



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de El Hierro que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 3 de agosto de 2001, publicada 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.

El Aeropuerto de El Hierro es un aeropuerto en el que el tráfico comercial de pasajeros constituye la práctica totalidad del tráfico del aeropuerto representando más del 98% del tráfico total de pasajeros en los últimos diez años. Se trata de un aeropuerto en el que el tráfico aéreo es eminentemente interinsular con la ruta con Tenerife Norte como principal exponente.

En lo que respecta al tráfico de aeronaves la aportación del tráfico comercial al total del aeropuerto no es tan notable como en el caso de pasajeros. En este caso, las operaciones comerciales oscilan entre el 83% y el 93% de las operaciones del aeropuerto en los últimos diez años.

En lo relativo a las compañías, Binter Canarias (y su franquicia Canarias Airlines, CANAIR) transportó a más del 99% de los pasajeros durante los años 2006, 2007 y 2009, y supuso más del 93% del total de operaciones en 2008. En este año comenzó a operar la compañía Naysa, que mediante un acuerdo con Binter, se hizo desde 2010 con aproximadamente la mitad de los pasajeros en detrimento de ésta. En 2011 y 2012 también operó la compañía Islas Airways, que transportó entre el 5,99% y el 7,04% del total de pasajeros en esos dos años. Entre el 2013 y 2015 el transporte de los pasajeros comerciales queda repartido, casi en su totalidad, entre Canarias Airlines y Naysa (49% y 48% respectivamente en 2015).

En el conjunto de la flota usuaria del aeropuerto, el mercado ha estado dominado por muy pocos modelos. De hecho actualmente, casi la totalidad de las operaciones comerciales se llevan a cabo con el ATR-72.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de El Hierro dispone de una pista, 16-34, de 1.250 x 30 m y de cuatro calles de salida perpendicular a pista por las que las aeronaves acceden directamente desde la pista a la plataforma de estacionamiento de aeronaves. No existe calle de rodaje paralela a pista de vuelo. La plataforma cuenta con tres puestos de uso simultáneo.

Asimismo cuenta con un Edificio Terminal de planta rectangular para el tratamiento de pasajeros. La edificación consta de tres volúmenes, un cuerpo central que alberga el hall principal y una entreplanta para dependencias de Aena, y los cuerpos laterales norte y sur destinados a salidas y llegadas respectivamente.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de El Hierro se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 225.300 pasajeros comerciales y 4.800 operaciones comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 245 pasajeros por hora y 6 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 5.600 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 226.800.

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

Las principales actuaciones en el subsistema de movimiento de aeronaves se centran en el campo de vuelos. Por una parte, se define la creación de áreas de seguridad de extremo de pista en ambas cabeceras y por otra parte, se plantea la adecuación de la franja y de las plataformas de viraje a las dimensiones que por normativa se deberían tener en el aeropuerto de El Hierro.

Por otro lado, en el subsistema de actividades aeroportuarias se propone la redistribución de plazas de aparcamiento.

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 estas actuaciones.