

Historia del nacimiento de la terminal alavesa

Foronda nació para ser un aeropuerto regional

La idea inicial para que las fuerzas vivas de Vitoria pensarán en hacer un aeropuerto no tuvo mayor alcance que el de prestar acomodo, en otro lugar, a la creciente actividad aeronáutica que conservaba el aeródromo 'General Goyena'. La desafectación del uso militar por el que fueron expropiados los terrenos de la primera instalación aeroportuaria de Alava, unido al fuerte crecimiento que registraba su capital en 1970, que hacían pensar en una permanente ocupación a medio plazo del terreno desafectado, fueron los motivos principales. Sin embargo, muy pronto, en cuanto se inician los estudios de viabilidad, se piensa en una instalación con vocación regional. Las circunstancias avalaban tal aspiración.

José A. Abásolo

VITORIA. En 1970, cuando la Diputación Foral recoge la idea municipal de Vitoria sobre la necesidad de un nuevo aeródromo, que se plasma en el gesto de comprar un estudio de las ubicaciones posibles para una instalación de este tipo, se obtiene un apoyo claro en Bilbao al mantenimiento de su aeropuerto en Sondica. La Cámara de Comercio vizcaína, que en ese momento sería la defensora incondicional del aeropuerto bilbaíno, consideraba inadecuada la ubicación. Parecía que la alcaldesa, Pilar Caspaga, se había quedado sola en la defensa de tal emplazamiento. Hacía sólo unos meses que había pronunciado su famosa frase de que «Sondica no me quita el sueño».

Después la ubicación actual, entre Foronda y Larrea, la Diputación Foral de Alava se convirtió en la primera entidad local en defender un aeropuerto. Obviamente, y más tarde en cuenta en que se trataba de los terrenos de la pasada dictadura, tal elección no podía ser posible sin una preceptiva autorización del Ministerio del Aire. La situación financiera de que disponía la instalación foral alavesa le permitió resolver

obstáculos que la pasividad de la Administración hubieran hecho insuperables en otras circunstancias. Hay que tener en cuenta que el mismo Ministerio del Aire que toleraba los trabajos previos para Foronda concedía autorización expresa, en 1972, para la ampliación de la pista y otras mejoras a a realizar en Sondica. «Nunca existió una clara autorización por parte del desaparecido Ministerio del Aire, sino más bien una actitud permisiva», según afirmó en 1980 el ingeniero director de Industria de la Diputación, Luis de Juana.

Hechos consumados

Lo cierto es que mientras la polémica sobre Sondica bloquea el estudio de otras zonas alternativas para el aeropuerto bilbaíno, en Vitoria se llega a 1973 con un estudio meteorológico sobre los parajes de Foronda al que los técnicos atribuyen una fiabilidad del 98,7%. Esta base documental, sin duda, concede credibilidad técnica suficiente a los técnicos forales para lograr, en el plazo de dos años, que el Ministerio del Aire dé el visto bueno a un plan director aeroportuario elaborado por una Diputación. Son los servicios dependientes del Palacio de la Provincia los que elaboran, o en su caso contratan, los proyectos necesarios para el desarrollo



El ingeniero foral, Luis de Juana, muestra los equipos de Foronda, el día de la inauguración, al ministro de Transportes y al lehendakari, Carlos Garaikoetxea.

del Plan Director. Esto permite que en 1976 se logre la autorización de la autoridad aeronáutica para construir la primera fase del plan, que incluía una pista de 2.500 metros, quinientos más de la que tenía Sondica por aquellas fechas. Esta instalación debía haber contado con la nueva pista, que sustituyó en 1977 a la actual, para el año 1974, pero una serie de dificultades retrasaron la realización de las obras, y multiplicaron por tres su costo. Este alcanzó los 5.000 millones, cifra que dobló el costo de las obras básicas de Foronda, que se construyeron casi de modo simultáneo.

El Ministerio del Aire se encuentra, en 1979, ante el hecho consumado de que tiene a su disposición un aeropuerto bien situado, con una pista de 3.500 metros de longitud, noventa y tres metros más que la nueva de Bilbao, y unos apoyos instrumentales, como es el caso del sistema de aterrizaje guiado (ILS),

que mejoran los de los nueve aeropuertos catalogados como de primera categoría hasta entonces. Las compañías aéreas públicas españolas anuncian intenciones de utilizar preferentemente Foronda en cuanto se abra, posturas que empezarán a tener respaldo oficial. El ministro de Transportes y Comunicaciones, Salvador Sánchez Terán, declaraba a este periódico en noviembre de 1978 que «el aeropuerto de Sondica será de segunda categoría y complemento del aeropuerto de Vitoria». Ni Fuenterriabía, de categoría dos, y serías limitaciones ambientales, ni tampoco Pamplona, que dispone de un aeropuerto clasificado en tercera categoría, podían hacer sombra entonces a la posibilidad real de que Foronda se convirtiera en el aeropuerto regional del noroeste de la Cornisa Cantábrica. Desde un punto de vista de estricta ordenación del territorio, no había una alternativa mejor.

DECIMO ANIVERSARIO DE FORONDA

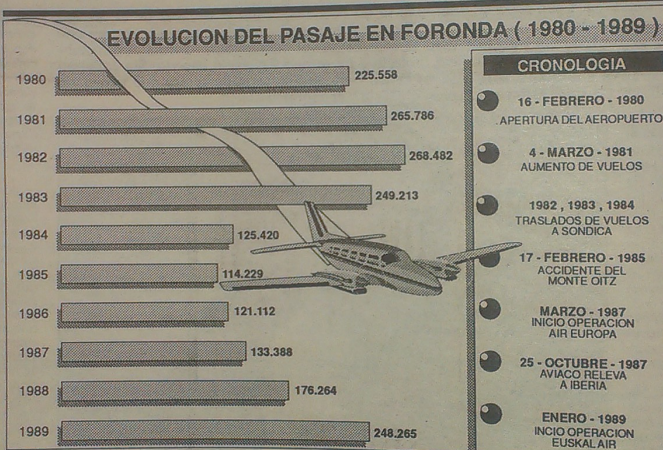
En 1989 sólo se ha alcanzado el 10% del tráfico previsto por el plan director

Las entidades económicas locales creen que el declive del aeropuerto 'ha tocado fondo'

José A. Abásolo

VITORIA. El movimiento anual de pasajeros que utilizaron el año pasado el aeropuerto de Foronda fue, según los datos de la Subsecretaría de Aviación Civil recogidos en el Boletín de Coyuntura y Estadística de las Cámaras de Comercio, fue de 248.265 personas. La cifra supone escasamente el diez por ciento de los tres millones de usuarios que, según el plan director de la instalación, debían alcanzarse en 1989. La cruda realidad de estos datos, sin otras consideraciones, debería llevar a admitir que, a medio plazo, el costo de explotación resultaría inabismable. Los agentes económicos locales, encabezados por la Cámara de Comercio e Industria, consideran, sin embargo, que el declive de actividad del servicio aeroportuario alavés se ha detenido en lo que se refiere a líneas regulares, mientras se aprecia un claro crecimiento de los vuelos tipo *charter*.

El presidente de la Cámara de Comercio, Jaime Valdivielso, declaraba a este periódico en 1986 que «la infrutilización de Foronda constituye un problema político que tiene un trasfondo económico». Efectivamente, por encima de las razones económicas alegadas por la compañía estatal Iberia para trasladar, en 1983, tres terceras partes de los vuelos de Foronda a



CRONOLOGIA

- 16 - FEBRERO - 1980
APERTURA DEL AEROPUERTO
- 4 - MARZO - 1981
AUMENTO DE VUELOS
- 1982, 1983, 1984
TRASLADOS DE VUELOS A SONDICA
- 17 - FEBRERO - 1985
ACCIDENTE DEL MONTE OITZ
- MARZO - 1987
INICIO OPERACION AIR EUROPA
- 25 - OCTUBRE - 1987
AVIACO RELEVA A IBERIA
- ENERO - 1989
INICIO OPERACION EUSKAL AIR

TOMAS ONDARRA

Sondica, un poderoso grupo de presión económico, encabezado por la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Bilbao, estaba también condicionando tal decisión. «La citada compañía» se afirmaba en un informe de la Cámara de Alava en 1984- parece

muy sensible a determinadas presiones». **Libre competencia**
El primer año completo de operación de Foronda, que fue el de 1981, se saldó con una captación de 265.786 pasajeros, lo que

representaba el 50% del tráfico de Sondica. La crisis económica y de ralentización en el aumento del número de viajeros debería haber mantenido las diferencias, por lo que el aumento del diferencial en contra del aeropuerto vitoriano sólo se explica por un cambio de ac-

titud de la compañía Iberia en 1981 afirmaba, por entonces, gerente de la zona norte, que «en Vitoria el pasajero es mejor atendido, los aborrecidos cambiaron diámetro y se mejoró la atención. La excusa era la saturación del mercado, pero hay que tener en cuenta que, hasta el momento, la materia de líneas regulares recuerda la Cámara de Comercio la oferta es la que manda». La orientación administrativa a los usuarios para que Vitoria, como había sido concebido el aeropuerto alternativo del País Vasco, lo que hubiera exigido la actitud beligerante de la Subsecretaría de Aviación Civil e Iberia, corrigiendo los errores de jugar con un criterio estricto coste-beneficio, era el más digno, pero Foronda no consiguió este nivel de actividad, aparte de la política de inversión que se le aplicó. Sólo ahora, a través del plan de inversión en infraestructura, parece posible acometer obras que hagan que Foronda produzca en 1989 ha sido una respuesta táctica de la iniciativa privada. Las compañías *charter* han crecido en el País Vasco por su centralidad geográfica y por la garantía de su operación más extensa en horas nocturnas. El reciente otorgamiento del Correo Aéreo nocturno a Foronda, según un especialista en alavés, no es ninguna novedad oficial, sino una consecuencia de la imposibilidad de este servicio en Sondica, por las limitaciones de nocturnidad y excentricidad

Almoguera, director de Foronda, censura la infrutilización de su aeropuerto

«El traslado a Sondica de la mayoría de los vuelos fue una decisión política»

La posibilidad explicable de la Administración central, a la que el problema de quién diera servicio aéreo civil en el País Vasco no le ha preocupado siempre que el mismo quedara garantizado, junto al menos justificable no intervencionismo del aparato administrativo autónomo, son, entre otras cosas, el motivo de la escasa utilización del

aeropuerto de Foronda, según el director de la instalación, Vicente Almoguera. «Hacer imponer lo que en este caso se consideraba el bien común -afirma el director- era molesto y no se habrá querido hacerlo. Sin embargo se ha hecho caso de una serie de gentes que tienen un peso objetivo y económico».

José A. Abásolo

VITORIA. Vicente Almoguera, el técnico aeronáutico navarro que dirige el aeropuerto de Foronda desde la apertura de esta instalación, afirma que la política de los cuarenta medievales, de que «me dejen tuerca si a mí se dejan ciegos», que a su juicio se ha practicado en lo que se refiere a los aeropuertos vascos, ha sido, «desgraciadamente», un gran perjuicio para todos. «Si se hubiera actuado con un mínimo de consenso -como -hay día tendríamos mucho más trabajo que el que suman Vitoria y Bilbao juntos. Sondica captaría un tráfico importante y en Foronda tendríamos un aeropuerto que sería la envidia no sólo de España, sino de Europa».

El director propone «volvidarse de la historia pasada» y empezar a pensar en una implantación de todo el País Vasco que funcione de hecho como la mejor del Norte. Expone la excelente respuesta de las compañías charter, que «no ha dejado sorprendido», como una de las bases de esperanza para el futuro, que se complementa con la posible operatividad de veinticuatro horas, que podría propiciar la implantación del Correo aéreo nocturno. Asimismo está seguro, en cinco o seis años, Foronda tendría la especialización en vuelos internacionales, facilitados los extracomunitarios, y que la construcción de una nueva terminal, que al momento ya está comprometida, permitirá el funcionamiento del aeropuerto de Vitoria como alternativa al de Barajas para vuelos internacionales.

Los 'charter'

«Qué significado cabe deducir de que hoy día las compañías privadas charter sólo algunos de los vuelos que había traído



Vicente Almoguera, director del aeropuerto de Foronda desde su fundación.

EDUARDO ARGOTE

Foronda que, al parecer, no han sido valorados por las públicas? -Las compañías de bandera cuando más grandes son se mueven con una mayor inercia. Sus reacciones no son inmediatas. -Perdone un inciso, pero en el caso de la vuelta de Iberia a Sondica, dejando aquí sólo algunos de los vuelos que había traído

al abrirse a Foronda, la decisión fue bastante ágil.

-Aquella fue una decisión política.

-Sin embargo en su día se alegaron motivaciones económicas, que son las que caben atribuir a una sociedad mercantil, y que Iberia proclama ultimamente.

-Bueno, en aquellos momentos eran las

decisiones políticas las que movían al cien por cien las decisiones de las compañías de bandera.

-¿Como se entiende entonces el punto de vista mantenido por la Administración vasca de que decidirá el mercado? ¿Como es posible que el juego de la oferta y la demanda pueda ser correcto en esas condiciones?

-Desde luego creo que no se podía apelar al mercado, porque, ciertamente, sólo podría haberse hecho si el usuario hubiera tenido donde elegir. A modo anecdótico puedo decir que en las conclusiones de una estadística elaborada por el Gobierno Vasco se decía que el único aeropuerto que tenía atractivo internacional era el de Bilbao. Claro, ¿cómo iban a tener ese atractivo Vitoria o Fuenterrabía, que no tenían ningún vuelo internacional?

Excusas

Almoguera, con su hablar pausado, y como quien no dice nada, explica como se logró que el nivel de usuarios de algunas líneas cayera a niveles que justificaron su traslado a Bilbao. El vuelo a Barcelona es un ejemplo. Tenía una correcta ocupación del 70% con su periodicidad de dos vuelos diarios, de ida y vuelta, sin embargo se pasó a un sólo vuelo, de mañana, por lo que, de hecho, se provocó un descenso de ocupación al 50%. En vez de corregir la medida se empujó, pues el servicio pasó a ser en días alternos por la mañana y más tarde, además de no diario, por la tarde. Al final la ocupación, como no podía ser menos, bajó al 20%.

Esperanza

-¿Como es posible que la autoridad aeronáutica estatal admitiera hechos como estos, contrarios a la política de racionalización que se quería aplicar?

-Las altas personalidades en esta materia con las que yo he hablado me han explicado que no veían problemas en el País Vasco, que el servicio se cumplía, y que había problemas más graves. Además Aeropuertos Nacionales es una empresa que iba y va bien como para que le afectara mucho su explotación en el País Vasco.

Pero Almoguera prefiere hablar de un futuro que confía esperanzado. Su máxima preocupación son las comunicaciones, pues «un aeropuerto es lo que son sus comunicaciones». Cree que el tema de carreteras y autopistas va por buen camino y que la comunicación con la frontera por el Deva se mejorará, aunque ve «más oscuro» el futuro de las comunicaciones ferroviarias.

Foronda puede tener un salvavidas en la especialización del tráfico aéreo

Diez años sin despegar

Alberto Canto

VITORIA. El 16 de febrero se cumplirán diez años desde que un avión Caravelle, de la compañía Transeuropa, iniciara el primer vuelo oficial desde el aeropuerto de Foronda. Fue, sin duda, el pistoletazo que daba la salida a una particular guerra entre los intereses alavés y bilbaínos. La inauguración de Foronda fue precedida de una campaña de promoción cuyo único objetivo era suplantar al aeropuerto de Sondica. Sin embargo, esta política de agresión, que nunca daría sus frutos apetecidos, resultó ser del todo errónea.

Los mágicos augurios que se pronosticaban para las modernas instalaciones aéreas fueron chocando de plano con la realidad hasta el punto de perder casi todos los vuelos. Como consecuencia, las instituciones fueron bajando el pistón reivindicativo de una forma alarmante y dejaron a Foronda sumido en el más puro ostracismo. La puntilla llegaría con el nombramiento de Sondica como uno de los aeropuertos cabecera del norte de España. Tan sólo unos días antes, Fernando Buesa, diputado general, pedía tranquilidad ante una decisión contraria a Foronda, qui-

zás saber de la postura que iba a adoptar el Ministerio de Transportes. La batalla, en la que se conjugaron intereses económicos y políticos, se había perdido definitivamente.

Equilibrio

Javier Rojo, diputado de Presidencia, reconoció a este periódico que el aeropuerto alavés «ha pasado por momentos muy difíciles». No obstante, se muestra optimista sobre su futuro. Rehúsa a cualquier planteamiento provincialista y de agresión y apuesta «por definir los complementos de los dos principales aeropuertos vascos, buscar un equilibrio. De otra forma parecería que tenemos un complejo hacia Vizcaya. Es un aeropuerto joven; uno de los más modernos de Europa; no molesta a la sociedad; supera con creces los mínimos de seguridad exigidos por la CEE. Ha sido elegido por los 'charter' y puede recibir a grandes aviones. Tendrán futuro los que estén mejor comunicados y den garantías. Siempre habrá que contar con el para hacer una política de navegación aérea».

Rojo, que en otro tiempo exigiera desde la oposición en las

Juntas Generales una mayor promoción de Foronda, cree que la Diputación ha llevado en los últimos años intensas negociaciones para intentar conservar los vuelos actuales. «Lo que ocurre -continúa- es que a veces no se sale en los medios de comunicación. De todas formas, es posible que lo que se hecho no sea del todo suficiente». A pesar de ello, el ejecutivo alavés no supo invertir a lo largo de 1989 una partida de cinco millones destinada a impulsar el aeropuerto. Al final, fueron las camisetas del Alavés las destinatarias de esta ayuda.

«Soy bilbaíno»

Por otra parte, el consejero de Obras Públicas y Transportes, Pedro Ruiz de Alegría, quiere dejar claro un mensaje que, según afirma, está harto de repetir. «No tenemos responsabilidad en el aeropuerto. Tenemos interés», subraya. «Estamos intentando forzar, insistiendo y dando la carga para que se realicen las obras a las que el propio Ministerio se había comprometido. Hay que decir con cierto orgullo que las cosas van para adelante». En este sentido, Foronda recibirá 1.500 millones para la

construcción de una nueva terminal. Sólo, dice, falta adjudicar el proyecto.

El político socialista asegura «que el cliente va al final al aeropuerto que mejor le puede atender las necesidades. Esto no quiere decir que no vale Foronda. El que lo puso dijo que iba a ser no sé qué. La verdad es que saldrá lo que dé el mercado de sí. Yo soy bilbaíno y vengo a Foronda al avión cuando no tengo billete en Sondica. La realidad es que hay un núcleo de población superior y la gente va al aeropuerto bilbaíno. Si le dan un billete más barato, hay competencia entre compañías, si se establecen líneas de tercer nivel, ya veríamos lo que podría ocurrir».

Para el responsable de la Consejería de Transportes la especialización del tráfico aéreo, con su máximo exponente en el charter, puede ser el auténtico futuro de Foronda. «A lo mejor resulta que el vuelo 'charter' sale mejor desde el aeropuerto de Foronda, porque estoy convencido de que si se va a allí es porque le gusta a alguien. Vas donde te resulta más barato y cómodo. Ahí está lo del transporte de Correos. Creo que es cuestión de especializarse en un montón de temas».