

## AEROPUERTO

R. CH. / CIUDAD REAL

El aeropuerto de La Gomera, en el año 2010, se convertía en el primero en el territorio español que estrenaba el Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo, el conocido como AFIS, que permite sustituir el servicio tradicional que prestan los controladores en la torre de control por éste, prestado en aquel aeropuerto canario por cinco profesionales operadores y cuyo coste anual supuso una rebaja de 285.000 euros, un 67 por ciento menos que el servicio de control.

El aeropuerto de Ciudad Real quiere seguir ese modelo de operaciones. De hecho, la empresa concesionaria del aeropuerto manchego ha trasladado ya en el expediente presentado ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) una solicitud para realizar la verificación del aeropuerto como Aeropuerto de Uso Público con autorización para Uso Flexible con AFIS, un servicio de control aéreo que en la teoría, permite la realización segura y eficaz de los vuelos, y sobre todo, con un coste más económico.

Aunque en países europeos se trata de un sistema más común -en Noruega son más de una treintena de aeropuertos los que ya se 'tripulan' así- en España apenas son cuatro los aeródromos que funcionan con técnicos AFIS (La Gomera, El Hierro, Huesca y Burgos), a los que está previsto que se sume el de Andorra-La Seu de Urgel a principios del próximo 2017, y el de Córdoba antes de 2020. En este aeropuerto andaluz, dos empresas han presentado ofertas para hacerse cargo del sistema AFIS, que se presta «desde la torre de control del aeropuerto y proporciona al piloto información útil para la guía segura y eficiente de las aeronaves que operan en el aeropuerto y la zona de información de vuelo establecida alrededor del mismo», como apunta AESA, entidad encargada de impartir los cursos de formación al personal que sustituye a los controladores «con todas las aprobaciones requeridas».

Es otra empresa pública, Ineco, la que en la red pública de aeropuertos presta este servicio. El procedimiento para convertirse en aeropuerto AFIS sin controladores aéreos no es sencillo. Un estudio de seguridad abre el proceso. En él se identifica la necesidad y suficiencia de la prestación del servicio AFIS en el aeropuerto, teniendo en cuenta sus condiciones de tráfico, densi-

# SEGURIDAD AÉREA EN OTRAS MANOS

La adjudicataria del aeropuerto quiere introducir a la infraestructura entre las que desarrollen sus actividades de vuelo con técnicos AFIS, con sueldos más económicos que los controladores



Interior de la torre de control del aeropuerto de Ciudad Real. / D. M.

dad, meteorología y factores orográficos, además de los requisitos de seguridad para operar en la zona de espacio aéreo asociado al aeropuerto y delimita la zona de información de vuelo asociada.

Hasta ahora, los aeropuertos es-

pañoles que ya tienen el sistema AFIS coinciden en que todos tienen densidad de tráfico baja, por debajo de los 35.000 pasajeros anuales, esto es, menos de un centenar al día. Unas cifras en las que se movería la nueva etapa del aeropuerto de Ciu-

dad Real, que aspira, cuando se materialice su reapertura, a desarrollar un máximo de 850 operaciones de carga al año y no superar la barrera de los 10.000 pasajeros anuales. A partir del primer informe técnico, con el visto bueno de la AESA. Fo-

mento designa al proveedor de servicios AFIS, cuyo cumplimiento también verifica AESA para que nada falle.

En Ciudad Real el trabajo ha comenzado con empresas de drones que han pasado en las últimas semanas por el aeropuerto para probar sus aparatos a la hora de calibrar el denominado sistema Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión.

Lo que diferencia a los aeropuertos AFIS y a los vigilados por controladores, a grandes rasgos, es que en los primeros, las indicaciones que llegan desde la torre se limitan a dar a los pilotos información tanto de las condiciones meteorológicas como de otros vuelos en la zona, mientras que los controladores, además de toda esa información, indican al piloto lo que debe hacer en las operaciones de aproximación, despegue y aterrizaje. Uno informa, el otro ordena.

La económica es la gran baza que juega a favor de la instalación del sistema AFIS, cuyo primer vuelo en España se produjo apenas unos meses después de que el entonces gobierno socialista de Rodríguez Zapatero, con José Blanco a la cabeza del Ministerio de Fomento, se plantara ante lo que calificaba entonces de huelgas encubiertas de los controladores en periodos festivos o vacacionales y que terminaron derivando en un conflicto que provocó, incluso, el cierre del tráfico aéreo en España. Así que a su condición de más barato y una también el de una menor conflictividad, aunque no es oro todo lo que reluce. El ejemplo es el del aeropuerto de El Hierro, isla canaria que lleva desde el año 2010 la revocación de la orden ministerial que les obliga a este tipo de control de sus vuelos, que permite que los aeropuertos, eso sí, puedan acoger todo tipo de vuelos comerciales sin limitaciones.

Seis años de lucha que se prolongan hasta este 2016, cuando en septiembre, el senador de Coalición Canaria Pablo Rodríguez Cejas presentaba en el Senado una moción solicitando la eliminación «definitiva» del AFIS del Aeropuerto de El Hierro, ante lo que allí consideran como un «agravante de la insularidad de la que goza El Hierro, en comparación con otros aeropuertos (Logroño o Vitoria) que sí tienen control TWR-ATC de AENA en los horarios que están operativos y son similares en operaciones».