

IV

Estimación Económica del Desarrollo Previsible del Aeropuerto

1	Introducción	IV.2
2	Inversiones necesarias	IV.2
2.1	Objetivo del estudio	IV.2
2.2	Inversiones por actuaciones	IV.2
2.3	Resumen	IV.3

ESTIMACIÓN ECONÓMICA

1 Introducción

Este Documento IV presenta, como complemento de los restantes documentos que integran el Plan Director, una valoración económica en precios constantes del desarrollo previsto para el Aeropuerto de El Hierro. Esta valoración es estimativa, dado que se basa en los costes medios de las diferentes unidades analizadas, y no debe considerarse más que en ese sentido, es decir, como una primera aproximación al coste real del desarrollo de las infraestructuras.

2 Inversiones necesarias

2.1 Objetivo del estudio

En la Tabla IV.1 se resumen las actuaciones propuestas en el Plan Director, cuya valoración económica se va a realizar.

Tabla IV.1.- Resumen de actuaciones propuestas en el Plan Director

Actuaciones propuestas por zona afectada
Subsistema de movimiento de aeronaves
Campo de vuelos
Adecuación de RESA y franja de pista
Adecuación de las plataformas de viraje en pista
Subsistema actividades aeroportuarias
Aparcamiento
Reordenación de plazas de aparcamiento

Todas estas actuaciones se extraen del Capítulo 4 de la Memoria, donde se justifican las necesidades futuras del aeropuerto, y del Capítulo 5, donde se analizan las posibilidades de solución de dichas necesidades con diferentes alternativas de desarrollo. Así, en ese Capítulo 5 se define la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de El Hierro.

2.2 Inversiones por actuaciones

A continuación se detallan las inversiones estimadas para la ejecución de las actuaciones indicadas anteriormente.

2.2.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

En este caso, se realiza una estimación económica sobre el conjunto de todas las actuaciones propuestas en el subsistema de movimiento de aeronaves.

Dotación de RESAS, adecuación de franja y actuaciones sobre las plataformas de viraje

Se dotará de RESA en ambas cabeceras y se aumentarán las dimensiones de la franja de la pista actual. Para ello, el umbral 34 y el extremo de pista 16 mantendrán su ubicación actual, mientras que el umbral 16 y extremo de pista 34 se desplazarán hacia el interior de la pista. Esta actuación lleva asociado el

desplazamiento de la plataforma de viraje ubicada en las proximidades de la cabecera 34. Además, se adecuará la otra plataforma de viraje a normativa vigente. Por todo lo anterior, se modificará a señalización y el balizamiento en pista, se desplazarán los sistemas indicadores de pendiente de aproximación, etc. La inversión estimada para esta actuación se indica en la Tabla IV.2.

Tabla IV.2.- Inversión estimada de la actuación: Dotación de RESA, adecuación de franja de pista y de plataformas de viraje

CONCEPTO	Inversión (miles de €)
Losa de hormigón sobre pilares por cabecera 34 para construcción de RESA, adecuación de franja y desplazamiento de plataforma de viraje	6.950,00
Adecuación de ancho franja, señalización, balizamiento de pista, etc	250,00
Adecuación de plataformas de viraje	300,00
Total	7.500,00

2.2.2 Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Reordenación de las plazas de aparcamiento

Se reasignarán las plazas de aparcamiento para cubrir las necesidades detectadas. No es necesaria ninguna inversión puesto que las plazas se toman de las ya existentes, sin ninguna infraestructura añadida.

2.3 Resumen

En la Tabla IV.3 se indican las cantidades globales estimadas de todas las actuaciones.

Tabla IV.3.- Inversiones totales

CONCEPTO	Inversión (miles de €)
Subsistema de movimiento de aeronaves	7.500,00
Subsistema de actividades aeroportuarias	--
TOTAL	7.500,00

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO