por Madrid, Barcelona y Valencia. Tratará el 8,3 por ciento del tráfico de todo el país, frente al 23,4 por ciento de Madrid o el doce por ciento de Barcelona. A pesar del importante tráfico de pasajeros que estos datos representan, Vitoria-Foronda continuará basando sus operaciones aéreas en vuelos nacionales. El 87 por ciento de los aviones que aterricen o despeguen de su pista lo harán con origen o destino en otra ciudad española. Sólo el 13 por ciento del tráfico corresponderá a comunidades internacionales. Por lo que se refiere al carácter de los vuelos, el 65 por ciento serán



El «Mystere» que trajo al ministro de Transportes hasta Vitoria permanece aparcado en el aeropuerto después de haber protagonizado el primer aterrizaje oficial en Foronda. — (Foto EDUARDO)

regulares y el resto de tipo charter.

El tratamiento de dos millones y medio de pasajeros, previsto como media para 1985, exigirá la construcción de una nueva terminal. La actual se convertirá en almacén de carga y de hecho su creación se hizo con ese objeto y con el propósito de forzar al Estado a construir el nuevo edificio. Frente a los 3.500 metros cuadrados de la terminal provisional, el edificio definitivo contará con treinta mil metros cuadrados. El presupuesto previsto es de 1.200 millones de pesetas y su carácter modular permitirá sucesivas ampliaciones para cubrir el eventual aumento de pasajeros. La capacidad de crecimiento del aeropuerto no tiene en este sentido límites y de hecho en 1985 se podrá ya acoger a dos mil pasajeros y a dieciocho aviones en hora punta.

La pista de vuelo, de 3.500

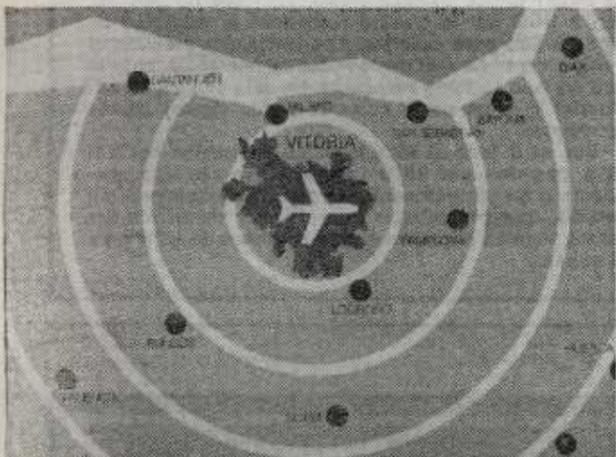
metros de larga, y una anchura de 45, no sufrirá ampliaciones. Tampoco parece probable que se construyan nuevas pistas, puesto que la mayoría de los aeropuertos funcionan actualmente con una, solapando las operaciones aéreas. En cualquier caso se alargará la pista de rodadura que corre paralela a la principal y que actualmente sólo tiene mil metros. Su ampliación permitirá descargar a la pista principal del desgaste suprarregional.

Como complemento de la pista se ampliará la plataforma de estacionamiento para pasar de los 15.000 metros cuadrados a los cien mil. De este modo se conseguirá atender a siete aparatos en contacto con la terminal mediante los pasillos-fuelle y a diez más en lejanía o aparcados.

La nueva terminal, la culminación de la pista de rodadura y la ampliación de la plataforma de estaciona-

miento suponen en conjunto una inversión de dos mil quinientos millones de pesetas, que serán aportadas por el Estado. Tanto la terminal como la plataforma comenzarán a ser construidas este año, puesto que los proyectos ya están redactados. Las inversiones se deben completar en cualquier caso en 1983.

El carácter suprarregional del aeropuerto de Vitoria-Foronda se comprueba en los mapas oficiales que concentran en el mismo el tráfico de las provincias limítrofes, Santander, Zaragoza y la parte norte de la meseta castellana. Con los aeropuertos de Santiago y Barcelona se reparte la mitad norte de la Península y de hecho aprovecha las facilidades de comunicación terrestre que sitúan a Vitoria en un radio de tiempo inferior o equivalente a sesenta minutos con Logroño, Pamplona, San Sebastián, Bilbao y Burgos.



El croquis demuestra gráficamente el radio de acción del aeropuerto, que se encuentra instalado a corta distancia de varias provincias, aunque el tiempo de viaje está calculado en base a la construcción de las autopistas previstas.

234 EMPLEADOS Y 25 FUNCIONARIOS COMPONENTEN LA PLANTILLA

Puestos de trabajo: la frustración de un sueño

★ CINCO MIL PERSONAS SE DISPUTARON DOSCIENTAS PLAZAS

Las posibilidades de creación de puestos de trabajo en las instalaciones del aeropuerto de Vitoria-Foronda se convirtieron durante meses en el sueño de cientos y miles de trabajadores que veían en ellos la esperanza de abandonar el paro o la posibilidad de mejorar de empleo.

Un año antes de que finalizasen las obras del aeropuerto, decenas de trabajadores pasaron por las dependencias de la Diputación preguntando dónde había que inscribirse para trabajar en el aeropuerto. La perspectiva de un empleo bien retribuido y con importantes dosis de seguridad atrajo a muchas personas, que en la mayoría de los casos soñaban con despachar billetes o informar a los viajeros de las causas de retraso del vuelo que debían abordar.

La apertura en septiembre del plazo de solicitudes significó un aluvión de instancias y llamadas telefónicas a las oficinas del aeropuerto. La idea de que los primeros serían los elegidos produjo en pocos días la entrada de cuatro mil solicitudes de empleo. Cerrado el plazo a finales de octubre, habían llegado a cinco mil.

Centrales sindicales y M.U.P. organizaron su batalla particular para colocar a sus afiliados o a sus simpatizantes, redactando los criterios que debían imponerse según su opinión en los exámenes. La Diputación, que teóricamente no tenía nada que ver con la contratación de personal, se vio obligada a mediar ante la presión de los trabajadores. Los acuerdos sobre los exámenes complacieron a todos, pero no agradaron a nadie y desde noviembre cinco mil personas se aprestaron a defender su futuro.

Las listas de solicitudes han revelado la realidad del paro en la provincia de Alava, hasta el punto de existir 1.021 personas interesadas en ocupar ocho plazas de auxiliar administrativo y cincuenta y seis ingenieros superiores para disputarse dos plazas. Noventa y ocho ingenieros técnicos se examinaron para tres puestos. Treinta y dos hombres para una plaza de taller. Setenta y cinco para dos puestos de oficiales. Y ciento ochenta y seis para plazas que no se cubrían por este procedimiento. Seiscientos albañiles, electricistas o pintores, trescientos ochenta y cinco trabajadores de la limpieza y ciento veintiséis alicionados a locutor integraban una lista de sueños, que sólo pudieron realizar doscientas tres personas. Jardineros, señaleros, carpinteros, telefonistas, soldadores e ingenieros, hasta completar 4.800, formaron el grupo para los que el aeropuerto de Vitoria-Foronda ha sido simplemente una oportunidad perdida o una frustración.

Actualmente el número de empleados del aeropuerto es de 234, a los que debe añadirse una veintena de trabajadores de la Compañía Iberia, que cubren los servicios de tierra, y los veinticinco funcionarios de la Administración Civil, que se encargan de los puestos de controladores, meteorólogos, oficiales, etc.

Cinco controladores se turnan las veinticuatro horas para tender los vuelos que teóricamente comenzarán a partir del 2 de marzo y se incrementarán de modo notable desde el 6 de abril. Cien metros debajo de ellos se mueven diariamente doscientas cincuenta personas más, limpiando ceniceros, anunciando vuelos o esperando al volante de un camión de bomberos a que suenen las sirenas.

FORONDA, UNICO AEROPUERTO DEL ESTADO FINANCIADO POR UNA DIPUTACION

El aeropuerto de Vitoria-Foronda ha costado diez años de proyectos y tres de obras, pero su carácter singular deriva del origen de los mismos. Se trata del único aeropuerto de todo el Estado promovido, financiado e inaugurado por una Diputación Provincial.

El origen del aeropuerto de Vitoria-Foronda se sitúa en 1970 cuando se pensó en trasladar el aeródromo General Mola. En 1973 se presentaba por los técnicos de la Diputación el primer plan director que en las instancias gubernamentales se consideró «tacaño». Un año después la Corporación sustituyó la idea del traslado por la de un aeropuerto con vocación regional. En 1980 Foronda se contempla como el aeropuerto alternativo de Madrid en la zona norte de la Península.

En la fase preliminar comenzaron los problemas para la Diputación de Alava, derivados de la burocracia central. Paradójicamente la calificación oficial como aeródromo congeló los proyectos durante meses. La Administración no admitía los planos con la denominación de aeropuerto de Foronda y los devolvía a Vitoria para su repaso y sustitución. El acuerdo final permitió relanzar las obras que tres compañías constructoras comenzaron en la primavera de 1977.

Tres años de trabajos finalizaron hace veinticuatro horas con la resolución de los últimos detalles y en la práctica se continuarán con algunas obras menores. Ayei la Diputación entregó su obra al Estado, que será el encargado a partir de ahora de los trabajos de ampliación y del mantenimiento de los servicios. Dos mil quinientos millones de pesetas, financiadas mediante la emisión de deuda pública por parte de la Diputación, han hecho posible una pista de 3.500 metros cuadrados, una pista de rodadura de mil metros de longitud, una plataforma de estacionamiento de 15.000 metros cuadrados, un bloque de control que levanta sus antenas cien metros sobre la pista y una carretera con carácter de autopista de dos mil quinientos metros.



El ministro de Transportes, Salvador Sánchez Terán, saluda al diputado general, Emilio Guevara, al pie de la escalera del «Mystere». — (Foto EDUARDO)

La transferencia de las instalaciones no se ha hecho, sin embargo, sin compensaciones. El Estado se ha comprometido a invertir dos mil quinientos millones en cuatro años y la Diputación podrá participar en la gestión de los servicios. Se creará una comisión paritaria que entenderá obligatoriamente de todas las cuestiones que afecten al funcionamiento del aeropuerto, en la que estarán representados la Administración central y la Diputación Foral. Además ésta recibe los terrenos del aeródromo General Mola, desafectados desde ayer de su empleo como instalación aérea.