0

Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de La Palma que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 3 de agosto de 2001 y publicado en el BOE con fecha 12 de septiembre de 2001.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

Se puede observar que en el Aeropuerto de La Palma el tráfico mayoritario es el nacional, siendo predominantes las rutas interinsulares.

El segmento interinsular presenta una evolución global decreciente entre 2006 y 2015, aunque los tres últimos años han sido de crecimiento llegando a constituir el 62,26% de los pasajeros comerciales en 2015.

El segmento correspondiente al resto de tráfico nacional experimentó una evolución global decreciente en el periodo 2006-2013, de igual manera que en el caso de los pasajeros interinsulares los años 2013 a 2015 han sido de crecimiento , en este último año supuso un 11,53 % de los pasajeros comerciales.

El tráfico internacional es el segundo segmento en importancia en este aeropuerto, se ha mantenido más estable que los otros dos segmentos en el intervalo de 2006 a 20015. En 2015 un 26,21 % de los pasajeros comerciales eran internacionales. La mayor parte del tráfico correspondiente a este segmento procede de Alemania, Reino Unido y Holanda, por este orden en 2015.

En cuestión de rutas, a nivel interinsular las que registran mayor volumen de tráfico son La Palma-Tenerife Norte y La Palma-Gran Canaria. En el segmento nacional no interinsular destacan las conexiones con Madrid y Barcelona. Para el tráfico internacional, las rutas más operadas son las que unen La Palma con Dusseldorf Ámsterdam/Schipol, Dusseldorf y Londres/Gatwick, por este orden en número de operaciones en 2015.

En lo que respecta a las compañías, en el segmento interinsular el mercado en 2015 se reparte mayoritariamente entre Naysa, Binter Canarias Airlines y Canary Fly. En el segmento nacional no interinsular destacan Iberia Express, y Vueling. Para el tráfico internacional, las compañías predominantes son Condor Flugdienst, Air Berlin, Thomson Airways y Transavia .

Realizando un análisis de la estacionalidad mensual se puede comprobar que todos los meses del año tienen un volumen de tráfico similar. No obstante, las épocas de mayor actividad son semana santa y los meses de verano. Esta regularidad se debe al predominio en el aeropuerto del tráfico interinsular.

De la observación de la flota que opera en el aeropuerto se desprende que la aeronave con mayor relevancia a lo largo de estos años es el ATR-72, que representa en operaciones un porcentaje superior al 80% durante el periodo de estudio, llegando a constituir un 81,7% de las operaciones comerciales en 2015.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de La Palma dispone en la actualidad de una única pista de 2.200 m de longitud, 45 m de anchura y de orientación 01-19. Cuenta con una franja de 2.320 m x 150 m. La pista dispone en ambas cabeceras de zona libre de obstáculos (CWY) de 60 m de longitud y 150 m de ancho. Por el contrario, carece de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) y de zonas de parada (SWY) por cualquiera de las dos cabeceras.

El campo de vuelos tiene tres calles de salida. La calle A es la más cercana a la cabecera 01. A continuación, hacia el norte, se encuentra la calle B. La calle C se encuentra en el extremo norte de la plataforma y accede a la mitad de la pista.

La práctica totalidad de las operaciones es de realización de llegadas y salidas por cabecera 01. Analizando los resultados extraídos del estudio PICAP, se obtiene que el campo de vuelos tiene un Rendimiento Máximo de Pista (RMP) de 18 ops/ hora.

El aeropuerto dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales. La plataforma dispone de 17 puestos de estacionamiento de los que entre 10 y 13, dependiendo de la configuración elegida, podrán ser utilizados simultáneamente.

Existe un puesto de estacionamiento aislado específico.

El Edificio Terminal dispone de un total de nueve niveles: dos plantas de parking, una planta donde se localiza la clasificación de equipajes, una planta que se reparte entre el edificio terminal de pasajeros y zonas de parking, dos plantas más para pasajeros, una para bloque técnico y dos para la torre de control.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de La Palma se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 1.636.000 pasajeros comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 990 pasajeros por hora y 14 aeronaves por hora, para el Horizonte 3.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto, en el Horizonte 3 se produzcan 25.600 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 1.654.000.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico se propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto la capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio.

En el Subsistema de Movimiento de Aeronaves se plantean las siguientes actuaciones:

- Dotación de Áreas de Seguridad de Extremo de Pista para ambas pistas
- Construcción de una plataforma de viraje en pista (a 1.700 m de la cabecera 01) para permitir a las aeronaves girar tras aterrizar por la pista 01, sin necesidad de llegar hasta la cabecera 19, y así reducir los tiempos de ocupación en pista.
- Construcción de puesto de estacionamiento de helicópteros en zona oeste.
- Construcción de una calle de salida para comunicar la pista con la plataforma de estacionamiento de helicópteros.
- Se utilizará parte de la plataforma de Aviación Comercial (la zona norte de la misma) para el estacionamiento de aeronaves de Aviación General (definición de 7 puestos).

En el Subsistema de Actuaciones Aeroportuarias:

- En la Zona de Pasajeros se aumentará el número de controles de seguridad así como la reordenación de los aparcamientos existentes.
- En la Zona de Servicios se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:
  - Traslado de la plataforma de prácticas del SSEI a una zona cercana al edificio del SSEI.
  - Definición de una Zona de Apoyo a la Aeronave (almacenamiento de equipos handling) en la zona sur de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
  - Ampliación de la delimitación de la Zona para el tratamiento de la Carga.
  - Se trasladarán las instalaciones de abastecimiento de combustible para poder dar cumplimiento a los requisitos de franja de pista definida para operaciones instrumentales ya que se contempla la posibilidad del paso a categoría instrumental a futuro.

- Se desplazará el camino perimetral en aquellas zonas en las que sea necesario para adecuarlo al nuevo límite, definido por las actuaciones propuestas. Con el mismo objetivo se modificarán los viales interiores que se vean afectados.

En el Plano 4.1. Zona de Servicio Propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario, se detallan las nuevas áreas, que quedan definidas al llevar a cabo todas estas actuaciones.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO