

2

Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno

1	Generalidades	2.3
2	Estado Actual del Aeropuerto	2.6
	2.1 Introducción	2.6
	2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves	2.7
	2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias	2.10
3	Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo	2.20
	3.1 Introducción	2.20
	3.2 Área de jurisdicción de El Hierro	2.20
	3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada y salida	2.20
4	Infraestructuras de Acceso	2.22
	4.1 Accesos por carretera	2.22

4.2	Accesos por autobús	2.22
4.3	Accesos por barco	2.22
5	Análisis de Tráfico	2.23
5.1	Estructura y análisis del tráfico	2.23
5.2	Estacionalidad del tráfico	2.28
5.3	Flota usuaria	2.29
5.4	Evolución del tráfico de otras clases de tráfico	2.30
5.5	Evolución de los valores punta y de diseño	2.31
5.6	Evolución de las mercancías	2.33
6	Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias	2.34

SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

1 Generalidades

El Hierro es la más occidental y meridional de las Islas Canarias. Pertenece a la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Su capital es Valverde, municipio donde se sitúa el aeropuerto inaugurado en 1.972. Además de Valverde, El Hierro cuenta con otros dos municipios: Frontera y El Pinar.

El 22 de Enero de 2.000 fue declarada por la Unesco como Reserva de la Biosfera. En la actualidad se desarrolla un plan impulsado por el Ministerio de Fomento para convertirla en la primera isla del mundo en abastecerse de energías renovables.

La provincia de Santa Cruz de Tenerife está formada por las islas de La Palma, La Gomera, El Hierro y Tenerife. Tiene una superficie total de 3.381km² que representa el 0,67% de la superficie total de España.

La isla de El Hierro es la menor isla de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, con una extensión de 268,71km².

La altura máxima se sitúa en el centro de la isla, en el Pico de Malpaso, con 1.501m de altitud. Entre otros accidentes geográficos destaca el Valle del Golfo, producido tras el deslizamiento de una parte de la isla. Cabe señalar además la Punta de La Restringa (punto más meridional de España) y la Punta de La Orchilla (punto más occidental de España). En proporción a su tamaño es la isla con mayor superficie protegida de todo el archipiélago (un 58% de su territorio), según recoge la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos.

Ilustración 2.1.- Provincia de Santa Cruz de Tenerife



Ilustración 2.2.- Isla de El Hierro



Población

La isla tiene una población de 10.587 habitantes (según el Instituto Canario de Estadística, ISTAC; datos de 2015). A lo largo de la historia ha sufrido un declive demográfico debido a las penurias económicas y las continuas sequías. Esta tendencia se ha revertido en los últimos años, en buena medida gracias a la vuelta de muchos emigrantes que se habían establecido en Venezuela.

El censo de la isla de El Hierro en el año 2.011 presentaba los siguientes datos (ISTAC): Valverde, 5.048 habitantes; Frontera, 4.143 habitantes; El Pinar, 1.804 habitantes. La población de la isla representa un 0,5% del total de las Islas Canarias.

Geología

El Hierro, como el resto de las Canarias, es una isla de origen volcánico. En la isla se pueden distinguir tres regiones geográficas distintas, la meseta del noroeste, el Valle de El Golfo al noreste y la zona de pendiente moderada (El Julán) del suroeste. Cabe destacar que El Hierro es una isla muy montañosa si se tiene en cuenta su extensión ya que el 90% de la zona costera está formada por acantilados.

Flora

Pese a que El Hierro se encuentra en la zona de influencia de los vientos alisios, la vegetación no es tan frondosa como en las islas vecinas de La Palma, Tenerife y La Gomera. La razón de esto es la juventud de la isla, que aún está cubierta en gran parte por campos de lava jóvenes. Los bosques que cubrían la meseta central de la isla han desaparecido debido a la tala y a la erosión del terreno. No obstante aún pervive una gran cantidad de especies endémicas, como son el drago y los helechos. En total en la isla se encuentran 150 especies endémicas de Canarias.

Fauna

Referente a este aspecto cabe destacar que la isla alberga una importante colonia de aves tanto autóctona como introducida por el hombre. Entre las especies más comunes destacan los fringílidos, canarios, abubillas, petirrojos, tórtolas, halcones, lechuzas y gaviotas.

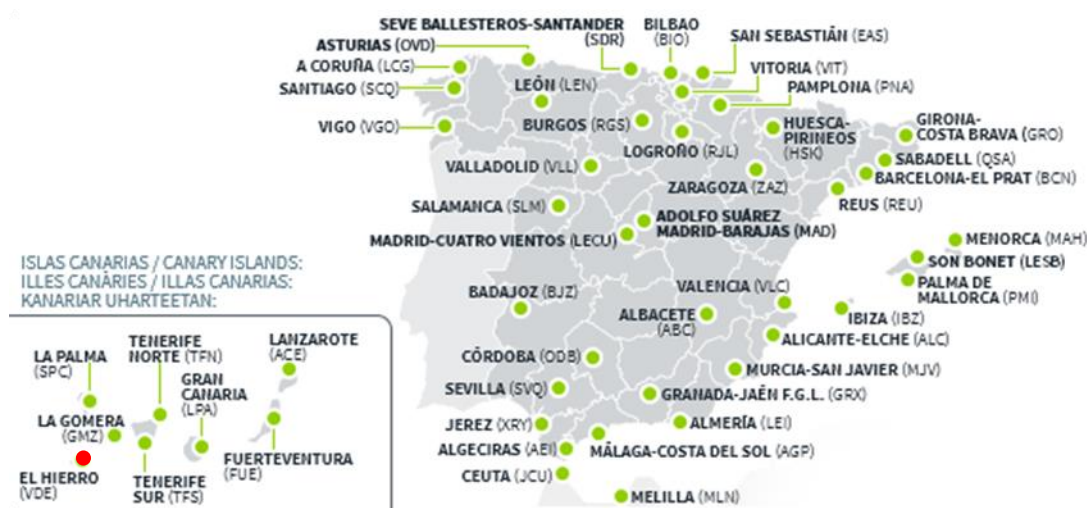
La situación del Aeropuerto de El Hierro, tanto en el ámbito regional como en el estatal y europeo, se muestra en los planos 1 Localización del Aeropuerto y 2 Situación del Aeropuerto.

2 Estado Actual del Aeropuerto

2.1 Introducción

El Aeropuerto de El Hierro está situado a 3 Km al noreste de la ciudad de Valverde, capital de la isla. En la Ilustración 2.3 se muestra la situación del aeropuerto respecto al resto de aeropuertos de la red de Aena S.A.

Ilustración 2.3.- Situación del Aeropuerto de El Hierro



Actualmente ocupa aproximadamente una superficie de 36 Ha. El punto de referencia del aeródromo se encuentra localizado sobre el eje de la pista de vuelo 16-34, en su punto medio. Sus puntos característicos se definen en la Tabla 2.1 mediante las coordenadas correspondientes.

Tabla 2.1.- Puntos característicos del Aeropuerto de El Hierro

	COORD. GEOGRÁFICAS REGCAN95		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
ARP	27° 48' 53"	017° 53' 13"	32,0
Umbral 16	27° 49' 11,4"	017° 53' 23,9"	21,6
Umbral 34	27° 48' 35,4"	017° 53' 02,9"	31,5

La temperatura de referencia del aeropuerto es de 27° C y su elevación de 32 m, de acuerdo con la publicación AIP España.

El indicativo del aeropuerto es GHCI según OACI y VDE según IATA, y en el momento de redactar este documento, su horario de servicio es en verano de 07:10 a 17:00 (salvo julio, agosto y septiembre, que es de 07:10 a 18:00) y en invierno de 08:10 a 18:00.

Sus aeropuertos alternativos son La Palma, Tenerife Norte y Tenerife Sur.

En el momento de redactar el presente Plan Director, según el AIP, la configuración general del Aeropuerto de El Hierro es la que se muestra en el Plano 3.2.

Tabla 2.2.- Horario operativo del Aeropuerto de El Hierro

Temporada	Horario UTC
Verano	07:10-17:00 / 07:10-18:00 (JUL/AGO/SEP)
Invierno	8:10-18:00

2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

2.2.1 Campo de vuelos

2.2.1.1 Pista

El Aeropuerto de El Hierro dispone de una única pista, de orientación 16-34, de 1.250 m de longitud y 30 m de anchura, con márgenes pavimentados de 7,5 m. En ambas cabeceras se sitúan ensanchamientos o raquetas normalizadas para permitir un giro de 180° a las aeronaves.

Las características físicas de la pista se indican en la Tabla 2.3.

Tabla 2.3.- Características de las pistas

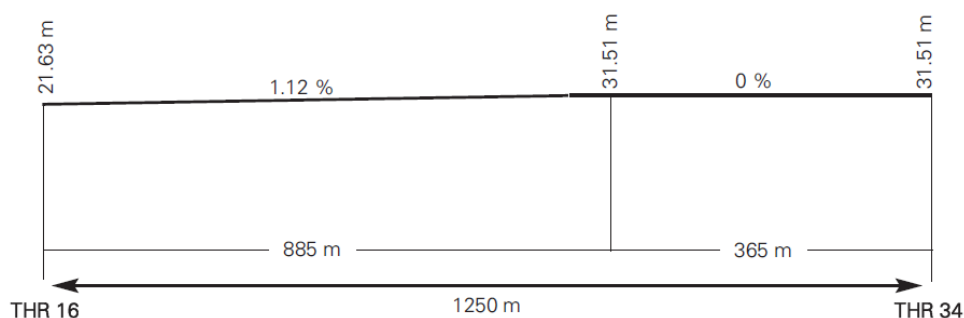
Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
16	152.57° GEO	1.250	30	Asfalto PCN 29/F/A/W/T ⁽¹⁾
34	332.57° GEO	1.250	30	Asfalto PCN 29/F/A/W/T ⁽²⁾

(1) Primeros 85 m RWY 16, PCN 30/R/C/W/T.

(2) Primeros 150 m RWY 34, PCN 21/F/C/W/T.

En la Ilustración 2.4 se presenta el perfil longitudinal de la pista.

Ilustración 2.4.- Perfil longitudinal de la pista



Las dimensiones de la franja son 1.310x75m. Sin embargo, no dispone de zona de parada (SWY) ni de zona libre de obstáculos (CWY), ni de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) en ninguna de las cabeceras. Según lo anterior, las distancias declaradas y su longitud equivalente son:

Tabla 2.4.-Distancias declaradas pista 16-34

	Distancias declaradas			
	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
16	1.250	1.250	1.250	1.250
34	1.250	1.250	1.250	1.250

TORA= Recorrido de despegue disponible
 ASDA= Distancia de aceleración parada disponible
 TODA= Distancia de despegue disponible
 LDA = Distancia de aterrizaje disponible

La longitud básica de la pista se obtiene a partir de la longitud de pista (1.250 m) corregida por elevación (32 m), temperatura (27°C) y pendiente efectiva (0,79%), se obtiene, la longitud básica de la pista, que en este caso es de 1.025 m.

En cuanto a la iluminación de la pista 16-34, sus características básicas se resumen en la Tabla 2.5

Tabla 2.5.- Sistemas de iluminación y ayudas a la aproximación visual (Pista 16-34)

Designación	Aproximación	PAPI	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia luces eje de pista	Borde de pista	Distancia luces borde de pista	Extremo de pista	Distancia luces extremo de pista
16	Identificación de umbral	3º	Verdes	No	No	-	1250m:850 blancas + 400 m amarillas	50 m	Rojas	1,5m
34	Identificación de umbral	3º	Verdes	No	No	-	1250m:850 blancas + 400 m amarillas	50 m	Rojas	1,5m

2.2.1.2 Calles de Salida y Rodaje

Dispone de cuatro calles de salida/acceso a pista, todas ellas ortogonales, realizándose los accesos a las cabeceras por ellas y posterior rodaje por pista. No existe calle de rodaje paralela a pista de vuelo.

En la Tabla 2.6 se muestran las principales características de las calle de salida.

Tabla 2.6.- Calles de salida

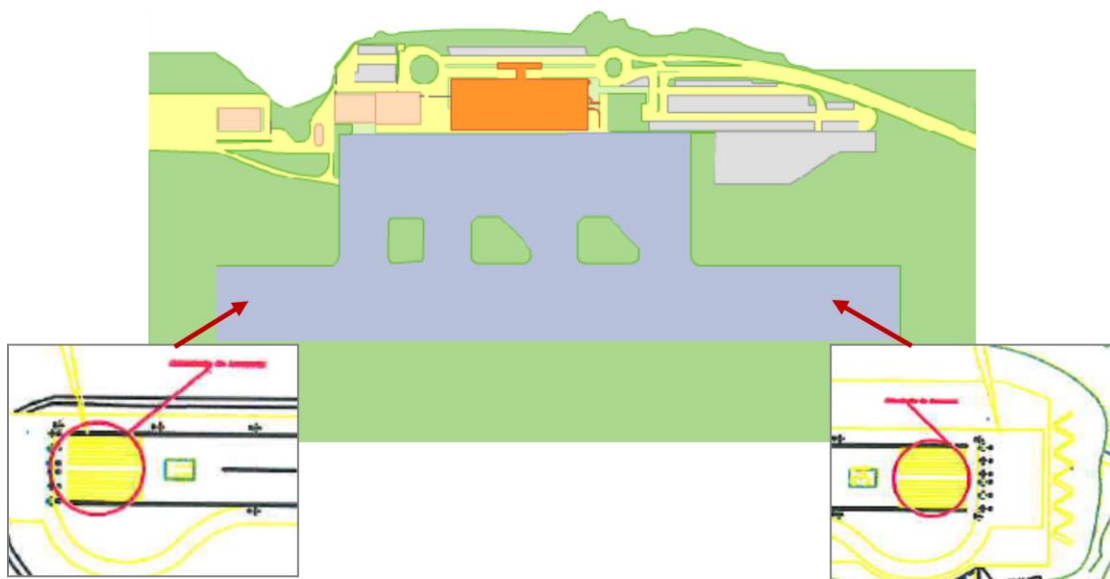
Denominación	Anchura (m)	Pavimento
A	15,5	Asfalto
B	11	Asfalto
C	11	Asfalto
D	14	Asfalto

La calle de salida A es de hormigón asfáltico con una resistencia PCN 14/F/C/W/T, las calles B, C y D tienen una resistencia PCN 29/F/A/W/T.

2.2.1.3 Puesto de Estacionamiento Aislado

En cuanto al área de aislamiento de aeronaves, en la Ilustración 2.5 se muestra la ubicación recogida en el Manual de Aeródromo del Aeropuerto de El Hierro.

Ilustración 2.5.- Zona de aislamiento de aeronaves



2.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de estacionamiento de aeronaves ocupa una superficie aproximada de 13.500 m² y está ejecutada en hormigón asfáltico, con una resistencia clasificada como PCN 14/F/C/W/T (puestos de estacionamiento 1 y 1A), y PCN 29/F/A/W/T (puestos de estacionamiento 2, 2A, 3 y 3A).

La plataforma dispone de 3 puestos de estacionamiento, de uso simultáneo, para aeronaves del tipo ATR-72.

Tabla 2.7.- Designación, tipo e incompatibilidades de puestos de estacionamiento de la Plataforma Norte

Puesto	Aeronave máxima	Sobre aeronave máxima	Salida	Observaciones
1	AT72	VIII	Autónoma	Incompatible 1A
1A	AT72	VIII	Autónoma	Incompatible 1
2	AT72	VIII	Autónoma	Incompatible 2A
2A	AT72	VIII	Autónoma	Incompatible 2
3	AT72	VIII	Autónoma	Incompatible 3A
3A	AT72	VIII	Autónoma	Incompatible A

La disposición de los puestos de estacionamiento es la que se muestra en la Ilustración 2.6

Ilustración 2.6.- Plataforma de estacionamiento



En el aeropuerto no se dispone de instalaciones para el suministro de combustible, a excepción de un camión cisterna, que se utiliza en pocas ocasiones.

No existen instalaciones específicas destinadas a la Aviación General, ni instalaciones específicas destinadas al tratamiento de carga.

2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

2.3.1 Zona de Pasajeros

El Aeropuerto de El Hierro cuenta en la actualidad con un Edificio Terminal, situado en el lado norte de la pista.

2.3.1.1 Área Terminal

Edificio Terminal

El Edificio Terminal 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.

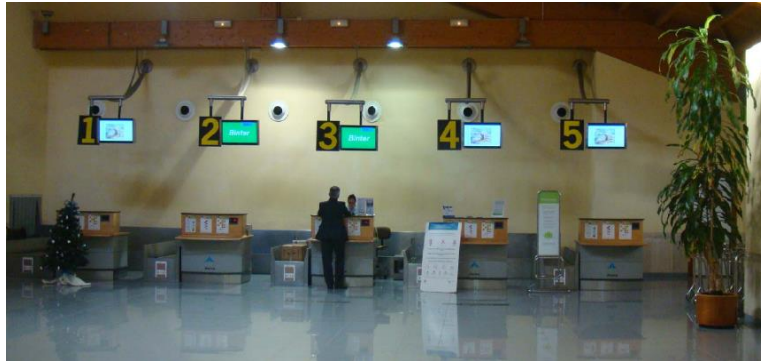
El volumen central es de doble altura, dispone en su lado tierra de un área cubierta para vehículos y pasajeros con el fin de protegerles de las inclemencias meteorológicas, y de un vestíbulo o hall principal para espera e información, la escalera de comunicación con la planta alta, la cafetería, dos mostradores de información (AENA y Cabildo), zona de seguridad y dependencia de la Guardia Civil.

En la entreplanta del módulo central están situadas las oficinas de Aena ocupando 243 m² y la oficina de la OMA con una superficie de 45,56 m².

Salidas

Este módulo izquierdo está destinado al proceso de salidas. Dispone de un área de facturación con capacidad para cinco mostradores, oficinas de compañías, venta de billetes, aseos, sala de embarque, cuarto de instalaciones y patio de carrillos.

Ilustración 2.7.- Mostradores de facturación



Llegadas

El módulo derecho está destinado al proceso de llegadas. Dispone de una salida directa al aparcamiento, sala de autoridades con doble acceso lados Aire y Tierra, oficinas de rent a car, botiquín, aseos, hall de llegadas, con una única cinta de recogida de equipajes y patio de carrillos.

Ilustración 2.8.- Recogida de equipajes



En la Tabla 2.8 se realiza un resumen de las superficies contabilizadas en el Edificio Terminal de pasajeros.

Tabla 2.8.- Superficies del Edificio Terminal

SUPERFICIES (m ²)	Planta 0	Entreplanta	Total
ZONA DE PASAJEROS	1.741	0	1.741
Aseos, escaleras y otras	207	0	207
Áreas de estancia o espera	1.078	0	1.078
Vestíbulo de salidas	562	0	562

SUPERFICIES (m²)	Planta 0	Entreplanta	Total
Recogida de equipajes ¹	169	0	169
Vestíbulo de llegadas	150	0	150
Áreas de espera y embarque	197	0	197
Áreas de paso	205	0	205
Control de seguridad	98	0	98
Recogida de equipajes ²	107	0	107
Control de pasaportes	0	0	0
Áreas Comerciales	251	0	251
Concesiones y Compañías	251	0	251
ÁREAS TÉCNICAS	117	0	117
Patio de Carrillos y tratamiento de equipajes	96	0	96
Otras	21	0	21
ÁREA PRIVADA	209	289	498
Concesiones	56	0	56
Dependencias	153	289	442
TOTAL	2.067	289	2.356

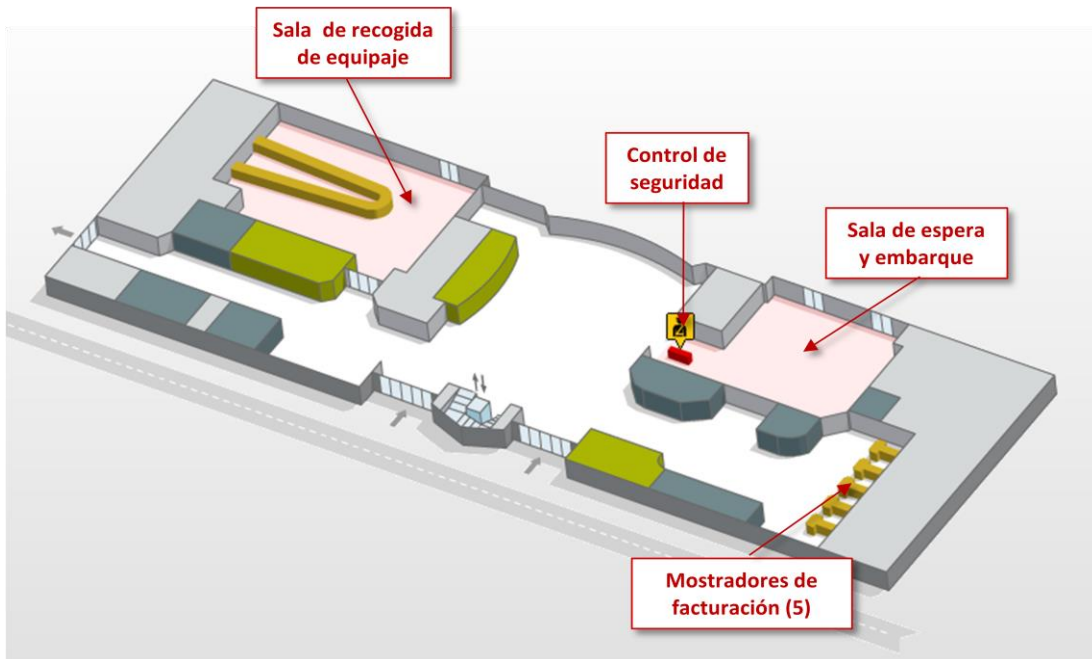
(1) Esta superficie incluye el área que ocupan los hipódromos de recogida de equipaje.

(2) Área de circulación dentro de la sala de recogida de equipajes.

Tabla 2.9.- Distribución de equipamientos del Edificio Terminal

EQUIPAMIENTO (unidades)	Llegadas	Salidas	Total
Mostradores de facturación	-	5	5
Controles de seguridad	-	1(1A+2RX)	1
Controles de pasaportes en salidas	-	0	0
Puertas de embarque remoto		2	2
Hipódromos de recogida de equipajes	1 narrow body	-	1
Controles de pasaportes en llegadas	0	-	0

Ilustración 2.9.- Planta baja. Salidas-Llegadas



2.3.1.2 Aparcamientos

El Aeropuerto de El Hierro dispone de un aparcamiento en superficie de unos 7.700 m² que alberga 155 plazas para vehículos privados y compañías y 147 plazas de coches de alquiler.

La actual parcela de aparcamiento para empleados tiene 22 plazas y se encuentra situada frente al edificio SEI. Asimismo existe 1 plaza destinada a aparcamiento de autobuses ubicadas en el ala sur del Edificio Terminal, próxima al parking público y al de Rent a Car. Además, aunque no hay bolsa de taxis, existen 6 plazas para taxis en el frontal del terminal.

El número total de plazas de aparcamiento es de 331 distribuidas como se muestra a continuación en la Tabla 2.10.

Tabla 2.10.- Aparcamientos

Aparcamientos	Plazas
Vehículos privados + Compañías	155
Rent a Car	147
Empleados Aena S.A.	22
Autobuses	1
Bolsa Taxis	6

Ilustración 2.10.- Aparcamiento



2.3.2 Zona de Servicios

2.3.2.1 Edificio de Servicios

El aeropuerto dispone de un edificio de servicios, de uso exclusivo de Aena, localizado entre el Edificio Terminal de pasajeros y el SEI. Cuenta con una superficie aproximada de 633 m² distribuidos en dos plantas.

En la planta baja se pueden diferenciar dos zonas, una de almacenes y otra de servicios propiamente dichos, necesarios para personal y vehículos del aeropuerto.

La zona de almacenes la componen dos locales, uno de acceso desde el lado tierra y el otro tanto desde el lado tierra como desde el lado aire.

En la zona de servicio existe una cochera con tres accesos desde la plataforma, en la que se incluyen un taller y un almacén de repuestos, cocina despensa y aseos. Dispone además de los cuartos necesarios para instalaciones, tales como el cuarto de cuadros eléctricos y la sala de bombas del aire acondicionado, por la que se tiene acceso a la galería de servicio.

En la planta primera, están ubicados los vestuarios, un cuarto de limpieza y un pequeño almacén, dedicándose el resto de la planta a la instalación de la bomba de calor del sistema de aire acondicionado del Edificio Terminal.

Ilustración 2.11.- Edificio de Servicios



2.3.2.2 Bloque Técnico

Bajo este nombre se agrupan las dependencias destinadas a alojar las oficinas de la administración aeroportuaria y los servicios técnicos.

El Bloque Técnico se encuentra situado en la entreplanta del Edificio Terminal de pasajeros, con una superficie de 243 m² destinada a albergar al personal junto con los equipos informáticos, de comunicaciones y de oficina necesarios para desempeñar sus funciones.

2.3.2.3 Servicio de Información Aeronáutica (AFIS)

Las dependencias para Servicio de Información Aeronáutica se encuentran situadas enfrente del Edificio Terminal, al otro lado de la pista, sobre una elevación del terreno. Consta de las siguientes dependencias: fanal, sala de equipos y dependencias para personal AFIS.

Ilustración 2.12.- Dependencias para servicio de información aeronáutica



2.3.2.4 Centro de emisores y receptores

No es un centro de emisores como tal sino un edificio destinado a salvaguardar los equipos de las radioayudas.

Está situado, junto a las antenas del DME y del NDB, en la parte noroeste del aeropuerto, dentro de sus límites, y ubicado junto a la vivienda del Director.

Ilustración 2.13.- Centro de emisores



2.3.2.5 Ayudas a la Navegación en Aproximación y en Salidas

En la Tabla 2.11 se muestran las instalaciones destinadas a las ayudas a la navegación en aproximación y en salida.

Tabla 2.11.- Radioayudas para la navegación y el aterrizaje

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas Geográficas REGCAN95	Altitud (m)	Observaciones
NDB	HIE	376.000 KHz	H24	27° 48' 58,2" N 17° 53' 11,0"W	29m	-
DME	HR	CH 79X 113.20MHz	H24	27° 48' 57,8" N 17° 53' 11,2"W	40 m	COV 10NM U/S en sector BTN 215º/310º

2.3.2.6 Servicio de extinción de incendios

El Edificio de Extinción de incendios se encuentra situado junto al Edificio de servicio. El SEI del Aeropuerto de El Hierro está clasificado como de categoría 5 de OACI.

El SEI de este Centro consta, en el momento de redactar el presente documento, de 3 Jefes de Dotación y 6 bomberos (1 Jefe de Dotación y 2 bomberos por turno), está equipado con dos vehículos marca Man de 5.500 litros de agua, 250 kg de polvo, 700 kg de espumógeno y una botella de nitrógeno c/u, con una capacidad máxima de descarga de 3.000l /min. a 10 bar y mínima de 1.500l/min. a 10 bar.

Ilustración 2.14.- Edificio SEI



2.3.2.7 Servicio de control de fauna

El Aeropuerto de El Hierro no dispone de servicio de control de fauna.

2.3.3 Aviación General

El Aeropuerto de El Hierro no dispone de zona dedicada a la Aviación General.

2.3.4 Zona de Abastecimiento

2.3.4.1 Central Eléctrica

Está ubicada entre el edificio del SEI y la vivienda del Director, cuenta con una superficie aproximada de 251 m².

La Central eléctrica dispone de las siguientes máquinas instaladas:

- Dos grupos electrógenos 500 kVA c/u.
- Seis reguladores de intensidad constante.
- Dos transformadores de 400 kVA, cuyo manejo, control y mantenimiento lo lleva la Compañía suministradora Unelco.
- Cuadro de baja tensión, cuya composición es la siguiente:
 - Cabina interruptor grupo 1
 - Cabina interruptor grupo 2
 - Cabina interruptor grupo 3
 - Cabina salida de emergencia
 - Cabina salida de red
- Cuadro de alta tensión, cuya composición es la siguiente:
 - Cabina nº 1

Cabina nº 2

Celda disyuntor DM1-D

Celda equipos de medida GBC

Interruptor combinado con fusibles QM

Ilustración 2.15.- Central eléctrica



2.3.4.2 Abastecimiento de energía eléctrica

El suministro de energía eléctrica se realiza mediante dos líneas de acometida, una de ellas que cruza por debajo de la pista de vuelos a la altura de las dependencias AFIS y la otra que entra por debajo del túnel existente en la cabecera 34. Ambas líneas pasan a la galería de servicios y de ahí llegan a la Central Eléctrica.

El Aeropuerto dispone de un centro de transformación que consta de dos transformadores de 400 kVA, cuyo mantenimiento y gestión lo lleva a cabo la Compañía suministradora.

El Aeropuerto de El Hierro dispone de un contrato de energía con un total de potencia contratada de 130 kW.

2.3.4.3 Abastecimiento de aguas

El Aeropuerto de El Hierro, dispone de un depósito circular principal, situado fuera del recinto aeroportuario con una capacidad de 300 m³, dividido en dos mitades iguales.

Asimismo dispone de dos pequeños aljibes dentro del recinto aeroportuario, más concretamente en la galería de servicios, uno de ellos de 20 m³ de agua potable y otro de 30 m³ para uso exclusivo de contra incendios.

2.3.4.4 Evacuación de aguas

El Aeropuerto de El Hierro dispone de un pequeño separador de hidrocarburos ubicado próximo a la cabecera 16, que es utilizado para la piscina de prácticas del Servicio de Bomberos.

2.3.4.5 Residuos

El Aeropuerto de El Hierro dispone de una depuradora de aguas residuales, ubicada en el parking privado de Aena, junto al Edificio de Servicios.

2.3.4.6 *Abastecimiento de combustibles y lubricantes*

Las únicas instalaciones que dispone para suministro de combustible son para servicio de los vehículos del aeropuerto y de los grupos de emergencia.

2.3.5 *Viales*

2.3.5.1 *Accesos interiores*

El acceso al Aeropuerto de El Hierro se realiza a través de la carretera HI-3. El vial de entrada dispone de un carril por sentido que permite el acceso al lado tierra del Aeropuerto

2.3.5.2 *Viales de servicio*

Existe un vial de servicio que comunica la Central Eléctrica con la cabecera 16, desde ahí discurre en paralelo a la pista de vuelo hasta la cabecera 34.

Este vial permite acceder al Centro de emisores, dependencias para servicio de información aeronáutica y a la vivienda del Director del aeropuerto.

2.3.5.3 *Camino perimetral y de seguridad*

Existe un vial que bordea el lado aire del aeropuerto

3 Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo

3.1 Introducción

La clasificación del espacio aéreo en España está de acuerdo con lo establecido en el Anexo 11 de OACI (13ª edición, julio 2001). No obstante, debido a la regulación específica que tienen en España los vuelos que se realizan de acuerdo a las reglas de vuelo visual nocturno (VFRN), se incluye en la clasificación del espacio aéreo el tratamiento específico de dichos vuelos en la provisión de servicio de tránsito aéreo.

El espacio aéreo ATS en el que se facilita servicio de tránsito aéreo se clasifica en espacio aéreo controlado y espacio aéreo no controlado.

El espacio aéreo controlado comprende las áreas de control, aerovías, y zonas de control y, en función del tipo de vuelo y los servicios de tránsito aéreo facilitados, se clasifica en clase A, B, C, D y E.

El espacio aéreo no controlado comprende el resto del espacio aéreo ATS y, en función del tipo de vuelo y los servicios de tránsito aéreo facilitados, se clasifica en clase F y G.

Cuando las partes del espacio aéreo se yuxtapongan verticalmente, es decir, una encima de la otra, los vuelos a un nivel común cumplirán los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo menos restrictiva y se le prestarán los servicios aplicables a dicha clase.

Cuando una parte del espacio aéreo ATS esté situada dentro de otra, en parte o en su totalidad, los vuelos en dicho espacio cumplirán los requisitos correspondientes a la clase del espacio aéreo más restrictiva y se les prestarán los servicios aplicables a dicha clase excepto sectores y pasillos VFR.

Al aplicarse estos criterios se considerará que el espacio aéreo de clase B es menos restrictivo que el de clase A, el de clase C menos restrictivo que el de clase B, y así sucesivamente.

En el caso del aeropuerto de El Hierro, según el AIP vigente en el momento de redactar el presente documento, se proporcionan dos tipos de servicios ATS:

- AFIS: Sábados y domingos, HR AD.
- TWR: De lunes a viernes: HR AD.

3.2 Área de jurisdicción de El Hierro

En el AIP se definen, para el Aeropuerto de El Hierro, los límites laterales y verticales de HIERRO FIZ (durante HR AFIS), HIERRO CTR (durante HR TWR) y HIERRO ATZ.

3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada y salida

Los procedimientos reglamentarios para llegadas y salidas normalizadas por instrumentos que se encuentran publicados en el AIP España para el Aeropuerto de El Hierro son los siguientes:

3.3.1 Aproximación final al aeropuerto

- NDB A (CAT A&B)
- NDB B (CAT A&B)

También existen procedimientos VFR.

3.3.2 Procedimientos reglamentarios de salida

- Salida ARACO UNO X-RAY (ARACO1X)

- Salida GRAN CANRIA SUR DOS X-RAY (LPC2X)
- Salida TENERIFE NORTE UNO X-RAY (TFN1X)
- Salida TENERIFE SUR UNO X-RAY (TFS1X)

4 Infraestructuras de Acceso

4.1 Accesos por carretera

En la actualidad existe una única vía de acceso al aeropuerto a través de la carretera HI-3, que enlaza con la TF-911 (HI-2), entre Valverde y Puerto de la Estaca. Desde la capital, Valverde, la distancia al aeropuerto es aproximadamente 9 km.

El acceso desemboca en una rotonda que enlaza el acceso anterior con dos viales paralelos para dividir los flujos de entrada y salida de vehículos al Edificio Terminal. El vial de entrada de vehículos, está compuesto por un solo carril de 5,6 m de anchura que cumple la doble función de entrada de vehículos y de acceso al aparcamiento de vehículos (dispuesto enfrente del Edificio Terminal). El vial de salidas se separa del anterior por una mediana, y está compuesto por un carril pasante y otro de parada, dispuestos de forma paralela a la fachada Lado Tierra del Terminal. Ambos viales se cierran mediante otra rotonda.

Ilustración 2.16.- Mapa de accesos al Aeropuerto de El Hierro



4.2 Accesos por autobús

Existe una línea de autobús que comunica el aeropuerto con la localidad de Valverde.

4.3 Accesos por barco

Al sur del aeropuerto, a unos 4 km, se encuentra el Puerto de la Estaca. Desde allí existen varias líneas que comunican El Hierro con Tenerife, Las Palmas y La Gomera.

Se dispone de varias frecuencias semanales.

5 Análisis de Tráfico

El objeto de este apartado es analizar las características, el estado actual y la evolución del tráfico aéreo en el Aeropuerto de El Hierro, basándose en los datos estadísticos del tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías.

Se ha escogido como periodo de estudio el comprendido entre los años 2006 y 2015, por considerar que es suficientemente representativo para observar las posibles tendencias.

5.1 Estructura y análisis del tráfico

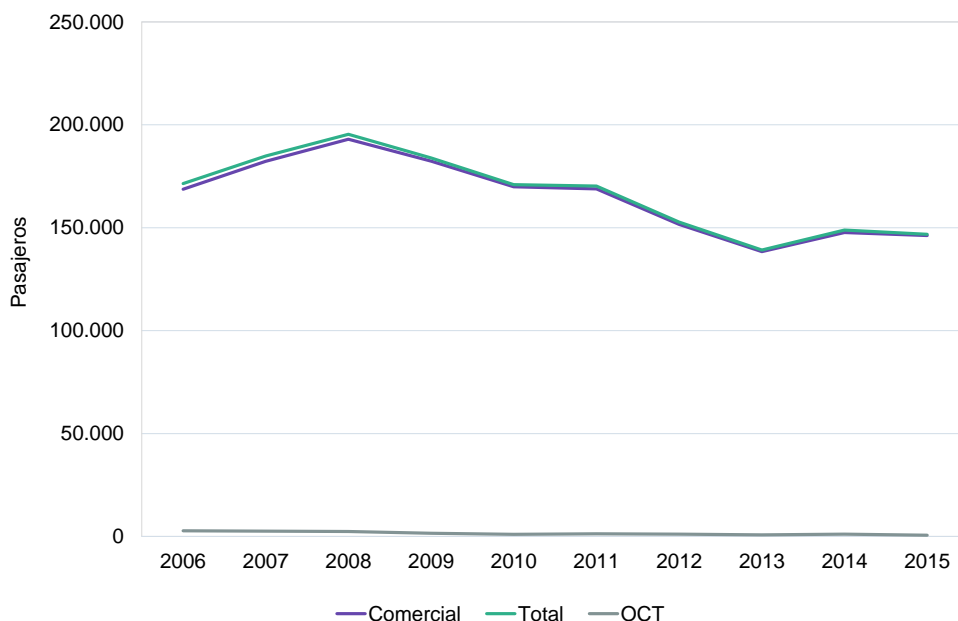
El Aeropuerto de El Hierro es un aeropuerto principalmente comercial. En 2015 movió 146.185 pasajeros comerciales, lo que representa el 99,59% del tráfico total de pasajeros, siendo el 0,41% pasajeros de Otras Clases de Tráfico (OCT) y solo 2 pasajeros en tránsito.

Como se puede observar en la Tabla 2.12, el tráfico comercial de pasajeros ha sufrido una caída desde el año 2008, comenzando una tendencia ascendente en el año 2014.

Tabla 2.12.- Evolución del tráfico de pasajeros 2006-2015

Año	Comercial	% respecto al total	Tránsitos	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2006	168.663	98,38%	0	0,00%	2.781	1,62%	171.444
2007	182.263	98,60%	0	0,00%	2.580	1,40%	184.843
2008	192.963	98,74%	0	0,00%	2.462	1,26%	195.425
2009	182.346	99,16%	0	0,00%	1.545	0,84%	183.891
2010	169.908	99,38%	0	0,00%	1.060	0,62%	170.968
2011	168.903	99,22%	0	0,00%	1.322	0,78%	170.225
2012	151.617	99,27%	0	0,00%	1.109	0,73%	152.726
2013	138.386	99,45%	3	0,00%	764	0,55%	139.153
2014	147.779	99,20%	4	0,00%	1.195	0,80%	148.978
2015	146.185	99,59%	2	0,00%	603	0,41%	146.790

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2006-2015



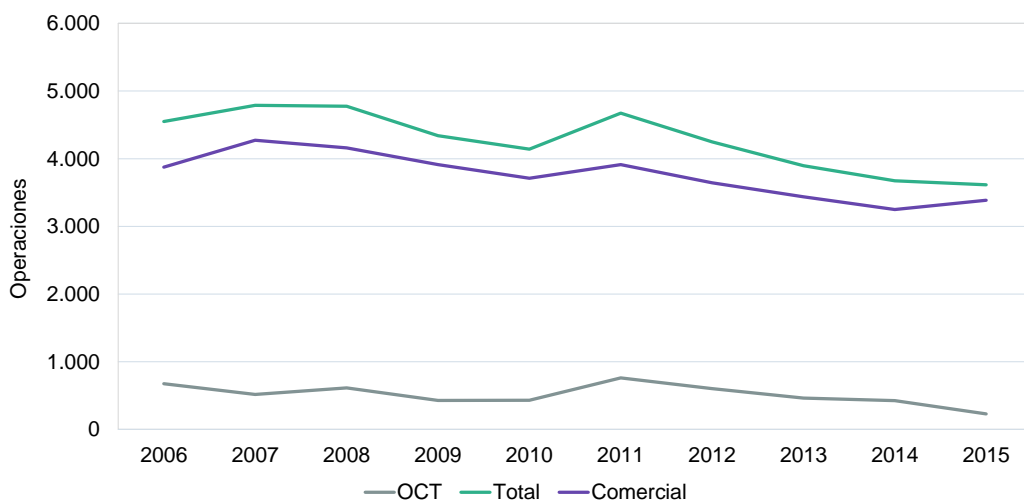
En cuanto a aeronaves, en la Tabla 2.13 se puede observar que durante el año 2015 las aeronaves comerciales representaron el 93,69% del tráfico total de aeronaves, correspondiendo el 6,31% restante a aeronaves OCT, de las que la mayor parte corresponden a vuelos militares y privados.

Por otro lado, también se observa que la evolución del tráfico de aeronaves comerciales a lo largo del periodo de estudio es semejante a la de los pasajeros comerciales.

Tabla 2.13.- Evolución del tráfico de aeronaves 2006-2015

Año	Comercial	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2006	3.876	85,19%	674	14,81%	4.550
2007	4.272	89,19%	518	10,81%	4.790
2008	4.161	87,14%	614	12,86%	4.775
2009	3.912	90,12%	429	9,88%	4.341
2010	3.711	89,59%	431	10,41%	4.142
2011	3.912	83,70%	762	16,30%	4.674
2012	3.645	85,81%	603	14,19%	4.248
2013	3.436	88,15%	462	11,85%	3.898
2014	3.248	88,38%	427	11,62%	3.675
2015	3.387	93,69%	228	6,31%	3.615

Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2006-2015



A lo largo de todo el periodo de estudio el tráfico comercial es regular casi en su totalidad, suponiendo este segmento más del 99% de los pasajeros comerciales y del más del 93% de las operaciones comerciales. Los datos se muestran en la Tabla 2.14 y la Tabla 2.15

Tabla 2.14.-Evolución del tráfico comercial de pasajeros por clase de operación, 2006-2015

Año	Comercial Regular	% sobre el total	Comercial No Regular	% sobre el total	OS comerciales	% sobre el total	Total Comercial
2006	168.046	99,63%	613	0,36%	4	0,00%	168.663
2007	180.883	99,24%	1.380	0,76%	0	0,00%	182.263
2008	191.406	99,19%	1.553	0,80%	4	0,00%	192.963
2009	181.542	99,56%	804	0,44%	0	0,00%	182.346
2010	169.759	99,91%	135	0,08%	14	0,01%	169.908
2011	168.856	99,97%	47	0,03%	0	0,00%	168.903
2012	151.599	99,99%	18	0,01%	0	0,00%	151.617
2013	138.368	99,99%	18	0,01%	0	0,00%	138.386
2014	147.647	99,91%	132	0,09%	0	0,00%	147.779
2015	145.675	99,65%	510	0,35%	0	0,00%	146.185

Tabla 2.15.-Evolución del tráfico comercial de aeronaves por segmentos, 2006-2015

Año	Comercial Regular	% sobre el total	Comercial No Regular	% sobre el total	OS comerciales	% sobre el total	Total Comercial
2006	3.792	97,83%	76	1,96%	8	0,21%	3.876
2007	4.154	97,24%	108	2,53%	10	0,23%	4.272
2008	3.993	95,96%	161	3,87%	7	0,17%	4.161
2009	3.797	97,06%	86	2,20%	29	0,74%	3.912
2010	3.658	98,57%	35	0,94%	18	0,49%	3.711

Año	Comercial Regular	% sobre el total	Comercial No Regular	% sobre el total	OS comerciales	% sobre el total	Total Comercial
2011	3.890	99,44%	18	0,46%	4	0,10%	3.912
2012	3.640	99,86%	1	0,03%	4	0,11%	3.645
2013	3.433	99,91%	2	0,06%	1	0,03%	3.436
2014	3.193	98,31%	50	1,54%	5	0,15%	3.248
2015	3.169	93,56%	215	6,35%	3	0,09%	3.387

En cuanto a la evolución del tráfico comercial de pasajeros y aeronaves comerciales dividido en función de la clase de operación se muestra en la Tabla 2.16 y en la Tabla 2.17.

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por clase de operación, 2006-2015

Año	Interinsular	% sobre total	Nacional	% sobre total	Internacional	% sobre total	Total Comercial
2006	168.661	100,00%	1	0,00%	1	0,00%	168.663
2007	182.263	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	182.263
2008	192.818	99,92%	0	0,00%	145	0,08%	192.963
2009	182.346	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	182.346
2010	169.903	100,00%	5	0,00%	0	0,00%	169.908
2011	168.903	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	168.903
2012	151.617	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	151.617
2013	138.386	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	138.386
2014	147.757	99,99%	22	0,01%	0	0,00%	147.779
2015	146.134	99,97%	51	0,03%	0	0,00%	146.185

Tabla 2.17.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por clase de operación, 2006-2015

Año	Interinsular	%sobre total	Nacional	% sobre total	Internacional	% sobre total	Total Comercial
2006	3.871	99,87%	4	0,10%	1	0,03%	3.876
2007	4.272	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	4.272
2008	4.156	99,88%	0	0,00%	5	0,12%	4.161
2009	3.912	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	3.912
2010	3.709	99,95%	2	0,05%	0	0,00%	3.711
2011	3.912	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	3.912
2012	3.645	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	3.645
2013	3.434	99,94%	2	0,06%	0	0,00%	3.436
2014	3.246	99,94%	2	0,06%	0	0,00%	3.248
2015	3.380	99,79%	7	0,21%	0	0,00%	3.387

Como se puede observar, casi la totalidad del tráfico comercial es interinsular, suponiendo este segmento más del 99,9% del tráfico total de pasajeros y del 99,8% de aeronaves durante el periodo 2006-2015, habiendo supuesto el 100% del tráfico de pasajeros comerciales en 5 de los 10 años estudiados. Por otra parte, el tráfico internacional es inexistente durante la mayor parte del periodo. En 2008 alcanza únicamente el 0,08% de los pasajeros y el 0,12% de las operaciones

Respecto a las rutas, como se puede apreciar en la Tabla 2.18 y Tabla 2.19, El Hierro-Tenerife Norte es la principal con más del 80% de los pasajeros y más del 65% de las operaciones durante el periodo 2006-2015 (82,49% y 73,49% respectivamente en 2015). El segundo lugar lo ocupa la ruta El Hierro-Gran Canaria tanto en pasajeros como en operaciones, con un porcentaje que oscila en pasajeros entre el 13,14% de 2013 y el 17,57% de 2011, y en operaciones entre el 18,66% de 2012 y el 28,48% de 2006. En tercer lugar se encuentra la ruta El Hierro-La Palma que, tras crecer durante los primeros años del periodo de estudio, ha ido decreciendo hasta desaparecer en 2013. Por otro lado la ruta El Hierro-Tenerife Sur, cuarta en nivel e importancia sufrió un importante crecimiento en los años 2013 y 2014.

Estos valores se muestran en la Tabla 2.18 y en la Tabla 2.19.

Tabla 2.18.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por rutas, 2006-2015

Año	TFN	% sobre total	LPA	% sobre total	SPC	% sobre total	TFS	% sobre total	Otros	% sobre total
2006	136.231	80,77%	27.154	16,10%	4.971	2,95%	293	0,17%	14	0,01%
2007	151.658	83,21%	26.042	14,29%	3.452	1,89%	147	0,08%	964	0,53%
2008	163.842	84,91%	27.425	14,21%	703	0,36%	145	0,08%	848	0,44%
2009	154.458	84,71%	27.349	15,00%	12	0,01%	121	0,07%	406	0,22%
2010	143.188	84,27%	26.618	15,67%	26	0,02%	64	0,04%	12	0,01%
2011	139.006	82,30%	29.677	17,57%	207	0,12%	0	0,00%	13	0,01%
2012	132.936	87,68%	18.129	11,96%	390	0,26%	5	0,00%	157	0,10%
2013	118.237	85,44%	18.188	13,14%	0	0,00%	1.943	1,40%	18	0,01%
2014	121.866	82,47%	23.355	15,80%	0	0,00%	2.536	1,72%	22	0,01%
2015	120.219	82,24%	25.360	17,35%	6	0,00%	462	0,32%	138	0,09%

Tabla 2.19.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves por rutas, 2006-2015

Año	TFN	% sobre total	LPA	% sobre total	SPC	% sobre total	TFS	% sobre total	Otros	% sobre total
2006	2.543	65,61%	1.104	28,48%	210	5,42%	12	0,31%	7	0,18%
2007	3.139	73,48%	932	21,82%	157	3,67%	14	0,33%	30	0,70%
2008	3.298	79,26%	786	18,89%	39	0,94%	14	0,34%	24	0,58%
2009	3.126	79,91%	758	19,38%	3	0,08%	13	0,33%	12	0,31%
2010	2.973	80,11%	717	19,32%	7	0,19%	7	0,19%	7	0,19%
2011	3.020	77,20%	880	22,49%	4	0,10%	4	0,10%	4	0,10%
2012	2.953	81,02%	680	18,66%	8	0,22%	1	0,03%	3	0,08%
2013	2.644	76,95%	736	21,42%	0	0,00%	55	1,60%	1	0,03%
2014	2.413	74,29%	736	22,66%	0	0,00%	89	2,74%	10	0,31%
2015	2.489	73,49%	770	22,37%	2	0,06%	44	1,30%	82	2,42%

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. El resto de pasajeros fueron transportados en ese periodo por compañías que en ningún caso superaron el 1% del total. En 2015, estas compañías fueron principalmente Inaer Helicópteros y Urgemer Canarias S.L.

5.2 Estacionalidad del tráfico

El Gráfico 2.3 y el Gráfico 2.4 muestran el tráfico mensual de pasajeros y aeronaves comerciales, respectivamente, en los años del periodo de estudio. Como se puede observar, no se aprecia estacionalidad acusada en el tráfico de pasajeros, aunque los valores punta de tráfico se producen en los meses veraniegos. En el caso de las operaciones, al comienzo del periodo se observa una ligera estacionalidad produciéndose el mayor número de operaciones en verano. Sin embargo, esa estacionalidad se va atenuando en los últimos años del periodo de estudio.

Gráfico 2.3.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros, 2006-2015

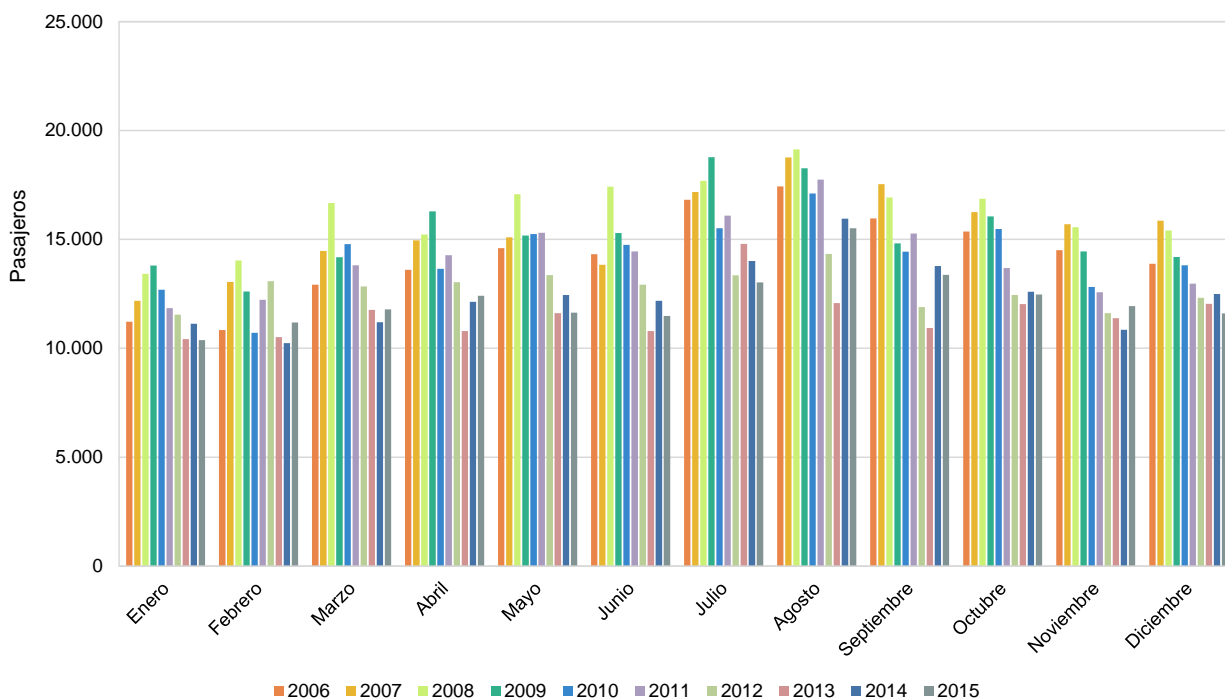
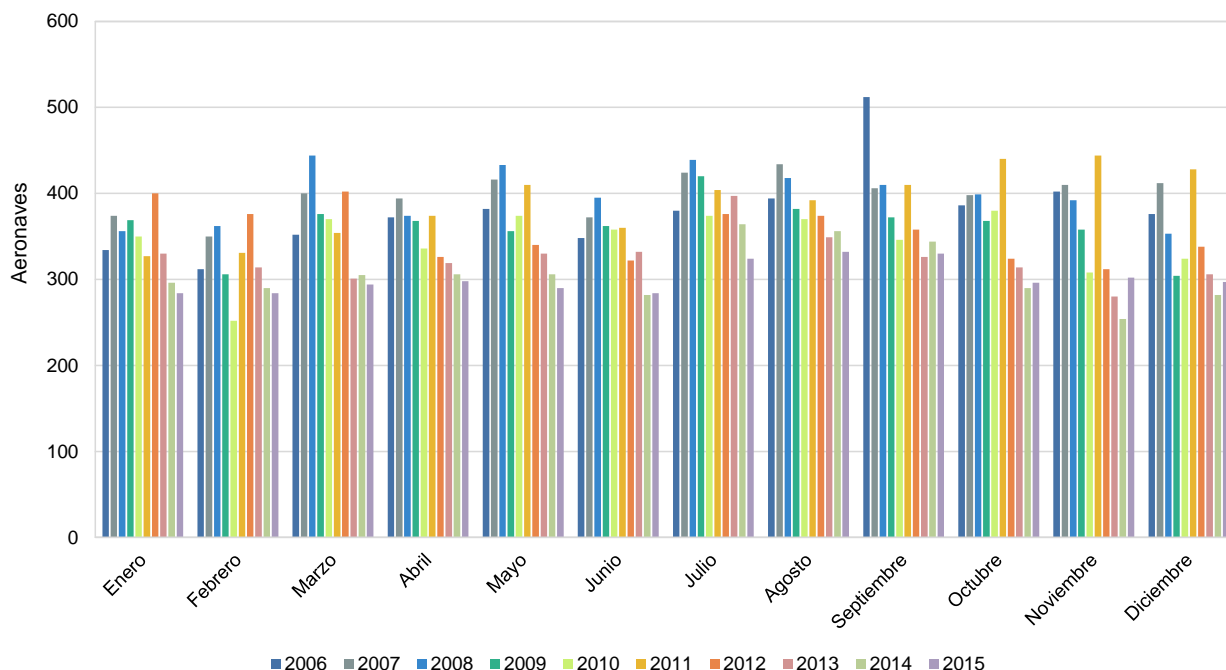


Gráfico 2.4.- Evolución de la estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves, 2006-2015



5.3 Flota usuaria

Como se observa en la Tabla 2.20 la aeronave típica del aeropuerto es el ATR-72 (con número y letra de clave VIII C, respectivamente), con más del 72% de las operaciones comerciales anuales entre 2006 y 2015, superando incluso en 2012 y 2013 el 99,9% de las operaciones comerciales tras la sustitución de los Beechcraft 1900/1900C Airliner y 1900D Airliner que operaban en el aeropuerto y que venían siendo las siguientes aeronaves más utilizadas.

Tabla 2.20.- Evolución de la flota usuaria del aeropuerto 2006 - 2015

Tipo de avión	2005 (%)	2006 (%)	2007 (%)	2008 (%)	2009 (%)	2010 (%)	2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)	2015 (%)
AEROSPATIALE ATR-72	72,32	75,34	85,77	96,27	98,11	98,79	99,54	99,92	99,94	63,36	27,81
BEECHCRAFT 1900/1900C AIRLINER	6,52	7,33	4,59	0,00	0,05	0,16	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00
BEECHCRAFT 1900D AIRLINER	18,40	15,63	8,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,06	0	0,06
BEECHCRAFT TWIN TURBOPROP	2,65	1,60	1,40	2,98	1,58	0,73	0,20	0,00	0,00	0,55	1,83
FAIRCHILD METRO/MERLIN/EXPEDITER	0,05	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AEROSPATIALE ATR-42/72	0,00	0,00	0,00	0,48	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	35,04	65,72
BRITISH AEROSPACE ATP	0,00	0,00	0,00	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RESTO	0,05	0,10	0,09	0,07	0,05	0,32	0,00	0,03	0,00	1,05	4,58

De acuerdo con lo anterior, las aeronaves que predominan en el aeropuerto corresponden a puestos de estacionamiento tipo VIII.

5.4 Evolución del tráfico de otras clases de tráfico

La Tabla 2.21 y muestra la evolución de los pasajeros y operaciones OCT en el periodo de estudio.

Tabla 2.21.- Tráfico de pasajeros y de operaciones OCT, 2006-2015

Año	Pasajeros OCT	% sobre pax totales	Crecimiento	Operaciones OCT	% sobre op totales	Crecimiento
2006	2.781	1,62%	27,45%	674	14,81%	27,65%
2007	2.580	1,40%	-7,23%	518	10,81%	-23,15%
2008	2.462	1,26%	-4,57%	614	12,86%	18,53%
2009	1.545	0,84%	-37,25%	429	9,88%	-30,13%
2010	1.060	0,62%	-31,39%	431	10,41%	0,47%
2011	1.322	0,78%	24,72%	762	16,30%	76,80%
2012	1.109	0,73%	-16,11%	603	14,19%	-20,87%
2013	764	0,55%	-31,11%	462	11,85%	-23,38%
2014	1.195	0,80%	56,41%	427	11,59%	-7,58%
2015	603	0,41%	-49,54%	228	6,31%	-46,60%

En ambos casos, el comportamiento es similar, produciéndose importantes altibajos a lo largo del periodo. En 2015 las OCT supusieron el 0,41% de los pasajeros totales y el 6,31% de las operaciones totales del aeropuerto, tras alcanzar en 2006 su máximo porcentaje en pasajeros y segundo porcentaje en operaciones.

En cuanto a la distribución de las OCT por Tipo de Servicio, tal como se muestra en la Tabla 2.22 y la Tabla 2.23, tanto en pasajeros como en operaciones destacan especialmente los tipos de servicio Militar, Otros Trabajos Aéreos, Privados y Otros Estado.

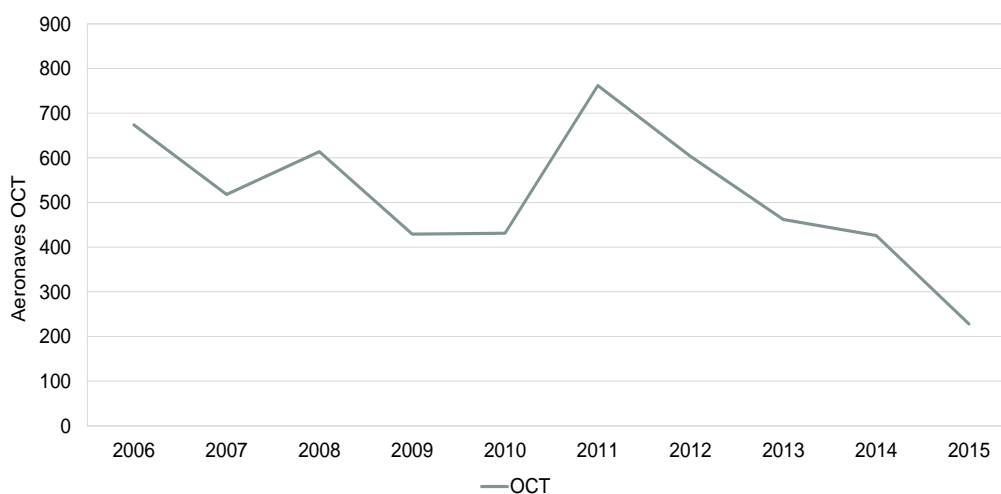
Tabla 2.22.- Evolución del tráfico de pasajeros OCT por tipo de servicio

Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Entrenamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Escuela	0	0	0	0	0	0	4	4	26	0
Estado	379	478	0	0	24	0	0	0	24	0
Fotografía	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0
Militar	822	829	960	723	422	364	347	192	467	311
Otros trabajos aéreos	983	686	603	423	370	450	505	456	542	139
Otros Estado	79	100	421	187	95	395	112	64	55	36
Privados	506	445	439	190	52	109	95	48	77	76
SAR	12	42	39	0	97	4	46	0	0	41
Total general	2.781	2.580	2.462	1.545	1.060	1.322	1.109	764	1.195	603

Tabla 2.23.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT por tipo de servicio

Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Entrenamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2
Escuela	0	0	0	0	0	4	5	6	14	18
Estado	16	25	0	0	4	0	0	0	22	0
Fotografía	0	0	0	10	2	0	0	0	0	0
Militar	146	125	138	120	115	140	117	109	106	97
Otros trabajos aéreos	298	158	136	102	152	267	250	233	208	38
Otros Estado	20	24	146	48	40	229	84	66	23	12
Privados	192	178	188	149	102	120	121	48	50	50
SAR	2	8	6	0	16	2	26	0	0	11
Total general	674	518	614	429	431	762	603	462	427	228

Gráfico 2.5.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT, 2006-2015



5.5 Evolución de los valores punta y de diseño

5.5.1 Valores punta y de diseño de pasajeros

Los pasajeros día punta, en adelante PDP, se definen como los pasajeros del día punta comercial. En 2015, este día fue el 25 de septiembre con 730 pasajeros comerciales.

Se define el parámetro *pasajeros hora punta*, en adelante PHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año. Para el año 2015 el valor de PHP se dio el 27 de diciembre a las 17 horas y supuso un total de 327 pasajeros.

Con objeto de no sobredimensionar las infraestructuras destinadas a los pasajeros para un valor que se produce únicamente de forma puntual durante el año, no se emplea el número de pasajeros hora punta para el diseño de las infraestructuras, sino que se define el parámetro *pasajeros hora de diseño*, PHD, que siempre tendrá un valor menor o igual que PHP. En el caso del Aeropuerto de El Hierro el valor de PHD se

define como los pasajeros resultantes en la hora 30, existiendo 30 horas en el año en las que se alcanza o supera este valor.

La Tabla 2.24 recoge los tráficos de pasajeros comerciales punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.24.- Evolución valores punta y diseño de pasajeros, 2006 - 2015

	PDP	PHP	PHD	PHDIleg	PHDsal	PHDIleg/PHD (%)	PHDsal/ PHD (%)
2006	912	289	217	141	139	64,98%	64,06%
2007	852	284	230	137	139	59,57%	60,43%
2008	821	284	225	131	134	58,22%	59,56%
2009	877	265	195	138	141	70,77%	72,31%
2010	805	269	172	123	128	71,51%	74,42%
2011	1.032	276	200	117	137	58,50%	68,50%
2012	1.022	228	164	99	124	60,37%	75,61%
2013	821	219	159	132	129	83,02%	81,13%
2014	712	267	198	109	141	55,05%	71,21%
2015	730	327	190	74	137	38,95%	72,11%

5.5.2 Valores punta y de diseño de aeronaves

Las aeronaves día punta, en adelante ADP, se definen como las aeronaves del día punta total. En el año 2015 este día fue el 22 de diciembre, con 20 movimientos.

Se define el parámetro *aeronaves hora punta*, en adelante AHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales y OCT) a lo largo de un año. Para el año 2015 el valor de AHP se dio el 22 de diciembre a las 12 horas y supuso un total de 7 movimientos.

En el caso de las aeronaves, la hora de diseño se define como aquella en la que se produce la punta de aeronaves comerciales.

La Tabla 2.25 recoge los tráficos de aeronaves punta y de diseño correspondientes al año 2015.

Tabla 2.25.- Tráfico comercial de aeronaves en hora punta y hora de diseño en 2015

	ADP	AHP	AHD	AHDIleg	AHDsal	AHDIleg/AHD (%)	AHDsal/ AHD (%)
2006	33	16	6	3	3	50,00%	50,00%
2007	22	11	5	3	3	60,00%	60,00%
2008	28	7	5	3	3	60,00%	60,00%
2009	25	7	4	2	2	50,00%	50,00%
2010	20	5	5	3	3	60,00%	60,00%
2011	24	6	6	3	3	50,00%	50,00%
2012	22	6	5	3	3	60,00%	60,00%
2013	24	7	5	3	3	60,00%	60,00%
2014	26	6	5	3	3	60,00%	60,00%
2015	20	7	5	3	3	60,00%	60,00%

5.5.3 Tráfico OCT en periodos punta

En el año 2015, el día punta de tráfico de aeronaves OCT se dio el 22 de diciembre, con un total de 11 operaciones OCT en cada uno de ellos. El hecho de que el valor del nº total de aeronaves que operaron en esa misma fecha fuera 20, pone de manifiesto la importancia del tráfico OCT en los valores punta de las operaciones de aeronaves.

La hora punta de aeronaves OCT durante el año 2015 fue las 12:00 h del 22 de diciembre, con un total de 7 operaciones.

5.6 Evolución de las mercancías

Durante el año 2015 se transportaron un total de 74.842 kg de mercancías en el Aeropuerto de El Hierro. La Tabla 2.26 muestra la evolución del tráfico de mercancías en el periodo 2006-2015.

Tabla 2.26.- Evolución del tráfico de mercancías, 2006-2015

	TOTAL (kg)	Crecimiento (%)
2006	164.020	-5,68%
2007	171.379	4,49%
2008	171.717	0,20%
2009	153.967	-10,34%
2010	145.443	-5,54%
2011	135.042	-7,15%
2012	112.608	-16,61%
2013	104.285	-7,39%
2014	74.153	-28,89%
2015	74.842	0,93%

Tal y como se observa en la tabla anterior, el tráfico de mercancías en el aeropuerto, que se mantuvo bastante estable, alrededor de los 170.000–150.000 kg, a lo largo del periodo comprendido entre los años 2006 y 2009, sufrido una considerable y continua disminución a partir de entonces hasta los 74.842 Kg del último año histórico en estudio.

Es importante destacar que la totalidad de las mercancías transportadas a/desde el aeropuerto han sido interinsulares durante todo el periodo de estudio y que, dentro de los destinos interinsulares, más del 98% del tráfico de mercancías durante todo el periodo, ha sido con el aeropuerto de Tenerife Norte.

6 Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.27 se muestran las capacidades tanto de Espacio Aéreo como de Campo de Vuelos, así como un resumen de las infraestructuras del Edificio Terminal en términos de superficie o unidades.

Tabla 2.27.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias		
Espacio Aéreo		
Espacio aéreo	Capacidad	
	35 ops/ h	
Campo de vuelos		
Campo de vuelos ⁽¹⁾	Capacidad	
	11 ops/ h	
Plataforma		
Plataforma ⁽²⁾	Actual	
	3 puestos	
Superficie o elemento Edificio Terminal		
	Actual	
SALIDAS	Vestíbulo de salidas (m ²)	562
	Mostradores de facturación (ud)	5
	Control de seguridad (ud) ⁽³⁾	1
	Control de pasaportes (ud)	0
	Zona de espera y embarque (m ²)	197
	Puertas de embarque asistidas (ud)	0
	Puertas de embarque remoto (ud) ⁽⁴⁾	2
LLEGADAS	Control de pasaportes (ud)	0
	Hipódromos de recogida de equipajes NB (ud)	1
	Zona de recogida de equipajes ⁽⁵⁾ (m ²)	276
	Vestíbulo de llegadas (m ²)	150

(1) Este valor se corresponde con el 85% del Rendimiento Máximo de Pista, RMP, proporcionado por PICAP

(2) Son puestos de uso simultáneo

(3) Control 1A+2RX

(4) Puertas de uso simultáneo

(5) Incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipajes y zona de circulación