



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE nº 219 con fecha 12 de septiembre de 2001.

El “Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 291/1998 para su aprobación.

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna es un aeropuerto en el que el tráfico comercial de pasajeros constituye la práctica totalidad del tráfico del aeropuerto representando más del 99% del tráfico total de pasajeros. Se trata de un aeropuerto en el que el tráfico aéreo es principalmente nacional, con más del 98% del tráfico total de pasajeros comerciales, repartiéndose casi equitativamente entre tráfico interinsular y peninsular.

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 superan el 93% de las operaciones del aeropuerto en los últimos 3 años.

En lo relativo al tráfico interinsular el mercado se reparte mayoritariamente entre el Grupo Binter, el cual está constituido por Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines. En lo que respecta a vuelos peninsulares, las compañías dominantes en 2018 fueron Vueling (23,88%), seguida por Air Europa (22,75%) e Iberia Express (21,79%).

La aeronave con mayor relevancia a lo largo de estos años es la familia ATR (ATR 42 y ATR 72), ya que se trata de la aeronave principal de los operadores interinsulares. Las siguientes aeronaves pertenecen a la familia B737, utilizadas por Air Europa y Ryanair, seguidas por la familia A320/A321, aeronaves utilizadas por Iberia Express y Vueling.

Por otro lado, aunque la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 en el año 2020, a escala nacional e internacional, ha ocasionado una fuerte caída en los niveles de tráfico en el aeropuerto, el desarrollo del Plan Director y las actuaciones que propone no se verán afectadas manteniendo su validez como herramienta de planificación a medio y largo plazo, ya que la ejecución de las determinaciones que se recogen en el mismo están ligadas al cumplimiento de unos determinados niveles de tráfico, y no a horizontes temporales concretos.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna dispone de una pista, 12-30, de 3.171 x 45 m. El campo de vuelos tiene cinco calles de salida y una calle de rodaje paralela a la pista, de 3.052 m de longitud, que da servicio a las dos cabeceras.

Por otro lado, la plataforma de estacionamiento de aeronaves presenta una elevada flexibilidad, al disponer de varios puestos que se pueden reconfigurar de forma que den servicio a diferentes tamaños de aeronaves. Existen distintas configuraciones de plataforma según se de preferencia a unos u otros tipos de aeronaves. El número de estacionamientos simultáneos varía entre 16 puestos de estacionamiento, priorizando los puestos de mayor tamaño y 22 puestos simultáneos, priorizando el mayor número de aeronaves.

Asimismo, cuenta con un Edificio Terminal de planta rectangular para el tratamiento de pasajeros. La edificación consta de dos plantas para el uso de pasajeros, siendo la planta superior zona exclusivamente para lado aire.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna se alcanzarían para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), 7.667.500 pasajeros comerciales y 86.750 operaciones comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 2.450 pasajeros por hora y 27 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 90.970 operaciones anuales (comerciales y de otras clases de tráfico) y el número de pasajeros totales ascienda a 7.680.300.

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, con la creación de áreas de seguridad de extremo de pista en ambas cabeceras que por normativa se deberían tener en el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna.

En el subsistema de actividades aeroportuarias se propone la ampliación del actual edificio terminal por ambos extremos, para dotarle de los equipamientos necesarios en el último horizonte de estudio. Además, surge la necesidad de aumentar las plazas de aparcamiento, que ya actualmente son insuficientes para atender la demanda.

Por otra parte, será necesario proponer un edificio terminal para uso exclusivo de aviación general, así como nuevos viales en el aeropuerto, zonas de actividades complementarias y la reordenación del vallado para convertir la zona de abastecimiento en lado aire.

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.