

TEMA DEL DÍA



El día después del incendio

## Las instituciones se comprometen a buscar soluciones

► «Este incendio nos obliga a replantearlo todo y buscar otra salida», afirma Maite Salord

M.J.U.

«Tenemos una responsabilidad pública y buscaremos una solución», declaró la alcaldesa de Maó, Conxa Juanola, ayer frente a los restos de la planta TIV. Juanola subrayó que Maó, como municipio acogedor de tratamiento de residuos, tiene una responsabilidad social para hallar una salida.

Fue la postura general manifestada por el resto de representantes de las instituciones que iban a ser los nuevos titulares de la planta a partir de un acuerdo que ahora queda en el limbo hasta que se adopte una decisión. «Nos han dicho que nos tomemos unos días para adoptar una posición y después volveremos a hablar», explicaba Guillem Ferrer,

secretario general de Caritas tras hablar con Consell, Govern y Ayuntamiento.

El obispo señaló que «en principio, la compañía aseguradora sí debe cubrir este siniestro aunque tendrá que hacer sus informes». La situación de los doce operarios de la planta será otro de los puntos capitales a tratar, admitió el máximo representante de la iglesia en Menorca.

En términos similares se manifestó la presidenta del Consell, Maite Salord, quien lamentó que el incendio se produjera cuando se había llegado a un acuerdo con el Consorcio, Govern y Ayuntamientos para reconducir la situación de la planta. «Esto nos obliga a replantearlo todo y buscar otra salida, sin detenernos».



Imagen externa de la entrada frontal de la nave, ayer por la mañana. © FOTO JAVIER COLL

El conseller balear de Medio Ambiente, Vicenç Vidal, lamentó la catástrofe recordando que hoy, precisamente, iba a presentar la ayuda del Govern de 500.000 euros para la adquisición de la planta. «Este era el reto en un lugar como esta Isla, reserva de la biosfera, que debe ser ejemplo

para aplicar la nueva ley de residuos y esta infraestructura era clave. Hay que actuar con serenidad, ver las causas y trabajar para encontrar soluciones».

Por último, Javier Ares, consejero menorquín de Medio Ambiente indicó que las plantas de Triatges Menorca, Milà e Instalaciones

Moll ya habían ofrecido sus infraestructuras para mantener la actividad habitual de la planta siniestrada, y avanzó que hoy se reúne el Consorcio de Residuos en Sant Lluís para presentar el plan del programa Ecovidrio, y se aprovechará para tratar la situación generada.



J. CARLOS ORTEGO

Cuando la columna de humo fue avistada desde la torre de control del aeropuerto dos aviones ya habían iniciado la maniobra de aproximación a pista y el primero de ellos atravesó en su rumbo la densa nube negra que empezaba a formarse. Se trata de un vuelo Ryanair (RY7YZ), que es el que aparece en los fotogramas. Los controladores del aeropuerto informaron a la tripulación de la situación y el comandante a los mandos de la aeronave decidió continuar. «Una vez informado de la ubicación exacta del fuego, realiza la maniobra de aproximación final con un ligero desvío para evitar el humo. Toma tierra a las 21.12 horas», según informa Enaire.

Las condiciones de viento, 6 nudos a la hora del incidente, permiten operar por cualquiera de las dos cabeceras y en ese momen-

## Dos pilotos deciden mantener el rumbo y cruzar la humareda

► El primero, un Ryanair, realizó la maniobra de aproximación final con un ligero desvío

to se hacía por la I9 (norte, junto a la carretera de Sat Climent). El siguiente avión que venía algunos minutos por detrás, un Air Nostrum (ANE 8496) también fue informado por los controladores y el comandante, al igual que el de Ryanair, decide mantener el rumbo y aterrizar por la cabecera I9. Toma tierra con normalidad.

Según el informe de Enaire, más tarde cambian las condiciones de

viento y de visibilidad y tales circunstancias son las que dan lugar al cambio de configuración de las operaciones de despegues y aterrizajes a la cabecera 01 (sur). La configuración, explica el órgano de control aéreo, viene determinada siempre por la dirección e intensidad del viento y es la que dicta la cabecera por la que se entra a pista. Siempre se despeja con el viento en contra.

Por tanto, fueron esas circunstancias y no el incendio las que motivaron el cambio de configuración de las operaciones de aterrizaje y despegue por la cabecera 01 (sur) en vez de la I9 (norte), que está en línea con la nave incendiada y a un kilómetro aproximadamente de distancia.

No obstante, desde la llegada de ambos vuelos no había más operaciones programadas hasta las 21.43. A esa hora llegó el siguiente avión, un Air Nostrum (vuelo ANE 8954) y doce minutos después un Vueling (VLG37QC). Ambos entran en pista por la cabecera 01. También la tripulación de estos aparatos fue informada del incidente, que finalmente no afectó a la gestión del tráfico aéreo.

Sin embargo, a simple vista se registró una situación de riesgo minutos después de las 21 horas, apenas iniciado el caso, en la aproximación del avión de Ryanair, que

aparece en un video captado durante el suceso del lunes. Las imágenes están tomadas desde el camino de Torelló, en la línea de aproximación, libre por tanto de efecto óptico que distorsione la perspectiva. El plano derecho del avión de Ryanair cruza la columna de humo -Enaire señala que fue esquiva- una acción que fuentes aeronáuticas califican de imprudente como mínimo no tanto por la falta de visibilidad de la aeronave sino por el aumento de la densidad del aire a causa de la nube de calor que sube del fuego. Esas condiciones del aire que a través podrían haber provocado una turbulencia considerable, aunque el avión tomó tierra apenas un minuto después sin incidencias reseñables más allá del susto de los pasajeros acomodados en el ala derecha del aparato, quienes probablemente tuvieron la sensación de entrar en un túnel negro en el aire.