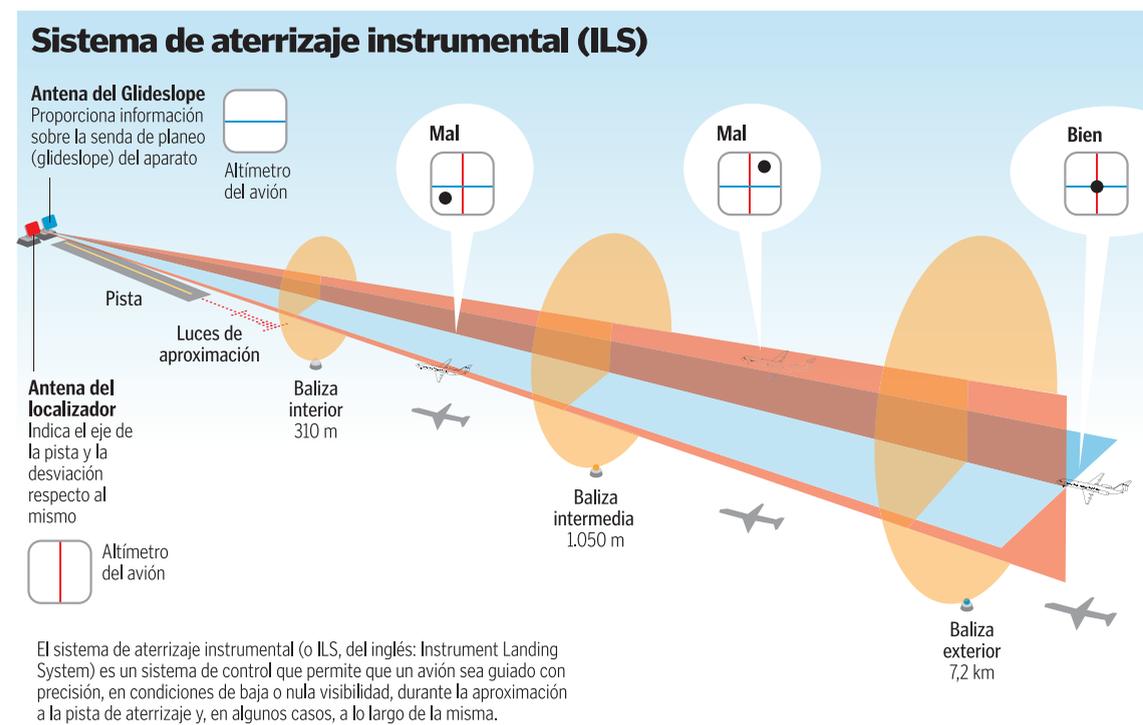


# La instalación del sistema antiniebla del aeropuerto se licitará por fin en otoño

Defensa y Fomento desbloquean el proyecto año y medio después para garantizar que los aviones puedan aterrizar con nula visibilidad

El presupuesto se ajustará hasta los ocho millones y la instalación de los equipos podría ser una realidad a mediados del año 2015



HERALDO

ZARAGOZA. Los ministerios de Defensa y de Fomento han desbloqueado finalmente la instalación del sistema de aterrizaje instrumental (ILS, en sus siglas en inglés) que garantizará operar en el aeropuerto de Zaragoza con nula visibilidad. Si se cumplen las previsiones, las obras se licitarán en otoño gracias a la enmienda presupuestaria de 2,5 millones que fue reclamada por Aragón, de forma que los aviones podrán aterrizar y despegar casi en cualquier circunstancia a mediados de 2015.

Fuentes del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) confirmaron a este diario que la comisión interministerial Defensa-Fomento ha dado su visto bueno a la inversión tras haber rechazado inicialmente el proyecto a finales de 2011. Como se trataba de una actuación que afecta a instalaciones militares, cualquier gasto debía contar con el visto bueno de Defensa.

La programación de las obras se alargará en torno a un año y medio, por lo que habrá que esperar como mínimo hasta la prima-

vera de 2015 para ver concluida una intervención largamente demandada y que permitirá hacer aún más competitivo al complejo aéreo. Los habituales bancos de niebla que cubren el valle del Ebro durante los meses de invierno afectan a la visibilidad del complejo, lo que ha obligado históricamente a desviar vuelos a aeropuertos cercanos, como los de Vitoria o Barcelona.

El proyecto inicialmente previsto se ha retocado con el objetivo de ajustar los costes, que superaban los catorce millones de

euros. No obstante, esta decisión no afectará para nada a sus características y a su funcionalidad, según explicaron las citadas fuentes aeroportuarias. De hecho, se ha planteado exclusivamente la supresión de intervenciones adicionales que se pretendían acometer con las obras de montaje del ILS del nivel II/III, como la ampliación de las calles de rodadura para los aviones, entre otras actuaciones. Con estos ajustes, la inversión podría rondar los ocho millones de euros, aunque las empresas licitadoras suelen ofertar importantes rebajas.

El sistema electrónico para guiar el aterrizaje de los aviones requerirá de un detallado plan de obra para evitar afecciones a la explotación, ya que se deberán instalar luces de guía -balizas- para el aterrizaje en las pistas del aeropuerto. Dichas luminarias permitirán a los pilotos ver mejor la senda que deben seguir cuando tengan que operar en días con baja o nula visibilidad por niebla o nubes bajas.

## La primera inversión, de 2009

El nivel básico del sistema de navegación instrumental se instaló en 2009, aunque no estuvo operativo hasta principios de 2010 porque antes tuvo que ser verificado y certificado por Defensa. El primer nivel del ILS facilita la aproximación de los aviones con niebla, aunque obliga a tener una visibilidad horizontal mínima de 732 metros. El coste de las obras rondó los 829.000 euros.

El proyecto original del ILS II/III incluía el balizamiento y la instalación de un sistema eléctrico de suministro ininterrumpido. La intención es equipar la pista más próxima al aeropuerto civil, lo que implica instalar cientos de luces para señalar la toma de contacto, la mayoría empotradas en el propio asfalto para señalar el punto exacto donde los aviones deberán tocar tierra. Ahora solo hay marcas de pintura.

Las balizas de aproximación a la pista también se ampliarán y se instalarán otras para marcar el inicio y final. Igualmente se dispondrán 202 luces en el eje y otras 100 en los bordes de la pista para que los pilotos vean en todo momento donde se encuentran, según el proyecto.

Su instalación fue reivindicada por las propias aerolíneas hace cinco años ante una serie de anu-

laciones de vuelos obligados por la persistente niebla durante varios días. Las instituciones aragonesas hicieron suyas la reclamación y exigieron la inversión para el aeropuerto, que se ha convertido en el tercero del país por movimiento de mercancías. No obstante, en la Administración central se han tomado históricamente con calma esta inversión estratégica para la explotación del complejo aéreo. Las partidas necesarias han llegado a aparecer en los presupuestos, aunque para este año llegó a suprimirse y el PP de Aragón tuvo que rescatarla.

Una docena de aeródromos nacionales disponen del sistema avanzando de aterrizaje instrumental (categoría II/III), entre ellos los de La Coruña, Asturias, Ciudad Real, Santiago, Tenerife, Valladolid, Vigo y Vitoria. Ninguno tiene tanto tráfico de carga como el de Zaragoza. La lista se completa con otros complejos que sí tienen un movimiento intenso de aviones, Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca y Gerona.

JORGE ALONSO

## LA ENMIENDA

# 2,5

Los Presupuestos del Estado para 2013 incluyen una partida de 2,5 millones de euros para poder sacar a concurso la instalación del sistema de aterrizaje instrumental del aeropuerto de Zaragoza (ILS nivel II/III), pero hizo falta que el PP de Aragón enmendara las Cuentas del Gobierno. La versión básica de esta ayuda para los pilotos está operativa desde 2010, pero su operatividad es limitada cuando los bancos de niebla son intensos.

## ESTRATÉGICA

La instalación del sistema para aterrizar con niebla es estratégica para las aspiraciones de Zaragoza, que se ha convertido en una referencia en carga como tercer aeropuerto en volumen de toneladas.