



Fernando Echegaray, director de El Prat

«La ocupación de las pistas de El Prat es un episodio que no puede repetirse»

El verano de 2006 no será fácil de olvidar para el director del aeropuerto de Barcelona. Fernando Echegaray dirige desde febrero de este año los designios del aeródromo más “mediático” de la red AENA durante los últimos meses. La ocupación ilegal de las pistas de El Prat por personal de handling de Iberia, la polémica política en torno a su gestión o los problemas de incursión de pistas denunciados por SEPLA son sólo algunas claves para entender el presente y el futuro de una infraestructura emblemática, de la mano de su máximo responsable.

LUIS VALVERDE
Jefe de Prensa SEPLA

—En primer lugar, ¿cómo calificaría la evolución del aeropuerto de El Prat durante los últimos años?

—El aeropuerto de Barcelona cerrará este año con cerca de 30 millones de pasajeros. En agosto han pasado 3 millones de turistas por sus instalaciones. Creemos en servicios, en oferta y en pasajeros. Creo que la evolución está siendo espectacular y hay que estar satisfechos. Pero, al mismo tiempo, debemos ser capaces de adelantarnos a la demanda a fin de garantizar los niveles de calidad que exigen nuestros clientes, es decir, los pasajeros y las compañías aéreas.

—¿A qué retos se enfrenta el aeropuerto?

—El aeropuerto de El Prat es en estos momentos el noveno aeropuerto de Europa y el 37º del mundo, con un crecimiento

superior al 10 % y con un tráfico anual, a finales de 2005, de más de 27 millones de pasajeros. Nuestro principal reto es adaptarnos a la demanda y poder satisfacer las necesidades de nuestros clientes. Esta es nuestra línea de trabajo y en ella estamos volcados.



Fernando Echegaray, en la Terminal del aeropuerto de Barcelona.

—SEPLA ha expuesto sus dudas sobre los problemas de incursión de aviones en pistas que registra El Prat y sobre los que Eurocontrol ha alertado, desde la construcción de la 3ª pista. ¿Se está adoptando alguna solución?

—En primer lugar, quisiera decir que para la dirección del aeropuerto de Barcelona la primera prioridad es realizar las operaciones con la máxima seguridad y cumpliendo en todos los casos con la normativa. Precisamente y, en relación con su pregunta, le puedo decir que para evitar riesgos de incursión en pista, se han instalado Barras de Parada y señales “no entry” suficientes.

—¿Se han creado ya los Comités Locales de Seguridad en Pista que recomienda Eurocontrol para abordar ese problema del cruce de pistas?

—El Comité Local de Seguridad en Pista se creó el 4 de Septiembre de 2004 con la participación del aeropuerto, torre de Control y las compañías aéreas Iberia, Air Nostrum, Spanair y Air Europa. De acuerdo con las conclusiones del primer Comité de Seguridad en Pista, se realizó una sesión de trabajo liderada por Tom Van der

Para evitar riesgos de incursión en pista, se han instalado Barras de Parada y señales “no entry” suficientes

Se ha creado una comisión de seguimiento destinada a compatibilizar la actividad del aeropuerto con el respeto medioambiental

Veldt (IATA) en relación con la aplicación del “European Action Plan for the Preservation of runway incursión”. Tenemos previsto retomar las reuniones del comité tras el periodo estival.

—Uno de los aspectos de los que se quejan los vecinos de pueblos como Gavá o Castelldefels es el del ruido que generan los aviones. ¿Se va a implementar algún procedimiento para reducir las molestias derivadas del ruido? ¿Cuáles y cuándo estarán en funcionamiento?

—La declaración de impacto ambiental estableció en su momento unos procedimientos destinados a minimizar el ruido en las poblaciones colindantes con el aeropuerto. Por otra parte y, en aplicación de la propia DIA, se ha creado una comisión de seguimiento destinada a compatibilizar la actividad del aeropuerto con el respeto medioambiental. En este sentido, a partir del mes de octubre se aplicará un cambio de rol de pistas que permitirá mantener el nivel operativo del aeropuerto y al mismo tiempo mejorar las condiciones medioambientales. En cualquier caso, Aena tiene como objetivo hacer crecer el aeropuerto y, al mismo tiempo, hacerlo de manera compatible con su entorno.

—¿Cómo afecta la presencia de aves en las trayectorias de aterrizaje y despegue del aeropuerto? ¿Se está estudiando algún mecanismo para evitar los problemas derivados de esa presencia de aves?

—Como ustedes saben, el Aeropuerto de Barcelona dispone de un



Aproximación a las pistas de El Prat, desde una cabina.

El actual modelo de gestión nos dice que el Aeropuerto de Barcelona tiene unos resultados excelentes y es valorado muy positivamente por los usuarios

magnífico servicio de cetrería, que actúa de manera diaria sobre los posibles flujos de aves. El aeropuerto está ubicado en una zona deltáica, con dos zonas de recarga para las aves y ello nos obliga a realizar un trabajo muy constante con los 60 halcones de que disponemos, para poder garantizar la seguridad aérea.

—Hablando de la actualidad más candente, ¿qué piensa sobre la polé-

mica originada en torno a la descentralización de los aeropuertos solicitada por algunos grupos políticos? ¿Saldría ganando con ello El Prat?

—La futura gestión de los aeropuertos es una cuestión que en estos momentos se está debatiendo en un ámbito político, que excede de los conocimientos y las competencias derivadas de mi cargo. En todo caso, el modelo de gestión actual nos dice

Perfil profesional

El 15 de febrero de este año, Fernando Echegaray era nombrado nuevo director del aeropuerto de Barcelona por AENA, en sustitución de Antonio Pedrós. Su nombramiento venía a ocupar 8 meses de vacío en la dirección de El Prat, debido al grave accidente de tráfico sufrido por Pedrós (máximo gestor del aeropuerto entre 1997 y mediados de 2005).

Ingeniero técnico industrial y graduado en la Dirección General por el IESE, Echegaray ocupó anteriormente los cargos de director general de los aeropuertos de Canarias y del de Tenerife Sur. Junto a su designación, AENA creó una oficina de transición dirigida por Lluís Sala y que se encargará de los trabajos de construcción de la Terminal Sur.



Durante la ocupación de las pistas, se obró con la prudencia necesaria, con el objetivo de recuperar la operatividad del aeropuerto lo antes posible

que el Aeropuerto de Barcelona tiene unos resultados excelentes. Que crece de manera muy razonable, que sigue estando muy positivamente valorados por los pasajeros y que afronta una ampliación clave para su futuro.

—¿Como ha afectado a la imagen de El Prat lo sucedido con la ocupación de pistas por parte del personal de handling de Iberia?

—Lo sucedido fue muy desagradable y afectó a miles de pasajeros. Es un episodio que no puede repetirse. En cualquier caso, lo importante es mirar al futuro y entender que la gestión del día a día es lo que ahora debe ocupar nuestros esfuerzos y nuestro tiempo.

—Se obró con prudencia en una situación de tanta tensión como la vivida en las pistas?

—Ya lo han dicho y reiterado los diferentes responsables políticos en sus comparecencias parlamentarias: Se obró con la prudencia necesaria, teniendo en cuenta el escenario en el que se desarrollaron los acontecimientos, buscando como objetivo primordial recuperar la operatividad del aeropuerto lo más pronto posible.

—Hablemos del futuro ¿Cuáles serán las claves del desarrollo del nuevo aeropuerto con su ampliación y qué inconvenientes pueden surgir?

—En primer lugar, quisiera destacar que todas las actuaciones de la am-

pliación se están efectuando con un aeropuerto operativo. La colaboración de controladores, pilotos y compañías está siendo esencial para mantener los niveles de operatividad y se-



Echeagaray ostenta la dirección desde febrero de este año.

plificación. En segundo lugar, todas las actuaciones que se llevan a cabo se hacen con la premisa de hacer un nuevo aeropuerto pensado para las personas, respetuoso con su entorno y fácil desde el punto de vista operativo para las aeronaves y los servicios de tierra asociados.

—Tras la ampliación, ¿habrá que modificar la configuración operativa de El Prat?

—El aeropuerto incrementará paulatinamente su techo operacional. Este próximo invierno pasaremos de 58 a 61 operaciones a la hora. En todo caso, la operativa de pistas paralelas es la preferente para nuestro aeropuerto.

—¿Cómo marchan las obras? ¿Se están cumpliendo los plazos previstos?

—Las obras van a buen ritmo. Como elementos más significativos, les puedo decir que la nueva TWR ya está acabada desde el punto de vista de la obra civil y, en los próximos meses y cuando concluyan los trabajos de instalaciones de equipos, será operativa. Por lo que respecta a la Terminal Sur, su obra civil estará finalizada a finales de 2007.

—¿Se están realizando gestiones para comenzar a recibir vuelos de largo radio?

—Aena participa junto con la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Cámara de Comercio de la ciudad en la promoción del largo radio. Así, en el último año y medio de trabajo ya se han establecido 17 vuelos intercontinentales. Es un trabajo

basado en la colaboración institucional que está dando buenos resultados y que en el futuro los seguirá dando.

—¿Se encuentra preparado el aeropuerto de Barcelona para recibir el Airbus A380?

—Sí. Como usted sabe este nuevo avión necesita por sus dimensiones de un campo de vuelos que le permita operar. El aeropuerto de Barcelona dispone de pistas, tanto en anchura como en longitud, para atender la demanda de una aeronave de estas características ❖

La colaboración de controladores, pilotos y compañías está siendo esencial para mantener los niveles de operatividad y seguridad en la ampliación de El Prat