

# 6

## Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.3
2	Configuración general	6.3

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

# MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

## 1 Introducción

Este desarrollo no establece determinaciones vinculantes sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá del Horizonte 3 fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del Plan Director.

## 2 Configuración general

El Desarrollo Previsible del Aeropuerto de El Hierro se ha establecido siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, y las actuaciones propuestas en el mismo están motivadas tanto por el aumento de tráfico previsto en la prognosis de demanda como por la necesidad de adecuación de las diferentes instalaciones a la normativa vigente. Esto ha dado como resultado una ampliación de algunos sistemas del aeropuerto que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta el último horizonte considerado.

Teniendo en cuenta horizontes de estudio posteriores al del Desarrollo Previsible contenido en este Plan Director, se puede proponer una configuración de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto, de la que se indican a continuación las principales actuaciones posteriores al horizonte del Desarrollo Previsible.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estará constituido por la pista 16-34, con una longitud de 1.190 m y 30 m de anchura, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las calles de acceso/salida a dicha plataforma. En el Capítulo 5 se plantean actuaciones en el campo de vuelos derivadas al cumplimiento de normativa, que hacen disminuir ligeramente la longitud de pista.

En el Máximo Desarrollo se ampliaría la plataforma de estacionamiento de aeronaves tanto hacia el Norte como hacia el Sur, añadiendo nuevos puestos tipo VIII. La ampliación hacia el Sur implicaría la absorción de parte del aparcamiento para vehículos de pasajeros. La construcción de estos puestos de estacionamiento vendría acompañada por nuevos puntos de acceso/salida a plataforma diseñados para aeronaves tipo C. Junto con esta ampliación de plataforma podría dotarse al aeropuerto de una zona específica para el estacionamiento de helicópteros si se considera necesario.

Con respecto a la zona de pasajeros, se ampliará el Edificio Terminal tanto en la primera planta (hacia el Sur la zona de llegadas, hacia el Norte la de salidas) así como en altura, con una segunda planta que permita disponer de más superficie para oficinas, tanto de Aena como de compañías y agentes handling, liberando así espacio en la planta baja para el tratamiento de pasajeros y equipajes. Para posteriores ampliaciones en planta del Terminal es necesario trasladar el Edificio de Servicios desde su ubicación actual a la parcela situada al Norte del *Centro de Emisores*.

En lo referente al aparcamiento para vehículos de pasajeros, se llevaría a cabo la construcción de un aparcamiento subterráneo que aporte suficiente capacidad tanto para el incremento esperado en la demanda de plazas como para suplir las plazas eliminadas debido a la ampliación hacia el Sur de la plataforma de aeronaves comerciales. Este nuevo aparcamiento subterráneo sería asimismo usado por los empleados del aeropuerto, tras haber sido eliminado el aparcamiento reservado para ellos existente en la actualidad.

Todas las actuaciones mencionadas se realizarían dentro del límite del recinto aeroportuario propuesto para el Desarrollo Previsible. No obstante, para el Máximo Desarrollo se propone la incorporación a la Zona de Servicio de los terrenos situados al oeste de las Dependencias destinadas al Servicio de Información Aeronáutica, en los que podrían ubicarse diferentes instalaciones de apoyo a la aeronave, de

actividades complementarias, de aviación general o el propio edificio destinado al Servicio de Información Aeronáutica.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo se muestra en el plano 9 "Máximo Desarrollo", donde se señalan las áreas de cautela aeroportuaria, entendiéndose por tales aquellas que la administración debiera preservar en cuanto a calificación de suelo para posibilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo una evolución de la estructura de la demanda acorde con la prevista hasta el Desarrollo Previsible, una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 9 sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores de tráfico:

- Movimientos de aeronaves en hora punta: 13 operaciones/hora
- Movimientos de aeronaves anuales: 17.160 operaciones/año
- Movimientos de pasajeros en hora punta: 650 pax/hora
- Movimientos de pasajeros anuales: 858.000 pax/año

El Máximo Desarrollo del Aeropuerto de El Hierro queda limitado principalmente por el número de operaciones/hora que podría llegar a albergar la pista de vuelos.