

2

Descripción de la Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno

1	Generalidades	2.1
2	Estado actual del aeropuerto	2.2
	2.1 Introducción	2.2
	2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves	2.3
	2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias	2.10
3	Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo	2.30
	3.1 Introducción	2.30
	3.2 Área de jurisdicción de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna	2.30
	3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada, salida y aproximación final al aeropuerto	2.31

4	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.33
4.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas	2.33
4.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.35
5	Infraestructuras de acceso	2.36
5.1	Accesos por carretera	2.36
5.2	Red ferroviaria	2.36
6	Análisis del tráfico	2.38
6.1	Estructura del tráfico	2.39
6.2	Evolución del tráfico comercial	2.40
6.3	Evolución del tráfico OCT	2.55
6.4	Evolución de los valores punta y de diseño	2.55
6.5	Evolución de las mercancías	2.57
7	Resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias	2.59

SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

1 Generalidades

La provincia de Santa Cruz de Tenerife se compone de cuatro islas pertenecientes al Archipiélago Canario, las llamadas occidentales: Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro. La superficie total de las cuatro islas, 3.381 km², representa el 0,67 % del territorio nacional, situándose por este motivo, junto con la vecina provincia de Las Palmas y las tres provincias del País Vasco, entre las de menos superficie de España. De entre sus islas, Tenerife es la de mayor extensión, con 2.034 km².

Ilustración 2.1.- Archipiélago Canario



Fuente: www.gobiernodecanarias.org

La localización geográfica sitúa el archipiélago entre los 27 y 29 grados al norte del ecuador, y entre los 13 y 18 al oeste del meridiano de Greenwich. En concreto la isla de Tenerife se sitúa entre las coordenadas geográficas siguientes:

28° 34'48" N (Punta Anaga) y 28° 00'00" N (Punta Rasca); y

16° 55'18" W (Punta Teno) y 16° 08'18" W (Punta Anaga).

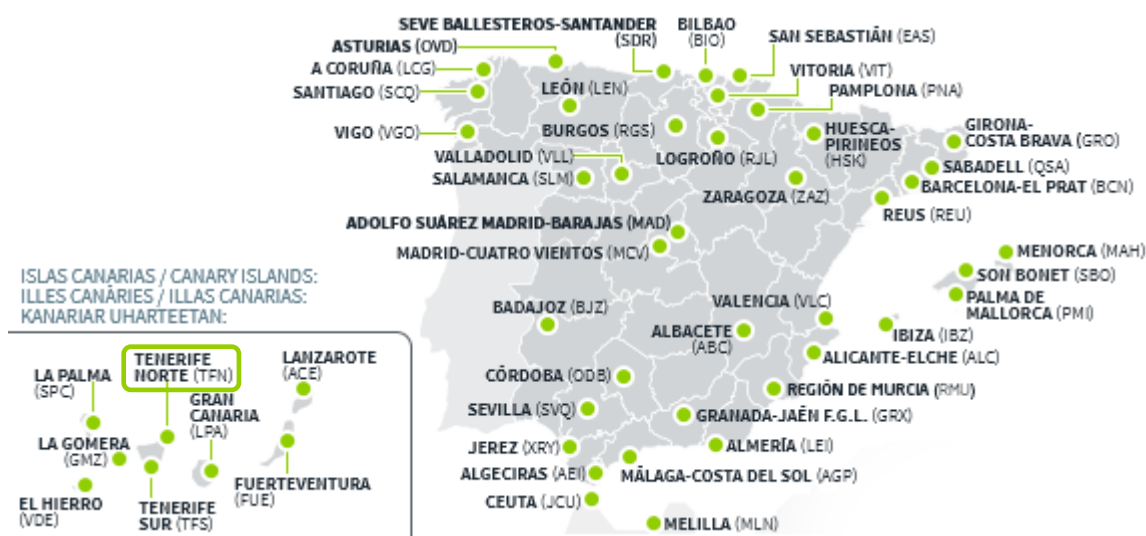
La isla de Tenerife tiene forma triangular, con unos 97 km de longitud y una anchura que oscila entre los 16 y 48 km. Es la más alta: en su centro se alza el Pico del Teide, que con sus 3.718 m representa el punto más elevado de toda España. Tiene hasta 200 pequeños islotes o roques a su alrededor, entre los que destacan los de Anaga, Garachico, y Fasnia, que suman un total de 213.835 m².

2 Estado actual del aeropuerto

2.1 Introducción

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna está situado a unos 13 km al oeste de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la zona denominada Llano de San Lázaro, perteneciente al municipio de San Cristóbal de La Laguna. En la Ilustración 2.2 se muestra la situación del aeropuerto en el ámbito de la red de Aena SME, S.A..

Ilustración 2.2.- Situación del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna en la red de aeropuertos de Aena SME, S.A.



Fuente: Aena SME, S.A.

Las coordenadas de los puntos característicos del aeropuerto se definen en la Tabla 2.1.

Tabla 2.1.- Puntos característicos del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna

Punto	Coord. Geográficas Decimales en REGCAN		
	Latitud	Longitud	H (Alt Ort.)
ARP	28° 28' 58" N	16° 20' 30" W	630 m
Umbral 12	28° 29' 15,92" N	16° 21' 24,87" W	628,6 m
Umbral 30	28° 28' 39,71" N	16° 19' 35,71" W	611,6 m

Fuente: AIP

La temperatura de referencia del aeropuerto es de 26°C y su elevación de 633 m.

La clasificación del mismo es la siguiente:

Tipo: Aeropuerto de utilización conjunta civil-militar

Clase: Internacional

Categoría OACI: 4-D

Categoría Administrativa: Primera

El indicativo del aeropuerto es GCXO según OACI y TFN según IATA, y su horario de servicio es de 6:00 a 22:00 en verano y de 7:00 a 23:00 en invierno (horario universal UTC).

2.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

2.2.1 Campo de vuelos

2.2.1.1 Pista

El aeropuerto dispone de una única pista de 3.171 m de longitud, 45 m de anchura y de orientación 12-30. Sus características más importantes se indican en la Tabla 2.2.

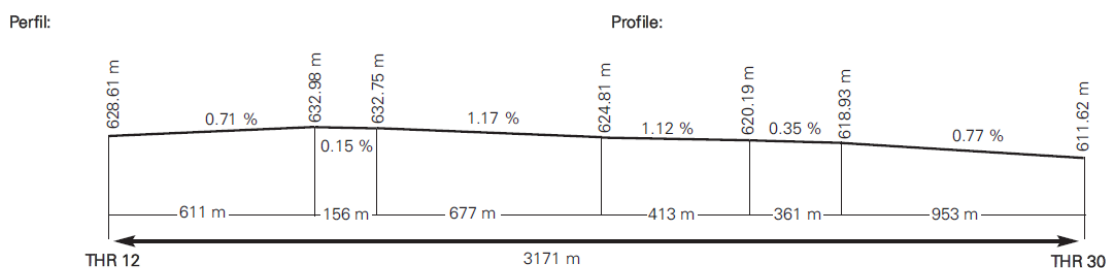
Tabla 2.2.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
12	110.57° GEO 116° MAG	3.171	45	Asfáltico
30	290.59° GEO 296° MAG	3.171	45	Asfáltico

Fuente: AIP (noviembre 2019)

En la Ilustración 2.3 se presenta el perfil longitudinal de la pista, extraído del AIP.

Ilustración 2.3.- Perfil longitudinal de la pista



Fuente: AIP (noviembre 2019)

Cuenta con una franja de 3.291 m x 150 m. La pista 12 dispone de zona libre de obstáculos (CWY), tiene una longitud de 193 m y un ancho de 150 m. En cuanto a las áreas de seguridad de extremos de pista (RESA), la pista 12 dispone de una RESA de 133 m de longitud y 150 m de ancho, la RESA de la pista 30 tiene una longitud y un ancho de 90 m. Por el contrario, carece de zonas de parada (SWY) por cualquiera de las dos cabeceras. En la Tabla 2.3 se incluyen las dimensiones de estas zonas.

Tabla 2.3.- Dimensiones de SWY, CWY, RESA y franja

Pista	SWY (m)	CWY (m)	RESA (m)	Franja (m)
12	No	193 X 150	133 X 150	3.291 x 150
30	No	No	90 X 90	3.291 x 150

Fuente: AIP (noviembre 2019)

La superficie con la que está pavimentada la pista 12-30 es hormigón asfáltico y su resistencia está clasificada como PCN 53/F/C/W/T.

Según lo anterior, las distancias declaradas son las descritas en la Tabla 2.4.

Tabla 2.4.- Distancias declaradas

Cabecera	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
12	3.171	3.171	3.364	3.171
30	3.171	3.171	3.171	3.171
12 INT E-2	2.546	2.546	2.739	-
30 INT E-4	1.906	1.906	1.906	-

Fuente: AIP (noviembre 2019)

Donde:

TORA = Recorrido de despegue disponible

ASDA = Distancia de aceleración parada disponible

TODA = Distancia de despegue disponible

LDA = Distancia de aterrizaje disponible

La longitud básica¹ de la pista 12-30 se obtiene a partir de la longitud de pista (3.171 m) corregida por elevación (630 m), temperatura de referencia (26°C) y pendiente (0,675%). A partir de estas correcciones, la longitud básica es de 2.249 m (RWY30, caso más restrictivo). Se utilizará en capítulos posteriores para determinar si la longitud de la pista es suficiente o no para las operaciones en las rutas desde el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna.

La pista 12-30 dispone para cada cabecera de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI) y de luces de identificación de umbral, además, la pista 30 dispone de luces de zona de toma de contacto de 900 m. El sistema de luces de aproximación es de Precisión de Cat I reducido, de 420 m de longitud para la pista 12 y de precisión de Cat II/III, de 420 m, para la pista 30. En la Tabla 2.5 se resumen las características básicas de la iluminación de las pistas.

Tabla 2.5.- Sistemas de iluminación y ayudas a la aproximación visual

PISTA	Aproximación	PAPI	Umbral	Zona toma contacto	Eje de pista	Distancia luces eje pista	Borde de pista	Distancia luces borde de pista	Extremo de pista
12	Precisión CAT I reducido, 420 m	3º	Verdes, con barras de ala	No	2.271 m blancas, 600 m rojas y blancas, 300 m rojas	15 m	2.571 m blancas, 600 m amarillas	50 m	Rojas
30	Precisión CAT II/III 420 m	3º	Verdes, con barras de ala	900 m blancas.	2.271 m blancas, 600 m rojas y blancas, 300 m rojas	15 m	2.571 m blancas, 600 m amarillas	50 m	Rojas

Fuente: AIP (noviembre 2019)

¹ En el Documento III de este Plan Director se detallan los coeficientes de corrección aplicados y el significado del término.

El sistema de señalización de la pista está formado por designadores, umbrales, eje, faja lateral, zona de toma de contacto y punto de visada.

Ilustración 2.4.- Vista lateral de la pista con la Terminal de fondo



Según el último estudio PICAP “Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. RWY 30”, elaborado el 21 de diciembre de 2017, el rendimiento máximo de pista sin operación de aeronaves clave E, es de 40 operaciones/hora con una capacidad sostenible de 32-36 operaciones/hora (80-90% RMP). En caso de considerar operaciones de aeronave clave E, que actualmente operan con restricciones en el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, el rendimiento máximo de pista sería de 29 operaciones/hora (23-27 ops/h de capacidad sostenible) en caso de una llegada de aeronave clave E, y de 26 operaciones/hora (20-24 ops/h de capacidad sostenible) en caso de una salida de aeronave clave E.

2.2.1.2 Calles de salida y rodaje

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.

La calle E-1 conecta la calle de rodaje paralela con el umbral 12, y la calle E-5 conecta dicha calle de rodaje paralela con el umbral 30. El AIP vigente en el momento de la redacción de este documento estipula que, salvo otra autorización del ATC, las aeronaves que aterricen por la pista 30 abandonarán la misma por E-1 o E-2 y las que lo hagan por la pista 12 la abandonarán por E-4 o E-5. La calle E-3 queda limitada a aeronaves con envergadura menor o igual a 30 m, con uso sujeto a autorización previa de ATC.

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

Tabla 2.6.- Calles de salida

Denominación	Anchura (m)	Pavimento	Resistencia
E-1	23,0	Asfáltico	PCN 121/F/A/W/T
E-2	23,0	Asfáltico	PCN 30/F/B/W/T
E-3	22,5	Asfáltico	PCN 33/F/B/W/T
E-4	22,5	Asfáltico	PCN 50/F/A/W/T
E-5	23,0	Asfáltico	PCN 121/F/A/W/T

Fuente: AIP (marzo 2019)

El sistema de señalización de estas calles está formado por borde y eje. El sistema de iluminación consta de luces de borde y eje.

La calle de rodaje paralela, R, por su parte, tiene 22,5 m de anchura.

La plataforma de aviación general y la perteneciente al Aeroclub están conectadas a través de dos calles de acceso, Y y W, con la calle de rodaje paralela. W tiene un ancho de 20 m e Y de 15 m, ambas construidas en pavimento asfáltico.

2.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

El aeropuerto dispone de dos plataformas de estacionamiento de aeronaves, una para aviación comercial frente al Edificio Terminal, y otra para aviación general. La situación de las mismas se refleja en la Ilustración 2.5.

La Plataforma de Aviación Comercial tiene una superficie aproximada de 159.340 m², está construida en hormigón y presenta una resistencia PCN 56/R/B/W/T, excepto los puestos de estacionamiento 5, 5A, 5B, T1, T2 y K1 que presentan una resistencia PCN 56/R/A/W/T. Dispone de iluminación de borde. Cuenta con 32 posiciones de estacionamiento y cuatro puestos para helicópteros.

No existe puesto de estacionamiento aislado específico.

La Plataforma de Aviación General, tiene dos áreas diferenciadas, la primera de ellas, la más antigua, tiene una superficie aproximada de 7.230 m², es de hormigón asfáltico con una resistencia PCN 12/F/D/W/T y tiene una capacidad para 4 aeronaves ligeras y un helicóptero. La segunda de ellas, la más nueva y situada más al oeste, tiene una superficie aproximada de unos 6.820 m² y alberga tres posiciones de estacionamiento, AG1, AG2 y AG3 con una resistencia PCN 12/F/A/W/T.

La disposición de los puestos de estacionamiento de la plataforma es la que se muestra en la siguiente ilustración, mientras que en la Tabla 2.7 se indica la descripción de dichos puestos y el tipo de aeronave máxima para la que están diseñados.

Ilustración 2.5.- Puestos de estacionamiento del AIP

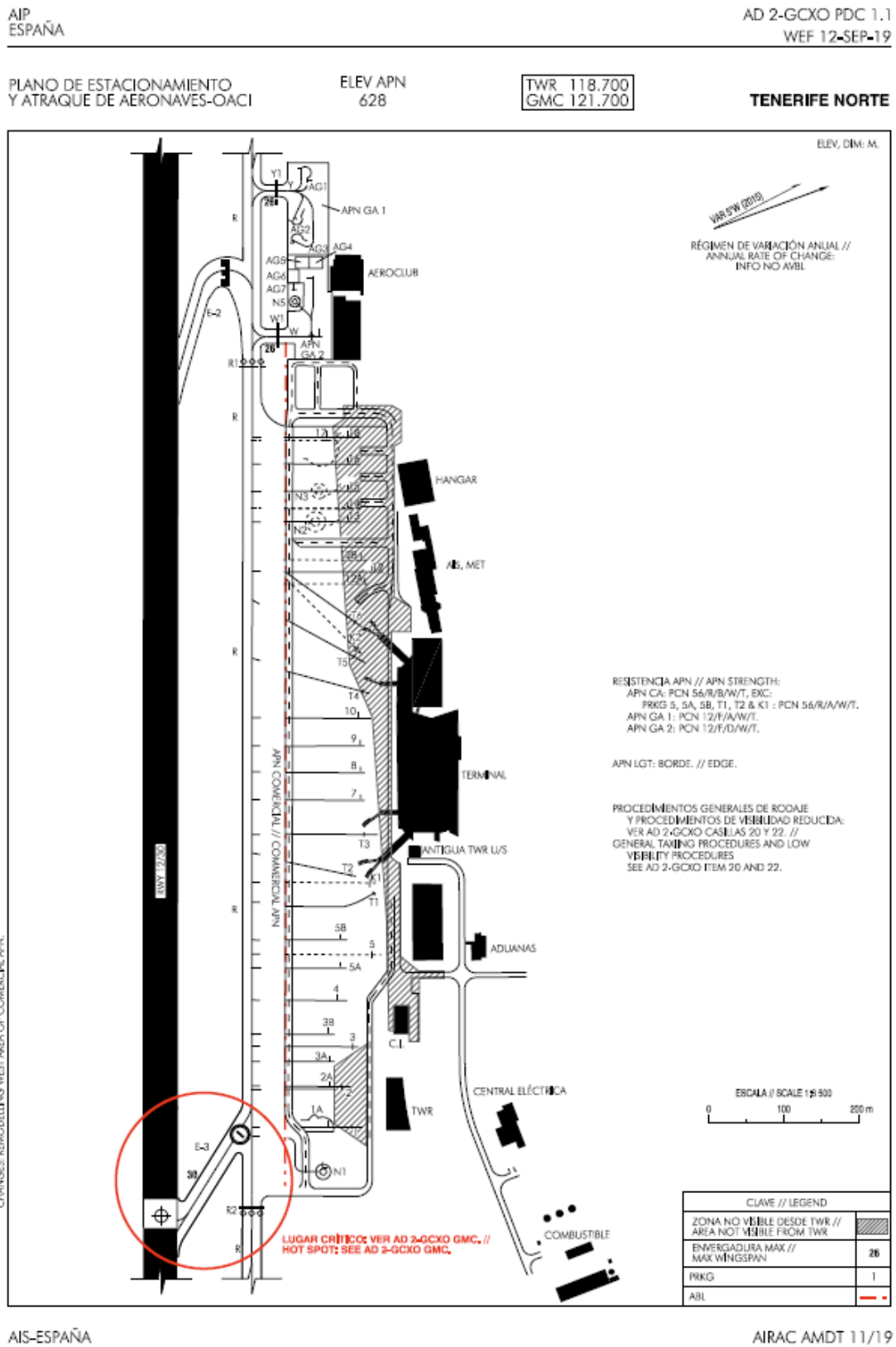


Tabla 2.7.- Aeronaves tipo por puesto de estacionamiento. Plataforma de Aviación Comercial

Puesto	Aeronave máxima	Tipo aeron. Máx.	Sobre aeron. máxima	Salida	Observaciones
1	B763	D	III	Remolcada	Incomp. 1A (1)
1A	739W	C	V	Autónoma	Incomp. 1
2	B739	C	V	Remolcada	Incomp. 2A y 3A (1) (3)
2A	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 2 (1)
3	B763	D	III	Remolcada	Incomp. 3A y 3B (1)
3A	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp.2 y 3 (1)
3B	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 3 (1)
4	739W	C	V	Remolcada	(1)
5	B744	E	I	Remolcada	Incomp. 5A y 5B (1)
5A	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 5 (1)
5B	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 5 (1)
K1	A350	E	I	Remolcada	Incomp. T1 y T2 (1)(2)
7	AT72	C	VIII	Remolcada	(1)
8	AT72	C	VIII	Remolcada	(1)
9	AT72	C	VIII	Remolcada	(1)
10	AT72	C	VIII	Remolcada	(1)
K2	A350	E	I	Remolcada	Incomp. T5 y T6 (1)(2)
12	B763	D	III	Remolcada	Incomp. 12A, 12B (1)
12A	CRJX	C	VIII	Remolcada	Incomp. 12 (1)
12B	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 12 (1)
13	739W	C	V	Remolcada	Incomp. 14, N2 (1)
14	A350	E	VIII	Remolcada	Incomp. 13, 15, N2, N3 (1)
15	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 14, N3 (1)
16	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 17 (1)
17	739W	C	V	Autónoma	Incomp. 16, 18
18	AT72	C	VIII	Remolcada	Incomp. 17 (1)
N1	KA27	-	-	Autónoma	HEL
N2	S61	-	-	Autónoma	HEL Incomp 13, 14
N3	B412	-	-	Autónoma	HEL Incomp 14, 15
T1	739W	C	V	Remolcada	Incomp. K1 (1)(2)
T2	A321	C	V	Remolcada	Incomp. K1 (1)(2)
T3	B763	D	III	Remolcada	(1)(2)
T4	B753	D	III	Remolcada	(1)(2)
T5	739W	C	V	Remolcada	Incomp. K2 (1) (2)
T6	A321	C	V	Remolcada	Incomp. K2 (1)(2)

- (1) Salida retroceso
- (2) Pasarela
- (3) Sin winglets

Fuente: AIP (noviembre 2019)

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 cuatro puestos de tipo I (5, 14, K1 y K2), que pueden convertirse cada uno de ellos en dos puestos de tipo VIII (5), de tipo V (K1 y K2) o de tipo V y VIII (14). De forma análoga, el puesto 3 de tipo III, da lugar a dos puestos de tipo VIII. Otra posibilidad de configuración puede ser la de utilizar el puesto 1 y 2, de tipo III y VI respectivamente, en lugar del 1A y 2A, de menor tamaño, o viceversa.

La plataforma dispone de 4 pasarelas telescópicas situadas en los extremos del Edificio Terminal. Dos de ellas son “dobles”, posibilitando el embarque y desembarque de pasajeros a través de dos puertas en las aeronaves de tipo I.

Según las incompatibilidades anteriormente descritas existen las siguientes configuraciones de plataforma según se de preferencia a unos u otros tipos de aeronaves. Una de ellas con 16 puestos de estacionamiento, priorizando los puestos de mayor tamaño y la segunda con 22 puestos priorizando el mayor número de aeronaves, tal como se muestra a continuación.

Tabla 2.8.- Configuración plataforma aviación comercial. Aeronaves de mayor tamaño

Tipo sobre	Nº puestos
I	4
III	5
V	2
VI	1
VIII	4
Total general	16

Fuente: Datos AIP (noviembre 2019)

Tabla 2.9.- Configuración plataforma aviación comercial. Mayor número de aeronaves

Tipo sobre	Nº puestos
III	4
V	6
VI	1
VIII	11
Total general	22

Fuente: Datos AIP (noviembre 2019)

Ilustración 2.6.- Plataforma de estacionamiento de aeronaves



2.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

2.3.1 Zona de Pasajeros

2.3.1.1 Área Terminal

El actual Edificio Terminal de pasajeros fue inaugurado en 2003. Dispone de cuatro niveles:

- Sótano, se ubican en él oficinas, el patio de carrillos de salidas y llegadas, zonas técnicas y dependencias de la policía entre otros. Desde este nivel se tiene acceso al aparcamiento.
- Planta baja, en la que se encuentra la totalidad de la zona de llegadas, así como la parte del vestíbulo de salidas con los mostradores de facturación, los controles de seguridad y la zona de embarque a posiciones remotas con 6 puertas utilizadas para vuelos interinsulares. Disponiendo, además, de una séptima puerta de embarque en el extremo oeste, que podría ser utilizada bien para vuelos interinsulares (con embarque por planta baja) o para otro tipo de vuelo embarcando por planta alta. También dispone de aseos, concesiones comerciales y oficinas.
- Entreplanta, cuya función principal es la de conducir a los pasajeros desde la pasarela hasta la zona de recogida de equipajes de la planta baja. También se ubican en ella la Sala V.I.P y la sala de autoridades, así como diversas áreas técnicas, dependencias privadas y concesiones comerciales.
- Planta superior, perteneciendo al lado aire, donde se encuentra la sala de espera y embarque destinada a vuelos no interinsulares, con los controles de pasaporte de salidas. Hay 4 puertas de embarque para posiciones remotas (una de estas puertas es flexible, pudiendo ser utilizada en planta baja para vuelos interinsulares) y 6 puertas a posiciones asistidas por pasarelas. Esta planta también dispone de áreas comerciales y de restauración, de aseos, así como de una zona de oficinas.

Planta baja

La zona de salidas se encuentra en el extremo Oeste del edificio, y consta de un vestíbulo de salidas y una zona de facturación con 26 mostradores, más 2 para equipajes especiales. La zona de mostradores se divide en dos zonas de 13 mostradores separados por el acceso al control de seguridad.

Tras los mostradores de facturación se encuentran 3 controles de seguridad dobles, con 6 máquinas de inspección y tres arcos RX, que dan acceso al lado aire. A continuación, se accede directamente a la sala de embarque de vuelos interinsulares, con 6 puertas de embarque a puestos remotos y otra puerta en remoto compartida con la planta superior, o bien al nivel superior, con vuelos al resto de destinos, mediante escaleras y ascensores.

La zona de llegadas se encuentra íntegramente en esta planta. Consta de 4 puestos de control de pasaportes situados a la entrada de la sala de recogida de equipajes, dos para la zona UE y otros dos a la entrada de la zona No UE.

La sala de recogida de equipajes dispone de 5 hipódromos. De las 5 cintas existentes, una de ellas se encuentra en un extremo de la sala y separada de las demás, pudiendo ser utilizada de forma aislada para vuelos que precisen realizar control de aduanas. Desde la sala de recogida se accede al vestíbulo de llegadas donde se ubican zonas de restauración y las oficinas de rent a car.

Ilustración 2.7.- Vestíbulo de salidas y sala de embarque interinsular

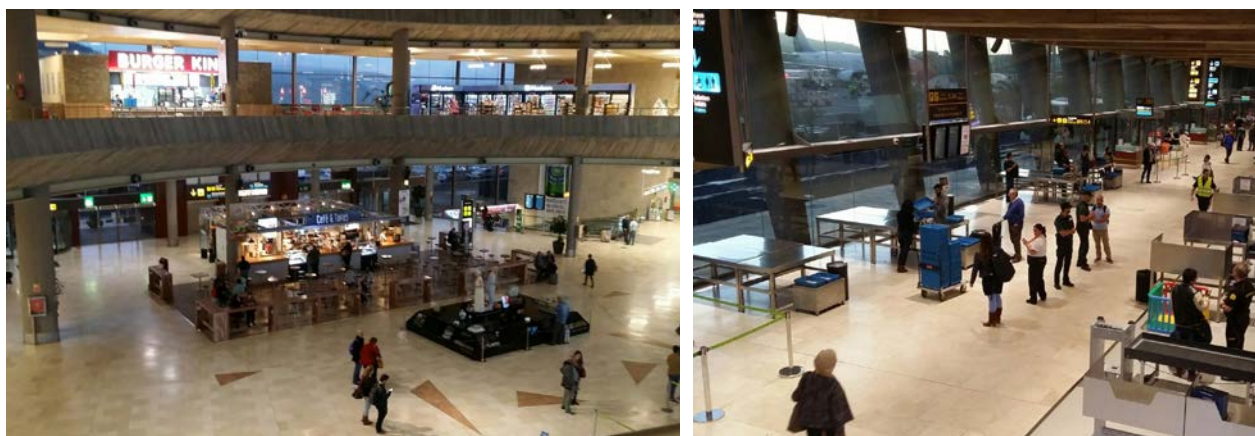
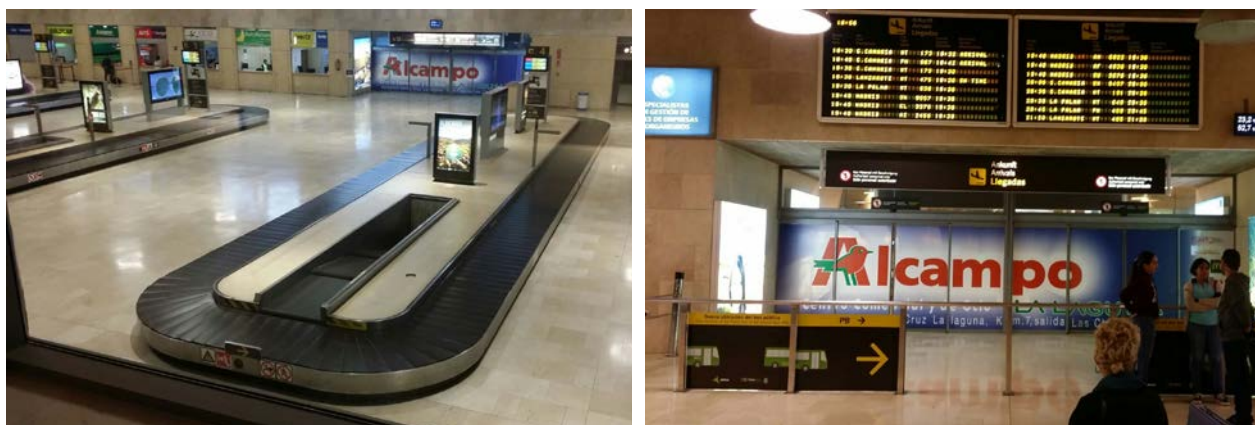
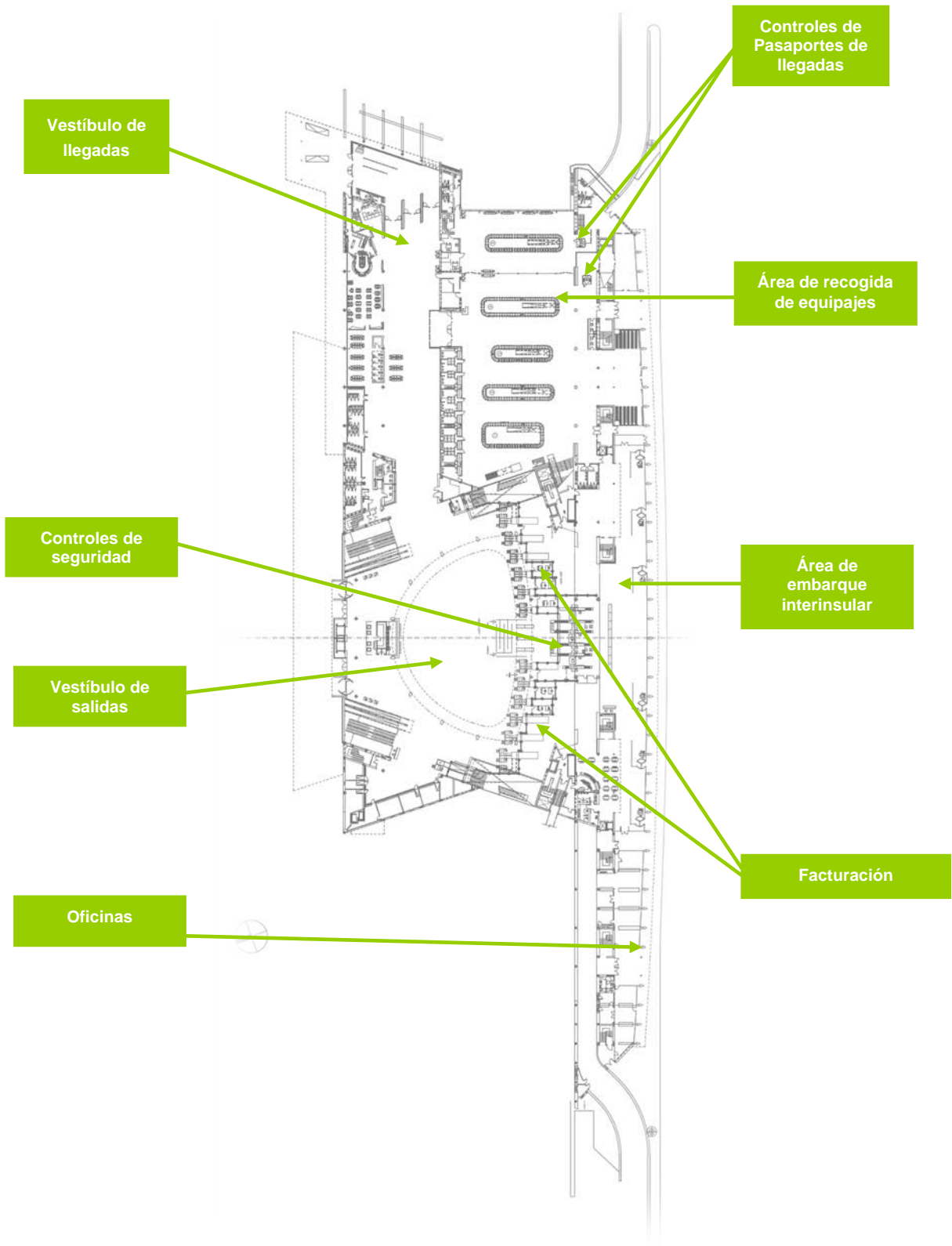


Ilustración 2.8.- Sala de recogida de equipaje y vestíbulo de llegadas



A continuación se muestra en la Ilustración 2.9 un plano de esta planta.

Ilustración 2.9.- Planta baja del Edificio Terminal



Fuente: Aena SME, S.A.

Planta superior

La planta superior es integralmente parte del lado aire. Consta de una amplia zona comercial con tiendas y restaurantes. Se encuentra además una sala de embarque. Dicha sala de embarque cuenta con un total de 10 puertas de embarque, 6 de ellas asistidas por pasarela y 4 para remotos (una de estas puertas en remoto, compartida con la planta baja).

Los controles de pasaporte en salidas actualmente se ubican en las puertas de embarque 4C y 8, y de forma centralizada, atendiendo a las puertas 5, 6 y 7; estas dos primeras con posibilidad de acotarse mediante un sistema móvil de mamparas para la configuración de una sala de embarque No Schengen independiente del resto. La puerta 7 se emplea para embarque remoto, con dos posibles accesos según el segmento de tráfico que se procese. Como consecuencia, la sala de espera y embarque de P10 es única para todos los pasajeros, independientemente de su segmento.

Se dispone de un total de 4 puestos de control: 1 cabina doble de control de pasaportes tradicionales para las puertas 5-6 y 7, y una cabina simple en las puertas 8 y 4C, respectivamente.

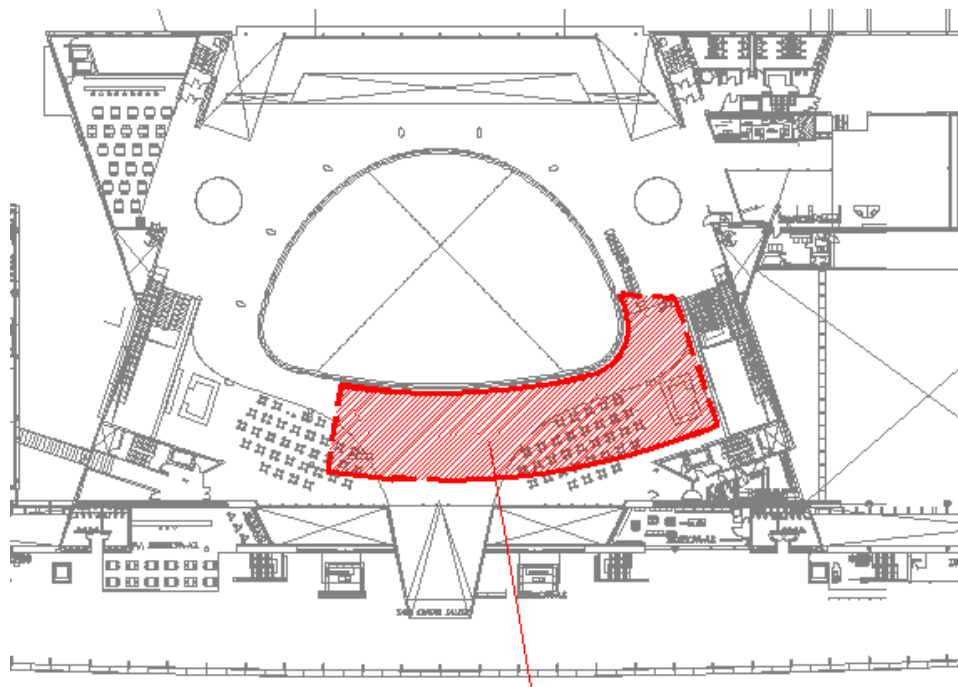
La zona de embarque descrita anteriormente es utilizada para vuelos peninsulares, europeos e internacionales.

Ilustración 2.10.- Área de embarque superior



En la esquina noreste de la planta superior se sitúa una tienda pasante que conecta con la zona de embarque.

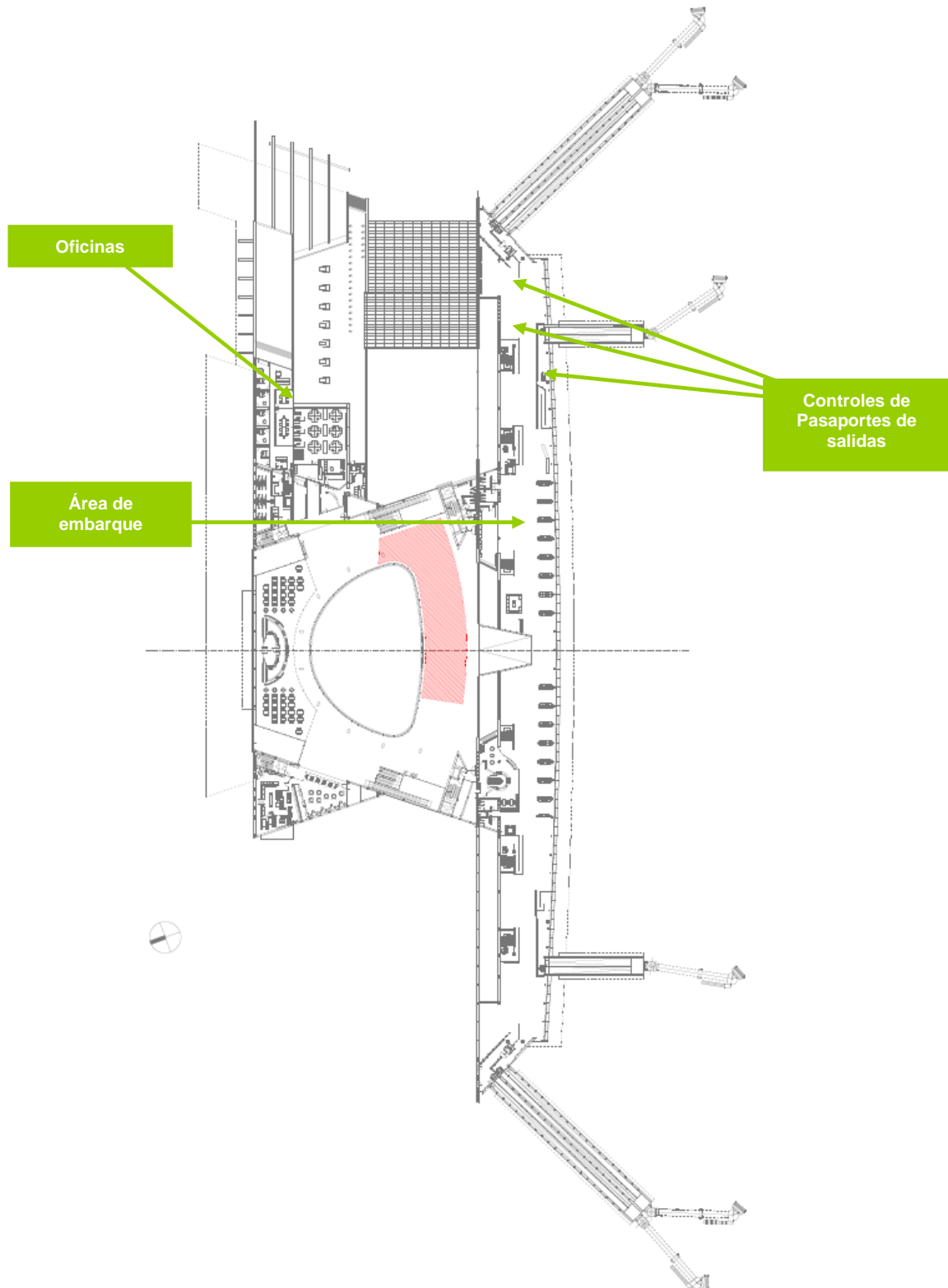
Ilustración 2.11.- Ubicación tienda pasante



Fuente: Aena SME, S.A.

A continuación se muestra en la Ilustración 2.12 un plano de este nivel.

Ilustración 2.12.- Planta superior del Edificio Terminal



Fuente: Aena SME, S.A.

Sótano y entreplanta

En el sótano se ubica el hall de acceso al aparcamiento de vehículos y dependencias privadas. Sin embargo, casi la totalidad del sótano está dedicado a áreas técnicas, entre las que destaca el patio de carrillos para el tratamiento de equipajes. También se ubican oficinas en régimen de concesión y las dependencias de la policía nacional.

La entreplanta es el nivel del terminal que menos superficie útil totaliza. Su función principal es la de conducir a los pasajeros desde las distintas pasarelas hasta la zona de recogida de equipajes de la planta baja, superficie situada a lo largo del dique. En este nivel también se encuentra la Sala V.I.P., la Sala de Autoridades y la antigua Sala de Tránsitos. En el edificio procesador de la entreplanta se sitúan diversas áreas técnicas, dependencias de AENA SME, S.A. y concesiones comerciales no accesibles al público.

Resumen de superficies y equipamiento del Edificio Terminal de pasajeros

En resumen, en la Tabla 2.10 se indican las superficies y equipamiento de los subsistemas de salidas y llegadas del Edificio Terminal.

Tabla 2.10.- Superficies y equipamientos del Edificio Terminal

	Elemento	Zona	Medición
SALIDAS	Área de espera en vestíbulo de salidas (m ²)		803
	Mostradores de Facturación		26 (+2 Eq. Esp.)
	Zona de colas de facturación tradicional (m ²)		1.083
	Controles de seguridad (Nº)	(Dobles)	3
	Zona de colas de controles de seguridad (m ²)		207
	Controles de pasaportes en salidas (Nº) centralizados	No Schengen	2
	Zona de colas de controles de pasaportes centralizados (m ²)	No Schengen	54
	Controles de pasaporte en puertas de embarque	No Schengen	2
	Sala de embarque (m ²)	Interinsular	447
		Nacional/Schengen	2.370
No Schengen		302	
Puertas de embarque		10 Remoto 6 Contacto	
LLEGADAS	Controles de pasaportes en llegadas (Nº)		4
	Zona de colas de controles de pasaportes (m ²)		110
	Hipódromos de recogida de equipajes (NB)		5
	Longitud hipódromos de recogida de equipajes (m)	2 ud (sala UE)	43
		1 ud (sala UE)	38
		1 ud (sala UE)	48
		1 ud (sala UE/no UE)	47
	Área de recogida de equipajes (área útil sin hipódromos) (m ²)		894
Vestíbulo de llegadas (m ²)		949	

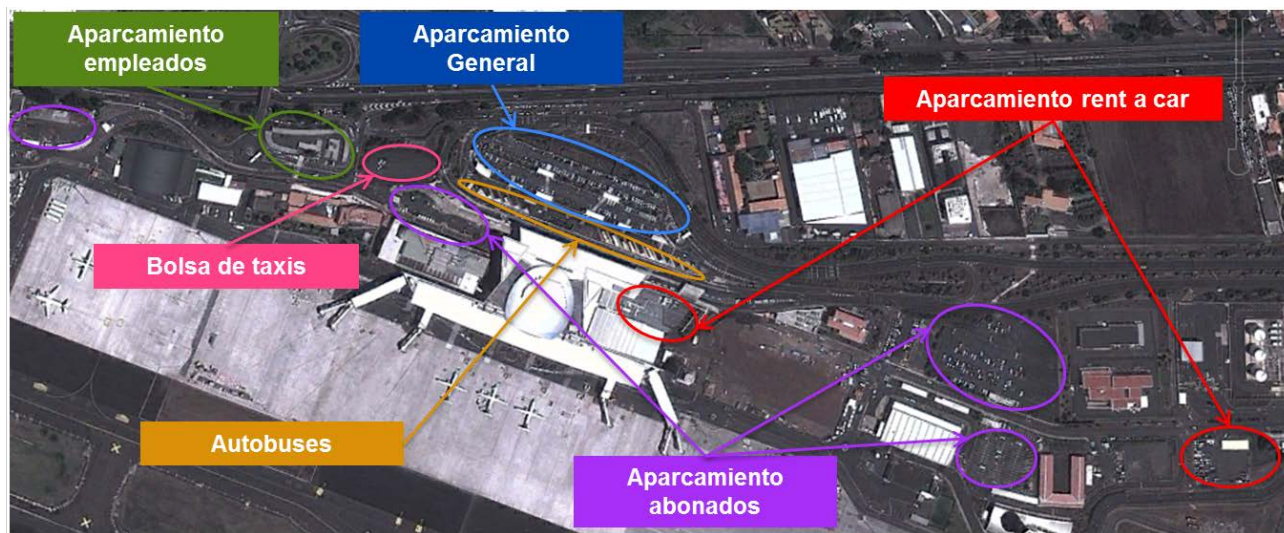
Fuente: Aena SME, S.A.

2.3.1.2 Aparcamientos

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna dispone de varias superficies diferenciadas para el estacionamiento de vehículos. De estas superficies, hay una destinada para aparcamiento general y otras tres para aparcamiento de abonados. El resto de superficies de aparcamientos son utilizadas para aparcamiento de empleados, como bolsa de taxis, y para vehículos de alquiler y autobuses.

La situación de los diversos aparcamientos se muestra en la Ilustración 2.13.

Ilustración 2.13.- Situación de los diversos aparcamientos



En los siguientes párrafos se describen brevemente cada uno de los espacios destinados a aparcamiento.

Los aparcamientos disponibles para el público, denominado Aparcamiento General, están constituidos por los aparcamientos S1 y S2, y cuentan con un total de 904 plazas. Ambos aparcamientos se sitúan frente al terminal de pasajeros. Se accede desde la autovía TF-5. Ambos aparcamientos presentan una superficie de 11.600 m² cada uno. La planta en superficie de este aparcamiento está destinada a rent a car.

Los aparcamientos destinados a vehículos de alquiler se encuentran divididos en tres áreas. La primera de ellas destinada a contrato, se encuentra sobre los aparcamientos S1 y S2 (subterráneos), siendo el aparcamiento destinado a rent a car el aparcamiento en superficie. La segunda de ellas, destinada a devolución, se encuentra ubicada junto a las inmediaciones del Edificio Terminal y está constituida por los aparcamientos P5 y P6. La tercera de estas superficies, la destinada al depósito de los vehículos de alquiler, se localiza frente a las instalaciones de combustibles.

Los aparcamientos destinados a compañías y abonados serían los denominados como P-1, P-2, P-3 y P-4.

El aparcamiento P-1 cuenta con un total de 87 plazas de aparcamiento y se comprende de dos subespacios: el P-1 interior, y el P-1 exterior.

El P-1 interior está situado junto al terminal de pasajeros en el nivel 0 desde el que se accede y ocupa una superficie de 1.150 m². Su uso es exclusivo para las tripulaciones.

El P-1 exterior está situado junto al antiguo terminal de pasajeros. Su uso es exclusivo de pilotos y tripulaciones. Se accede solamente desde el norte del aeropuerto y ocupa una superficie total de 1.321 m².

El aparcamiento P-2 está situado al noroeste del aeropuerto, junto al hangar de mantenimiento de aeronaves, y el antiguo Edificio Terminal de Llegadas. Consta de 118 plazas de aparcamiento y ocupa una superficie de 3.154 m².

El aparcamiento P-3 está situado al noreste del aeropuerto, entre el edificio de cocheras y la vía de salida del aeropuerto. Su uso es exclusivo para abonados. Tiene 312 plazas y ocupa una superficie de 6.998 m².

El aparcamiento P-4 está situado junto al P-3 y la nueva torre de control. Dispone de 131 plazas de estacionamiento en una superficie de 3.300 m².

El aparcamiento de autobuses se encuentra entre el terminal de pasajeros y el aparcamiento S-1, S-2. Ocupa una superficie de 1.955 m² y oferta 18 plazas de estacionamiento para autobuses o autocares.

El aparcamiento del personal de Aena SME, S.A. está situado enfrente del bloque técnico. Su uso es exclusivo para el personal de Aena SME, S.A. Posee 102 plazas de aparcamiento que ocupan una superficie total de 2.300 m².

El aparcamiento de taxis está situado entre el aparcamiento del personal de Aena SME, S.A. y el aparcamiento público S-1 y S-2. Su uso es exclusivo de la bolsa de taxis y posee 63 plazas de estacionamiento en una superficie de 1.967 m².

La distribución de plazas de estacionamiento aparece en la siguiente tabla.

Tabla 2.11.- Aparcamientos del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna

Aparcamientos	Plazas	
Vehículos privados	904	
Vehículos de alquiler	Contrato	325
	Depósito	236
Plazas Aena SME, S.A.	102	
Compañías	648	
Autobuses	18	
Bolsa de taxis	63	
Depósito grúa	60	

Fuente: Aena SME, S.A.

2.3.2 Zona de Carga

La parcela asignada a la zona de carga dispone de un nuevo edificio terminal de carga cuyas características más destacables se recogen a continuación:

- Se dispone de espacios para diferentes operadores de carga al ser un edificio modular.
- El edificio cuenta, entre otras, con las siguientes zonas e instalaciones:
 - Oficinas para la operación de 2 operadores de carga
 - Control de seguridad, separando zona Lado Aire y Lado Tierra.

- Zonas de almacenaje.
 - Zonas de refrigeración y cámaras de congelación.
 - Muelle de carga para vehículos.
 - Accesos Lado Tierra y Lado Aire
- Se ha urbanizado la parcela anexa para incluir dársenas para camiones y aparcamientos de vehículos.

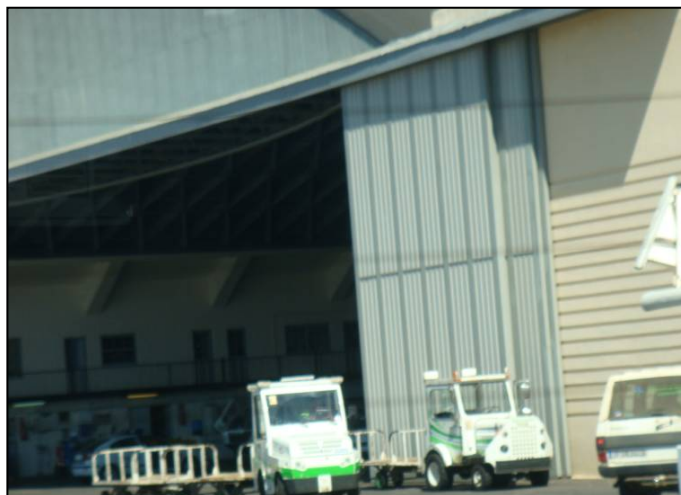
Además, el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna dispone de un edificio de aduanas. Está construido en dos plantas, además del sótano, con un total de 1.543 m². En el sótano, de 589 m², se ubican las oficinas. En la planta baja, que ocupa una superficie de 503 m², se encuentran las oficinas de aduanas del Gobierno Central y del Autonómico, las oficinas de Sanidad y las oficinas de los diversos agentes de carga. En la primera planta, de 451 m², se localizan oficinas de compañías aéreas, transitarios y otros agentes del aeropuerto, además de dependencias de la Guardia Civil.

2.3.3 Zona de Apoyo a la Aeronave

La zona de handling se encuentra entre la Plataforma de Aviación Comercial y la de Aviación General y dispone de aproximadamente 9.100 m².

Asimismo, el aeropuerto dispone de un hangar de 2.476 m² de superficie, distribuido en dos plantas, y que cuenta con una pequeña zona de oficinas. En él, la compañía Binter Canarias realiza labores de mantenimiento de parte de su flota, especialmente del ATR-42.

Ilustración 2.14.- Hangar



2.3.4 Zona de Servicios

2.3.4.1 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 está ubicado junto al antiguo Edificio Terminal de Salidas en primera línea de plataforma, en el lado tierra.

Cuenta con una superficie total de 3.807 m², distribuidos en dos plantas. La planta baja es la de mayor superficie, con 2.585 m². En los 1.033 m² de la primera planta se ubica principalmente, el Departamento Técnico-Operativo (Operaciones e Ingeniería y Mantenimiento). La planta segunda cuenta con 189 m² de oficinas de administración aeroportuaria.

También se está utilizando como Bloque Técnico parte del antiguo Edificio Terminal de Salidas.

Ilustración 2.15.- Bloque técnico



2.3.4.2 Torre de Control

La nueva Torre de Control, puesta en servicio en el año 2011, está ubicada al lado de los nuevos puestos de la ampliación este de la Plataforma de Aviación Comercial, al norte del puesto 2. Tiene una altura de 41,3 m, con un total de 11 plantas, una de ellas bajo rasante.

La superficie total construida es de 7.799 m², distribuida según se adjunta en el siguiente cuadro de superficies:

Tabla 2.12.- Cuadro superficies Nueva Torre de Control

AREAS	SUPERFICIES CONSTRUIDAS (M2)
CONSTRUCCION	
1.Sótano +611.60	129
2.Planta Baja 614.84	700
3.Planta Primera 619.16	845
4.Planta Fuste I 622.76	15
5.Planta FusteII 626.72	15
6.Planta FusteIII 629.96	15
7.Planta Fuste IV 633.20	15
8.Planta aire acondicionado 636.44	113
9.Entreplanta Técnica/ Sala de Descanso 639.68	172
10.Planta Técnica Operativa 642.92	132
11.Planta Fanal 650.66	105
TOTAL	2.256
URBANIZACION	
1.Vial	3769
2.Aparcamiento en superficie	491
3.Aparcamiento Visitantes	143
4.Zona de Descarga	115
5.Zonas A jardinadas	684
6.Aceras	341
TOTAL	5.543

Ilustración 2.16.- Nueva Torre de Control



2.3.4.3 Centro de emisores y receptores y enlaces hertzianos

Se dispone de dos centros de emisores, uno de ellos dentro del recinto aeroportuario y el otro situado en unos terrenos a unos 9 km al noreste del aeropuerto, en Taborno. El centro de emisores del aeropuerto se encuentra situado al sur de la pista dentro de sus límites, y a una altura de unos 515 m al oeste del umbral de la cabecera 30, junto al observatorio de meteorología. Es un edificio de una sola planta, de 54 m² de superficie, dotado con los equipos necesarios para realizar sus funciones.

En Taborno se dispone de un centro de emisores y de un centro de receptores y enlaces hertzianos. Además, se encuentran ubicados en este emplazamiento el VOR/DME TFN.

2.3.4.4 Instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas y las elevaciones del plano de referencia correspondientes a las instalaciones radioeléctricas.

Tabla 2.13.- Instalaciones radioeléctricas

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Centro de comunicaciones de la TWR	656,9	28° 29' 08,849"	016° 20' 30,943"	368.648,0	3.151.751,6
LOC_INOR	603,7	28° 28' 37,132"	016° 19' 27,957"	370.350,1	3.150.756,1
GP_INOR	630,4	28° 29' 09,268"	016° 21' 16,324"	367.414,2	3.151.778,3
DME_INOR	630,4	28° 29' 09,268"	016° 21' 16,324"	367.414,2	3.151.778,3
LOC_ITF	631,2	28° 29' 21,559"	016° 21' 41,863"	366.724,0	3.152.164,5

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
GP_ITF	614,2	28° 28' 39,764"	016° 19' 46,545"	369.845,4	3.150.843,0	
DME_ITF	614,2	28° 28' 39,764"	016° 19' 46,545"	369.845,4	3.150.843,0	
VOR_LRO	639,4	28° 29' 05,661"	016° 21' 05,552"	367.705,8	3.151.664,0	
DME_LRO	639,4	28° 29' 05,193"	016° 21' 05,752"	367.700,2	3.151.649,7	
NDB_FP	615,2	28° 29' 30,774"	016° 22' 09,631"	365.972,2	3.152.456,7	
Radar vigilancia de superficie SMR (RDRS STNFN)	631,3	28° 28' 38,985"	016° 19' 57,073"	369.558,9	3.150.822,2	
Centro de emisores Tenerife Norte	648,0	28° 28' 38,540"	016° 19' 56,413"	369.576,7	3.150.808,3	
VOR_TFN	1.020,2	28° 32' 12,598"	016° 16' 07,631"	375.867,9	3.157.329,1	
DME_TFN	1.020,2	28° 32' 12,896"	016° 16' 07,206"	375.879,5	3.157.338,1	
Radar de Taborno (RGCTA)	1.012,2	28° 32' 10,442"	016° 16' 10,174"	375.798,1	3.157.263,4	
Centro de comunicaciones Taborno	1.020,3	28° 32' 10,580"	016° 16' 08,527"	375.842,9	3.157.267,2	
Radioenlace	TWR GCXO	648,7	28° 29' 08,719"	016° 20' 30,649"	368.656,0	3.151.747,5
	C. Com. Taborno	1.020,8	28° 32' 10,392"	016° 16' 08,659"	375.839,2	3.157.261,5
Radioenlace	TWR GCXO	649,0	28° 29' 08,700"	016° 20' 30,680"	368.655,1	3.151.746,9
	Fagundo	990,2	28° 27' 39,642"	016° 22' 48,467"	364.876,9	3.149.048,4
Radioenlace	Radar STNFN	655,0	28° 28' 39,000"	016° 19' 57,013"	369.560,5	3.150.822,6
	C. Com. Taborno	1.019,9	28° 32' 10,495"	016° 16' 08,972"	375.830,7	3.157.264,7
Radioenlace	Radar STNFN	654,0	28° 28' 39,000"	016° 19' 57,013"	369.560,5	3.150.822,6
	C. Com. Taborno	1.019,8	28° 32' 10,497"	016° 16' 09,026"	375.829,3	3.157.264,8
Radioenlace	Radar STNFN	654,9	28° 28' 38,998"	016° 19' 57,184"	369.555,9	3.150.822,7
	Fagundo	990,1	28° 27' 39,582"	016° 22' 48,373"	364.879,4	3.149.046,5
Radioenlace	Radar STNFN	653,9	28° 28' 38,999"	016° 19' 57,183"	369.555,9	3.150.822,6
	Fagundo	990,1	28° 27' 39,622"	016° 22' 48,426"	364.878,0	3.149.047,7
Radioenlace	Radar RGCTA	1.023,9	28° 32' 10,315"	016° 16' 10,261"	375.795,6	3.157.259,6
	Fagundo	989,9	28° 27' 39,678"	016° 22' 48,498"	364.876,0	3.149.049,5
Radioenlace	etrMFA(1)	998,9	28° 27' 39,082"	016° 22' 48,919"	364.864,4	3.149.031,3
	erGOR(1)	No se incluyen las coordenadas dado que no se encuentran en Tenerife sino en Gran Canaria				
Radioenlace	etrMFA(2)	1008,8	28° 27' 39,082"	016° 22' 48,919"	364.864,4	3.149.031,3
	erGOR(2)	No se incluyen las coordenadas dado que no se encuentran en Tenerife sino en Gran Canaria				

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
MLAT MTNFN RX/TX 00	631,7	28°29'09,175"	16°20'35,230"	368531,6	3151762,9
MLAT MTNFN RX 01	636,7	28°29'12,920"	16°20'47,114"	368209,7	3151881,8
MLAT MTNFN RX 02	638,9	28°29'18,136"	16°20'57,784"	367921,4	3152045,6
MLAT MTNFN RX 03	638,2	28°29'16,285"	16°21'03,707"	367759,7	3151990,4
MLAT MTNFN RX 04	634,4	28°29'19,476"	16°21'30,479"	367032,8	3152096,9
MLAT MTNFN RX 05	645,5	28°29'09,270"	16°21'16,334"	367413,9	3151778,4
MLAT MTNFN RX/TX 06	640,0	28°29'00,902"	16°20'52,446"	368060,6	3151513,5
MLAT MTNFN RX 07	628,3	28°28'48,801"	16°20'16,205"	369041,9	3151130,1
MLAT MTNFN RX/TX 08	641,5	28°28'39,028"	16°19'57,102"	369558,1	3150823,5
MLAT MTNFN RX 09	617,4	28°28'34,063"	16°19'32,094"	370236,5	3150663,2
MLAT MTNFN RX 10	615,3	28°28'41,517"	16°19'27,512"	370363,6	3150891,2
MLAT MTNFN RX 11	623,5	28°28'54,810"	16°20'04,125"	369372,5	3151311,4
MLAT MTNFN RX 17	1020,4	28°32'10,499"	16°16'09,026"	375829,3	3157264,9
MLAT MTNFN RX 18	1020,4	28°32'10,498"	16°16'08,972"	375830,7	3157264,8
MTNFN RX 19	992,6	28°27'39,591"	16°22'48,375"	364879,4	3149046,8
MLAT MTNFN RX 20	992,6	28°27'39,622"	16°22'48,421"	364878,1	3149047,7
GBAS GCXO A1	636,7	28°29'04,088"	16°21'01,551"	367814,1	3151614,4
GBAS GCXO A2	635,3	28°29'06,566"	16°21'08,644"	367622,1	3151692,8
GBAS GCXO A3	633,5	28°29'22,765"	16°21'42,509"	366706,8	3152201,8

Fuente: Aena SME, S.A.

2.3.4.5 Servicio de Salvamiento y Extinción de Incendios

El edificio del SSEI está situado al noreste de la plataforma, junto al edificio de mercancías de Acciona, en primera línea de plataforma.

Presta servicio contraincendios de categoría 9, siendo el tiempo de respuesta de 2 a 3 minutos. Dispone de 4 vehículos extintores pesados, con una capacidad cada uno de 10.000 l de agua, un régimen de descarga de 5.000 l/min de espuma y 250 kg de agentes complementarios. Además, dispone de un vehículo de mando con una capacidad de 350 l de agua con régimen de descarga de 350 l/min. Cada uno de los 4 vehículos tiene capacidad para 1.200 l de espumógeno nivel "B", mientras que la del vehículo de mando para 350 l del mismo agente. También se dispone de un vehículo de equipamiento complementario y de un vehículo con aspirador para derrames.

Para la retirada de aeronaves inutilizadas, se cuenta con barras de arrastre para aviones de hasta 10 Tn de peso en el tren delantero.

En lo referente al equipo de salvamento, su dotación es de dos caravanas sanitarias para asistencia de heridos.

Ilustración 2.17.- Servicio de Extinción de Incendios



El edificio que alberga el SSEI tiene 881 m² útiles distribuidos en dos plantas, donde se ubican cocheras, sala de estar, gimnasio, aulas, servicios, comedor, oficinas, y el COA.

La dotación del SSEI en cada uno de sus turnos, que se extienden a lo largo de todo el horario operativo del aeropuerto, es de 6 bomberos y de un jefe de dotación. La plantilla total es de 5 jefes de dotación y 30 bomberos.

Adicionalmente se dispone de una plataforma de prácticas para el SSEI, ubicada al este de la plataforma comercial de aeronaves.

2.3.4.6 Servicio de control de fauna

El aeropuerto dispone de un servicio de control de fauna situado junto al hangar, que anteriormente hemos denominado hangar de aviación general. Cuenta con dos alcánderas, almacenes, talleres y oficinas.

2.3.4.7 Zona Vallada

El recinto aeroportuario dispone de un vallado perimetral cerrado que rodea el aeropuerto.

2.3.5 Zona de Aviación General

No existe un terminal específico de tratamiento de pasajeros de este tipo de tráfico.

Sin embargo, dentro del recinto aeroportuario se encuentran las instalaciones del AEROCUB, que cuenta con una superficie de 2.959 m² distribuidos en una sola planta.

2.3.5.1 Plataforma de Aviación General

Como se describió el apartado "Plataforma de estacionamiento de aeronaves", existe una parte de la plataforma de Aviación General que está destinada a este tipo de tráfico. En esta Plataforma a su vez, se identifican dos zonas muy diferenciadas, una más antigua con una superficie del orden de 7.230 m², de hormigón asfáltico y donde se identifican 4 puestos de estacionamiento para aeronaves ligeras y un puesto para helicópteros (incompatible con uno de los puestos de estacionamiento), y la otra, de más reciente ejecución, presenta una superficie de 6.820 m², está construida en asfalto percolado y presenta tres puestos

de estacionamiento AG1, AG2 y AG3, el primero de ellos para una aeronave de tamaño máximo tipo CASA CN-235 y las restantes para Cessna C650.

Estas dos zonas están conectadas a través de dos calles de acceso, W e Y, que conectan la plataforma de aviación general con la calle de rodaje paralela R.

A continuación se muestra en la Ilustración 2.18 parte de la plataforma descrita.

Ilustración 2.18.- Plataforma B



2.3.5.2 Edificio Terminal, hangares y talleres

El aeropuerto carece de un edificio específico para el tratamiento de pasajeros de aviación general, así como de hangares y talleres usados específicamente para este fin, aunque en la actualidad el hangar que se ha descrito en el apartado 2.3.3 cumple en parte esta misión.

2.3.6 Zona de Abastecimiento

2.3.6.1 Central Eléctrica

La Central Eléctrica se encuentra situada al este del Edificio Terminal, junto al aparcamiento P-3; sus instalaciones ocupan la única planta del edificio y el sótano, con un total de 2.081 m².

En la primera planta se ubica la sala de cabinas, la sala de transformadores de AT con 8 celdas, la sala de grupos, la sala con el ordenador central de balizamiento (antigua sala de reguladores), la sala de control y cuadros, el taller electromecánico, así como las distintas oficinas, salas de reuniones, e instalaciones para el personal. Esta planta tiene una superficie total de 1.364 m².

El sótano, de 717 m², dispone de un garaje, así como del acceso a la galería de servicio. La central eléctrica dispone de 3 grupos electrógenos.

En el patio de la central eléctrica hay un depósito de gasóleo de 30.000 l de capacidad para dar suministro a los grupos electrógenos. Además, existen 3 depósitos nodriza de 2.000 l cada uno.

Adicionalmente, al norte de la central eléctrica se encuentra la nueva sala de reguladores, cuyas instalaciones ocupan también la única planta del edificio y el sótano, en una superficie total de 1.191 m².

En la planta primera del edificio se encuentra la sala de reguladores, un almacén y una sala con dos SAI. Esta planta tiene una superficie total de 791 m².

El sótano del edificio cuenta con una superficie de 400 m² y está conectado con el sótano de la central eléctrica a través de una galería de 24,4 m de longitud.

Ilustración 2.19.- Central Eléctrica



2.3.6.2 Suministro de energía eléctrica

La acometida eléctrica se hace en 2 kV y el suministro lo realiza la Compañía Unelco. Con los transformadores disponibles en el aeropuerto esta corriente se convierte a 400 V. Además, en caso de emergencia, el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna cuenta con tres grupos electrógenos.

2.3.6.3 Abastecimiento de aguas

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna se abastece por medio de la empresa Servicios de Aguas del Valle, SAVASA, situada en los Realejos, y mediante tres depósitos con una capacidad total de 1.849 m³. Estos tres depósitos están situados en una parcela de 1.004 m² de superficie.

2.3.6.4 Evacuación de aguas

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna efectúa el saneamiento mediante el vertido al colector municipal de La Laguna. Dispone de una depuradora de vertidos situada al sur de las instalaciones del combustible. La parcela en la que se halla la depuradora cuenta con una superficie de 829 m².

2.3.6.5 Residuos

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna dispone de una planta de recogida de residuos sólidos con una superficie de 996 m². Está situada al sur de las instalaciones de la central eléctrica.

2.3.6.6 Abastecimiento de combustibles y lubricantes

Dos son las empresas responsables del suministro de combustible en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna: Cepsa y Terminales Canarias.

Las instalaciones de CEPESA están situadas al noreste de la Plataforma de Aviación Comercial. Su distancia a la pista de vuelo es de unos 450 m. El abastecimiento de combustible de esta instalación se realiza mediante transporte en camiones cisterna desde la refinería de Santa Cruz de Tenerife.

La parcela ocupa una superficie de 11.569 m² y en ella existe un edificio de 1.792 m², compuesto por talleres y oficinas, con 1.154 m² y 638 m², respectivamente.

Los combustibles disponibles son JET A1 y AVGAS 100 LL, y no dispone de lubricantes al no existir demanda de estos por parte de los clientes. Para el almacenamiento de cada combustible dispone de las siguientes instalaciones:

JET A1:

- 3 depósitos verticales superficiales, cada uno de 1.000 m³.
- 1 depósito de 1800 m³.

AVGAS 100 LL:

- 1 depósito de 55 m³.
- 1 depósito de 45 m³.

Al no disponer el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna de red de hidrantes, es necesario realizar el suministro de combustibles por medio de vehículos. Los vehículos de los que dispone la empresa CEPSA en la actualidad son los siguientes:

JET A1:

- 2 unidades repostadoras de 60 m³ de volumen y 3.200 l/min de caudal.
- 1 unidad repostadora de 40 m³ de volumen y 2.400 l/min de caudal.
- 1 unidad repostadora de 36 m³ de volumen y 2.400 l/min de caudal.
- 1 unidad repostadora de 34 m³ de volumen y 2.700 l/min de caudal.
- 1 unidad repostadora de 20 m³ de volumen y 500 l/min de caudal.

AVGAS 100 LL:

- 1 unidad repostadora de 15 m³ de volumen y 1.500 l/min de caudal.
- 1 unidad repostadora de 2,4 m³ de volumen y 400 l/min de caudal.

Las instalaciones de Terminales Canarios están ubicadas junto a las de CEPSA. Su abastecimiento de combustible se realiza por carretera mediante camiones cisterna.

Este suministrador oferta JET A1, y no oferta ningún lubricante al no existir demanda de estos por parte de los clientes. Para el almacenamiento de cada combustible dispone de las siguientes instalaciones:

JET A1:

- Diversos tanques de 1.800 m³ de capacidad total.

Al no disponer el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna de red de hidrantes, es necesario realizar el suministro de combustible a las aeronaves por medio de vehículos. Los vehículos de los que dispone Terminales Canarios en la actualidad son los siguientes:

JET A1:

- 1 unidad repostadora de 45 m³ de volumen y 3.800 l/min de caudal.

- 1 unidad repostadora de 39 m³ de volumen y 3.800 l/min de caudal.

Ilustración 2.20.- Vista aérea de las instalaciones de CEPSA y Terminales Canarias



Hay que tener en cuenta el hecho de que las Instalaciones de abastecimiento de combustibles y lubricantes pertenecen, en el momento de redacción del Plan Director, al Lado Tierra, y que, por tanto, los vehículos cisterna de abastecimiento de combustible a plataforma deben pasar los respectivos controles de seguridad para suministrar combustible a las aeronaves, situadas en el Lado Aire.

2.3.7 Otras instalaciones

2.3.7.1 Telefonía

Se dispone de una centralita telefónica IBERCOM MD-100, con capacidad para 967 líneas telefónicas.

2.3.7.2 Almacén TPV

Es un edificio de una sola planta situado en el extremo derecho de la plataforma en la parte posterior izquierda de la estafeta militar. Tiene una superficie de 690 m².

2.3.7.3 Edificio de Cocheras/Almacén

Este edificio está situado al lado derecho de la plataforma, detrás del edificio contra incendios, mirando desde el lado aire. La planta de la cochera dispone de 1.035 m² y la del almacén, de 2.190 m².

2.3.7.4 Estafeta militar

Junto al hangar de Aviación General se encuentra la estafeta militar, perteneciente al Ministerio de Defensa, y cuyas instalaciones son utilizadas por el Ejército del Aire. Tiene una superficie de 617 m².

2.3.8 Viales

2.3.8.1 Acceso exterior

La carretera de acceso al Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna parte de la TF-5, llamada también Autopista del Norte, que une Santa Cruz de Tenerife con el Puerto de la Cruz. Este ramal de acceso cuenta con calzadas independientes separadas por una mediana y dos carriles por sentido. Este acceso, de 2.900 m de longitud, es de uso exclusivo para los usuarios de las instalaciones, y parten de él diversos viales interiores.

El acceso a la zona de aviación general y al aparcamiento de empleados y tripulaciones se realiza por otro ramal que también parte de la TF-5. Sin embargo, ambos ramales de acceso no están comunicados en el

interior del aeropuerto, por lo que es necesario utilizar uno de los dos en función de la instalación del aeropuerto a la que se quiera acceder.

2.3.8.2 *Viales interiores*

Una vez dentro del recinto, el vial proporciona el acceso a los diversos aparcamientos, a la bolsa de taxis, al Edificio Terminal, al aparcamiento de abonados y a la zona de carga y adyacentes.

2.3.8.3 *Viales de servicios*

Existe un camino de servicio que va desde el edificio de bomberos al hangar.

2.3.8.4 *Camino perimetral y de seguridad*

El aeropuerto dispone de un camino perimetral que, prácticamente, sigue el trazado del vallado que conforma su límite aeroportuario.

3 Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo

3.1 Introducción

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna tiene una capacidad de Espacio Aéreo ATC de 32 operaciones/hora según datos de ENAIRE y está integrado dentro del FIR/UIR Canarias.

En las proximidades del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna se pueden destacar las siguientes áreas restringidas y peligrosas:

- GCR148 PARQUE NACIONAL DE LA CALDERA DE TABURIENTE (Isla de La Palma) (Tenerife).
- GCR149 PARQUE NACIONAL DE GARAJONAY (Isla de La Gomera) (Tenerife).
- GCR151 PARQUE NACIONAL DEL TEIDE (Tenerife).
- GCD23 MORISCOS (Tenerife).
- GCD29 SAN ANDRÉS (Tenerife).
- GCD74 EL SOCORRO (Tenerife).
- GCD79 CANASUR (Canarias).

3.2 Área de jurisdicción de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna está integrado dentro del FIR/UIR Canarias, disponiendo para realizar sus funciones de los siguientes espacios aéreos y dependencias:

- Área de Control (Canarias TMA). El servicio de control dentro del TMA es suministrado por Canarias ACC.
- Zona de Control (Tenerife Norte CTR). El servicio de control dentro del CTR es suministrado por Tenerife Norte APP
- Zona de tránsito de aeródromo (Tenerife Norte ATZ). El servicio de control dentro del ATZ es suministrado por Tenerife Norte TWR

En la Tabla 2.14 se indican las instalaciones de comunicación ATS disponibles.

Tabla 2.14.- Instalaciones de comunicación ATS

Servicio	Distintivo llamada	Frecuencia (MHz)	HR	Observaciones
APP	Tenerife Norte APP	124.800	HR ATS	APP
		128.850	HR ATS	APP Secundaria
TWR	Tenerife Norte TWR	118.700	HR ATS	
		120.000	HR ATS	Secundaria
		121.700	HR ATS	GMC
		121.850	HR ATS	CLR
		121.500	HR ATS	EMERG
		243.000	HR ATS	EMERG
		257.800	HR ATS	Local MIL
ATIS	Tenerife Norte Information	118.575	HR ATS	
D-ATIS	Tenerife Norte Information	NIL	HR ATS	Suministro de información ATIS mediante enlace de datos

Fuente: AIP (noviembre 2019)

3.3 Procedimientos reglamentarios de llegada, salida y aproximación final al aeropuerto

Los procedimientos de entrada en el TMA de Canarias, así como las cartas de aproximación final y los procedimientos reglamentarios de salida del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna están publicados en el AIP de España.

3.3.1 Procedimientos reglamentarios de llegada

Los procedimientos reglamentarios para llegadas normalizadas por instrumentos, (STAR)-OACI, que se encuentran publicados en el AIP España para el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna son las siguientes:

3.3.1.1 Pista 12/30

- Llegada HIERRO DOS LIMA (HIE2L)
- Llegada KONBA UNO LIMA (KOMBA1L)
- Llegada LARYS UNO LIMA (LARYS1L)
- Llegada ORTIS UNO LIMA (ORTIS 1L)
- Llegada RUSIK TRES LIMA (RUSIK3L)
- Llegada RUSIK UNO MIKE (RUSIK1M) B-RNAV
- Llegada SAMAR UNO LIMA (SAMAR1L)
- Llegada TERTO CUATRO LIMA (TERTO4L)

3.3.2 Procedimientos reglamentarios de salida

Las salidas normalizadas de vuelo por instrumentos, (SID)-OACI, que se encuentran publicadas en el AIP España para el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, son las siguientes:

3.3.2.1 Pista 12

- Salida ARACO TRES KILO (ARACO3K)
- Salida BIMBO SEIS KILO (BIMBO6K)
- Salida GRAN CANARIA TRES KILO (GDV3K)
- Salida GRAN CANARIA SUR SEIS KILO (LPC6K)
- Salida HIERRO CINCO KILO (HIE5K)
- Salida HIERRO KONBA CINCO KILO (KONBA5K)
- Salida KORAL SEIS KILO (KORAL6K)
- Salida LARYS UNO KILO (LARYS1K)
- Salida SAMAR SEIS KILO (SAMAR6K)
- Salida SARAY UNO KILO (SARAY1K)

- Salida TENERIFE SUR DOS CHARLIE (TFS2C)
- Salida TENERIFE SUR DOS KILO (TFS2K)
- Salida VASTO CINCO KILO (VASTO5K)

3.3.2.2 Pista 30

- Salida ARACO UNO JULIETT (ARACO1J)
- Salida BIMBO CINCO JULIETT (BIMBO5J)
- Salida GRAN CANARIA TRES JULIETT (GDV3J)
- Salida GRAN CANARIA SUR CINCO JULIETT (LPC5J)
- Salida HIERRO TRES JULIETT (HIE3J)
- Salida KONBA CUATRO JULIETT (KONBA4J)
- Salida KORAL CINCO JULIETT (KORAL5J)
- Salida LARYS UNO JULIETT (LARYS1J)
- Salida SAMAR CINCO JULIETT (SAMAR5J)
- Salida SARAY UNO JULIETT (SARAY1J)
- Salida TENERIFE SUR DOS DELTA (TFS2D)
- Salida TENERIFE SUR DOS JULIETT (TFS2J)
- Salida VASTO CUATRO JULIETT (VASTO4J)

3.3.3 Procedimientos reglamentarios de aproximación final

En el AIP España están publicadas las cartas de aproximación por instrumentos siguientes:

- ILS Z RWY 12
- ILS Y RWY 12
- LOC RWY 12
- ILS Z RWY 30
- ILS Y RWY 30
- LOC RWY 30
- VOR RWY 30
- VOR

4 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual**

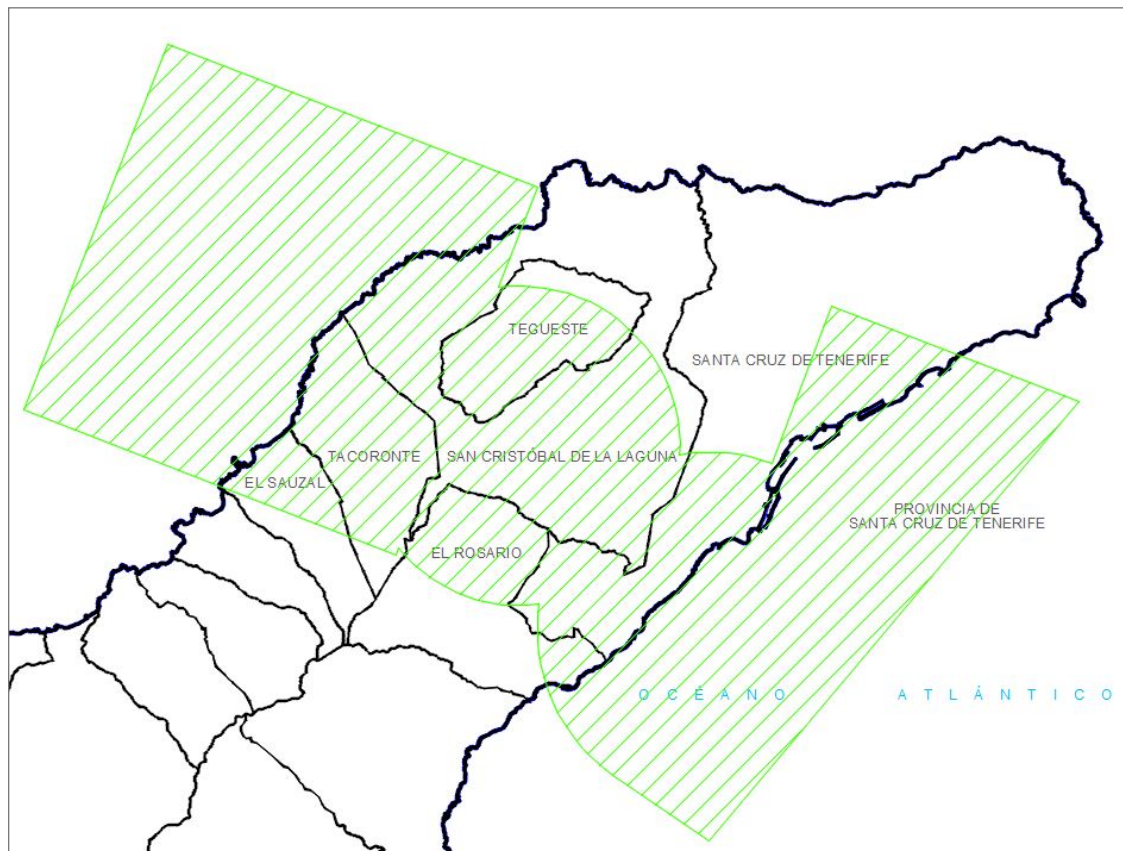
4.1 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas**

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna fueron actualizadas por Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre de 1976). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

Tal y como se recoge en el documento III, los términos municipales afectados total o parcialmente dentro de las áreas referidas por las servidumbres aeronáuticas vigentes son los siguientes:

- El Rosario
- El Sauzal
- San Cristóbal de La Laguna
- Santa Cruz de Tenerife
- Tacoronte
- Tegeste

Ilustración 2.21.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



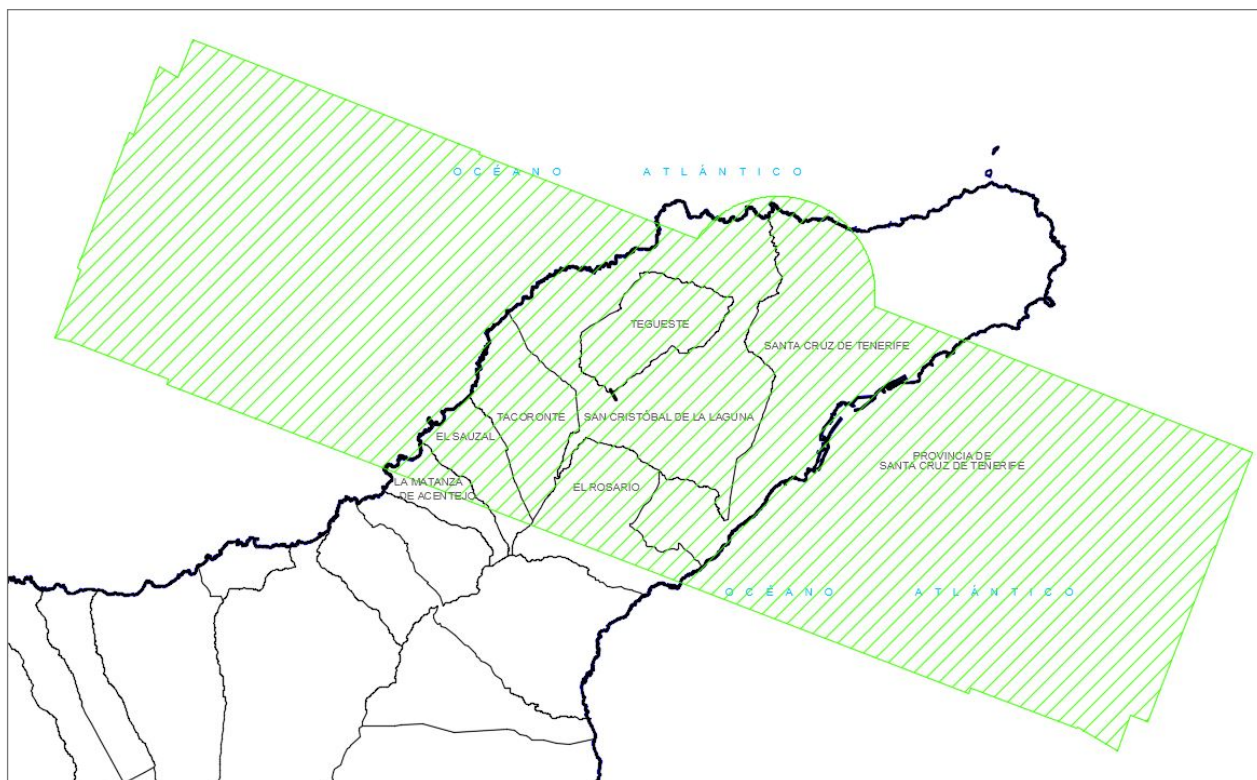
Por otra parte, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas correspondientes a la situación actual.

Los municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas de la situación actual son los siguientes:

- El Rosario
- El Sauzal
- La Matanza de Acentejo
- San Cristóbal de La Laguna
- Santa Cruz de Tenerife
- Tacoronte
- Tegueste

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración 2.22.

Ilustración 2.22.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual



4.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual

En el momento de redacción del presente Plan Director el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna no tiene establecidas unas Servidumbres Aeronáuticas Acústicas.

No obstante lo anterior, en el Documento III Estudio de la incidencia se hace una descripción exhaustiva de los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio. De esta forma, se incluyen las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico.

Ilustración 2.23.- Huellas acústicas del Aeropuerto Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. Periodo día (7-19h)

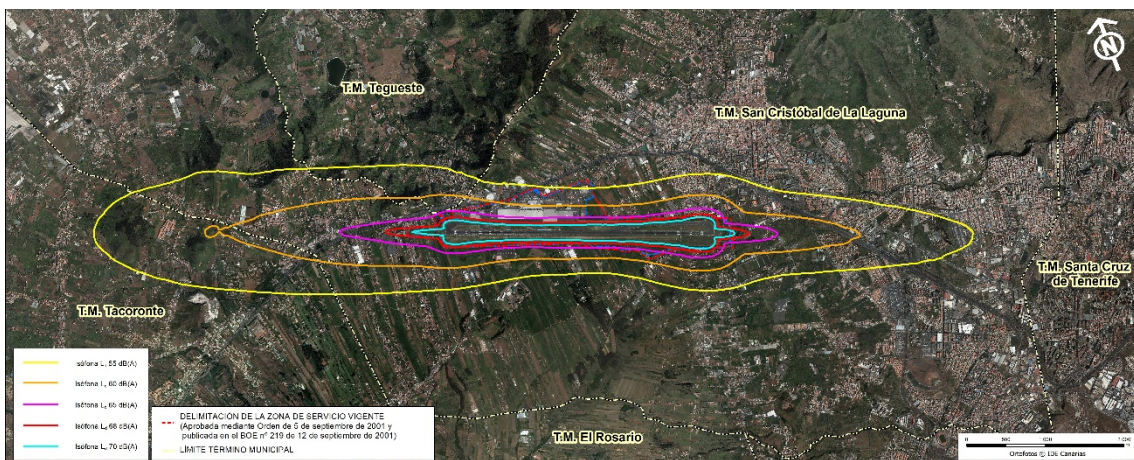
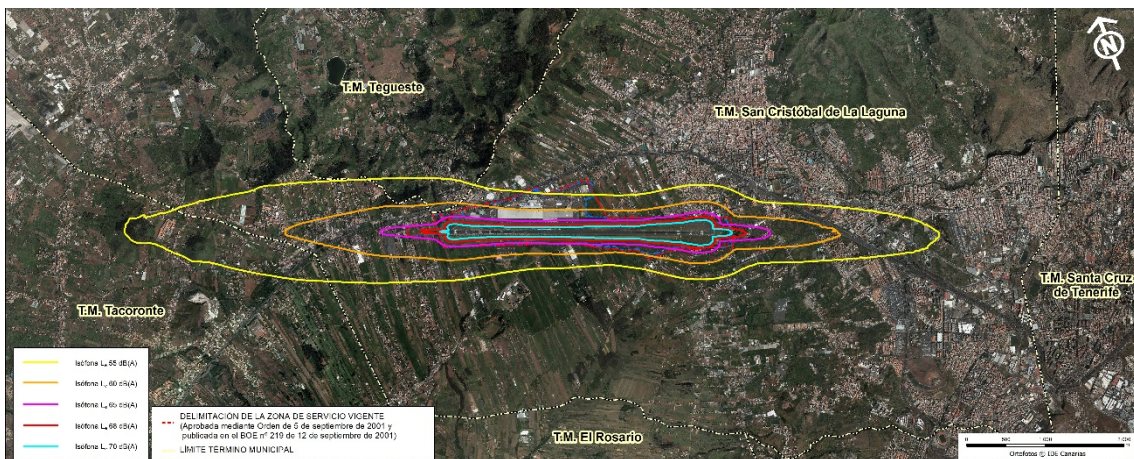


Ilustración 2.24.- Huellas acústicas del Aeropuerto Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. Periodo tarde (19-23h)



5 Infraestructuras de acceso

5.1 Accesos por carretera

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna está situado a 13 km de Santa Cruz de Tenerife, en el municipio de San Cristóbal de La Laguna. El acceso al aeropuerto se realiza por la autopista TF-5 que une Santa Cruz de Tenerife con el Puerto de la Cruz, de donde parte el ramal del aeropuerto.

El acceso al aeropuerto desde la autopista TF-5 se realiza según se indica en la Ilustración 2.21.

Ilustración 2.25.- Accesos al Aeropuerto de Tenerife desde autopista TF-5



Este acceso, cuenta con 2.900 m de largo, cuatro carriles -dos de entrada y dos de salida-, y es de uso exclusivo para los usuarios de las instalaciones.

5.2 Red ferroviaria

En 2001, se crea la sociedad mixta Metropolitano de Tenerife (MTSA) con participación mayoritaria del Cabildo Insular de Tenerife. Su objetivo es de poner en marcha un transporte alternativo en forma de líneas ferroviarias en la isla de Tenerife.

5.2.1 Tranvía

MTSA gestiona un servicio de tranvía desde 2007. Actualmente, cuenta con dos líneas, cuyos recorridos se indican en la Ilustración 2.22.

Ilustración 2.26.- Tranvía Tenerife



Fuente: Metropolitano Tenerife

Los proyectos de la red de tranvía incluyen una ampliación de la línea 1, desde Trinidad al Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. Permitiría una mejor conexión del aeropuerto con las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna.

5.2.2 Tren

En agosto de 2015, se aprobó definitivamente el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife. El Tren del Sur comunicará el municipio de Santa Cruz con el sur, hasta el municipio de Costa de Adeje, destacando la parada en el Aeropuerto Reina Sofía del Sur. Este proyecto no afectará al funcionamiento del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, motivo por el cual se obviará en este análisis.

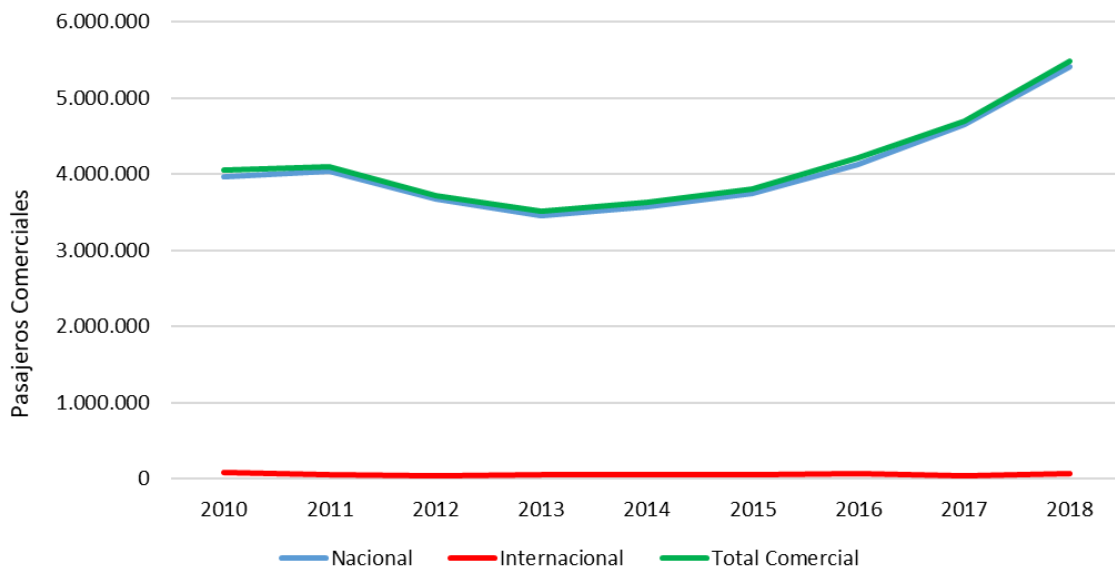
En niveles de indefinición e incertidumbre superiores se encuentran los estudios relativos al llamado Tren del Norte. En julio de 2012, se aprobó el documento de aprobación inicial del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte de Tenerife. El Tren del Norte pretende unir Santa Cruz con el término municipal de Los Realejos, con una estación intercambiador en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. No es de prever la aprobación definitiva del plan antes de 2017.

6 Análisis del tráfico

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

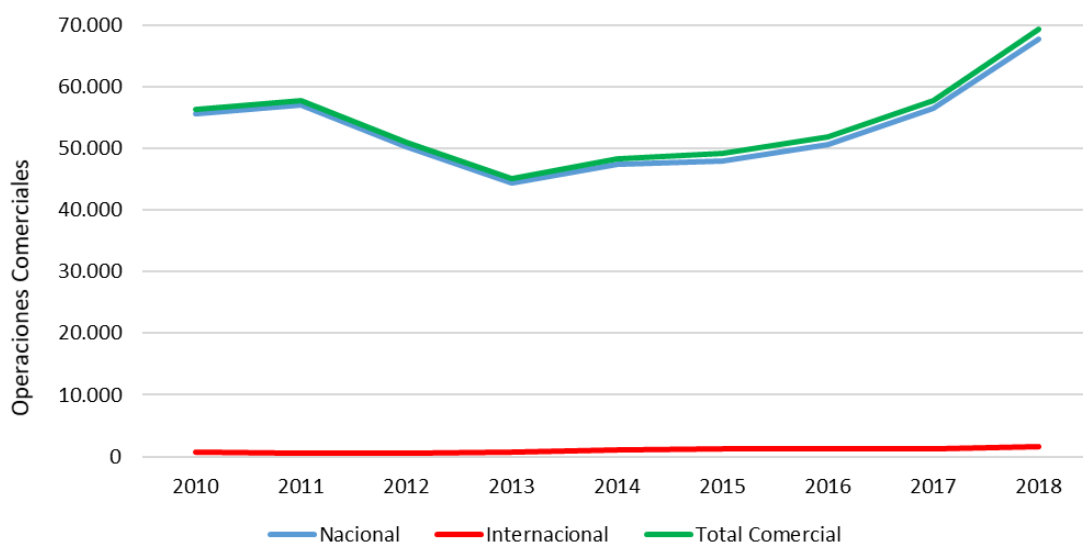
Se ha escogido como periodo de estudio el comprendido entre los años 2010 y 2018, por considerar que es suficientemente representativo para observar las posibles tendencias. Se han analizado los valores de tráfico globales desde 2010 hasta 2018, obteniéndose los resultados mostrados en el Gráfico 2.1 y el Gráfico 2.2.

Gráfico 2.1.- Evolución pasajeros comerciales 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

Gráfico 2.2.- Evolución aeronaves comerciales 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

Tanto en el tráfico de pasajeros como en el de operaciones, se puede observar que el sector nacional es marcadamente superior al internacional y que ha experimentado un pronunciado descenso de 2011 a 2013, recuperándose desde 2014, principalmente asociado a cambios de estrategias de los operadores.

6.1 Estructura del tráfico

La estructura del tráfico de pasajeros del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna no ha variado apreciablemente en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2018. Se trata de un aeropuerto con un marcado carácter comercial, tanto desde el punto de vista de pasajeros como de operaciones, tal y como se puede deducir de la Tabla 2.15 y la Tabla 2.16.

Tabla 2.15.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2010 – 2018

Año	Tráfico Comercial	% Sobre el Total	OCT	% Sobre el Total	Tránsitos	% Sobre el Total	TOTAL
2010	4.046.249	99,87%	2.202	0,05%	2.905	0,07%	4.051.356
2011	4.090.473	99,89%	2.778	0,07%	1.852	0,05%	4.095.103
2012	3.714.518	99,91%	2.552	0,07%	874	0,02%	3.717.944
2013	3.519.380	99,86%	3.756	0,11%	1.334	0,04%	3.524.470
2014	3.623.227	99,73%	5.241	0,14%	4.562	0,13%	3.633.030
2015	3.804.768	99,72%	5.993	0,16%	4.555	0,12%	3.815.316
2016	4.207.836	99,72%	5.197	0,12%	6.600	0,16%	4.219.633
2017	4.697.631	99,80%	5.010	0,11%	4.186	0,09%	4.706.827
2018	5.478.174	99,74%	5.284	0,10%	8.866	0,16%	5.492.324

Fuente: Aena SME, S.A.

Tabla 2.16.- Evolución del tráfico de aeronaves, 2010 – 2018

Año	Comercial	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2010	56.312	91,41%	5.293	8,59%	61.605
2011	57.677	92,13%	4.927	7,87%	62.604
2012	50.904	91,24%	4.885	8,76%	55.789
2013	45.020	91,34%	4.269	8,66%	49.289
2014	48.382	91,82%	4.312	8,18%	52.694
2015	49.182	92,34%	4.078	7,66%	53.260
2016	51.920	93,27%	3.749	6,73%	55.669
2017	57.770	94,55%	3.332	5,45%	61.102
2018	69.305	94,65%	3.917	5,35%	73.222

Fuente: Aena SME, S.A.

A la vista de los resultados, el análisis de tráfico se realiza de forma independiente para el tráfico comercial y OCT.

6.2 Evolución del tráfico comercial

El tráfico predominante en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna es el nacional, repartiéndose de forma equitativa entre rutas interinsulares y rutas con la Península, según se puede observar en la Tabla 2.17.

En el año 2011 se observa una recuperación, para volver a descender continuamente en los dos siguientes años, a niveles inferiores a 2010. En los últimos años se observa un gran crecimiento hasta alcanzar los 2,6 millones de pasajeros en 2018.

El segmento correspondiente al resto de tráfico nacional ha incrementado el número de pasajeros siendo el segmento predominante en el aeropuerto y mantenerse más o menos estable en los siguientes años del periodo, a pesar de un ligero descenso en 2012. En los dos últimos años del periodo de estudio este segmento ha crecido significativamente.

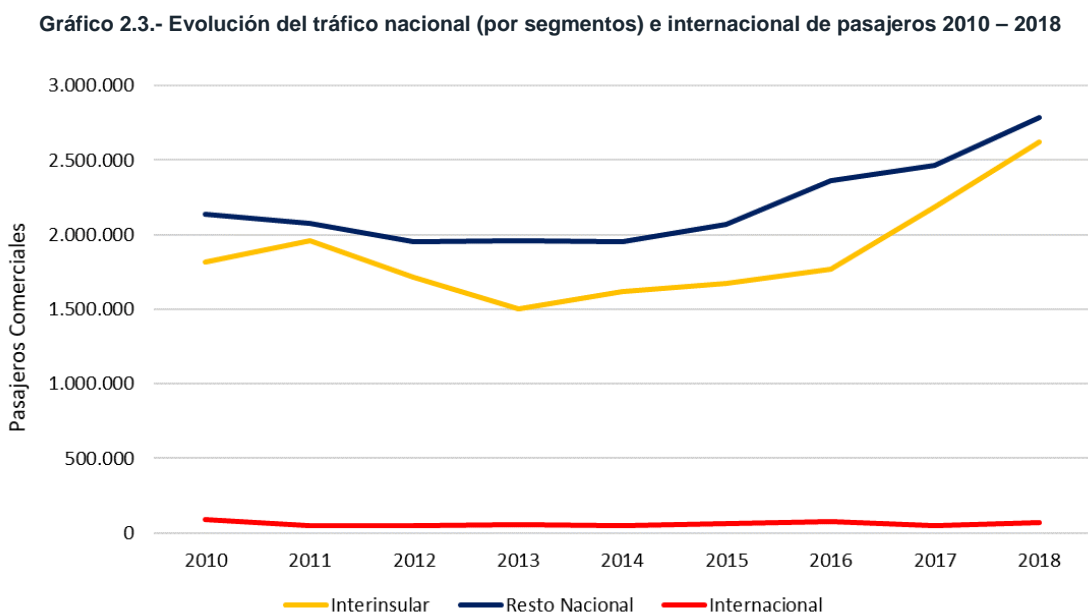
Por otra parte, puede observarse como el tráfico internacional ha ido reduciéndose a medida que avanzaba el periodo, recuperándose ligeramente en los últimos años del periodo de estudio.

El Gráfico 2.3 muestra la evolución del tráfico nacional (por segmentos) e internacional en el periodo comprendido entre 2010 y 2018.

Tabla 2.17. Evolución del tráfico de pasajeros comerciales según destinos en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, 2010 – 2018

Año	Interinsular	Resto Nacional	Internacional	Total Comercial	% Interinsular sobre Comercial	% Resto Nac. sobre Comercial	% Internacional sobre Comercial
2010	1.819.986	2.137.884	88.379	4.046.249	44,98%	52,84%	2,18%
2011	1.963.843	2.076.191	50.439	4.090.473	48,01%	50,76%	1,23%
2012	1.715.090	1.951.049	48.379	3.714.518	46,17%	52,52%	1,30%
2013	1.502.089	1.961.604	55.687	3.519.380	42,68%	55,74%	1,58%
2014	1.617.501	1.954.074	51.652	3.623.227	44,64%	53,93%	1,43%
2015	1.675.699	2.069.245	59.824	3.804.768	44,04%	54,39%	1,57%
2016	1.770.768	2.360.546	76.522	4.207.836	42,08%	56,10%	1,82%
2017	2.184.835	2.465.376	47.420	4.697.631	46,51%	52,48%	1,01%
2018	2.624.929	2.783.380	69.865	5.478.174	47,92%	50,81%	1,28%

Fuente: Aena SME, S.A.



Fuente: Aena SME, S.A.

En lo relativo a las operaciones se puede observar que el tráfico predominante en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna es el nacional interinsular. Este segmento presenta un continuo descenso hasta 2013, a excepción del año 2011, en el que superó el tráfico del año anterior. En los últimos años del periodo de estudio este segmento ha crecido notablemente.

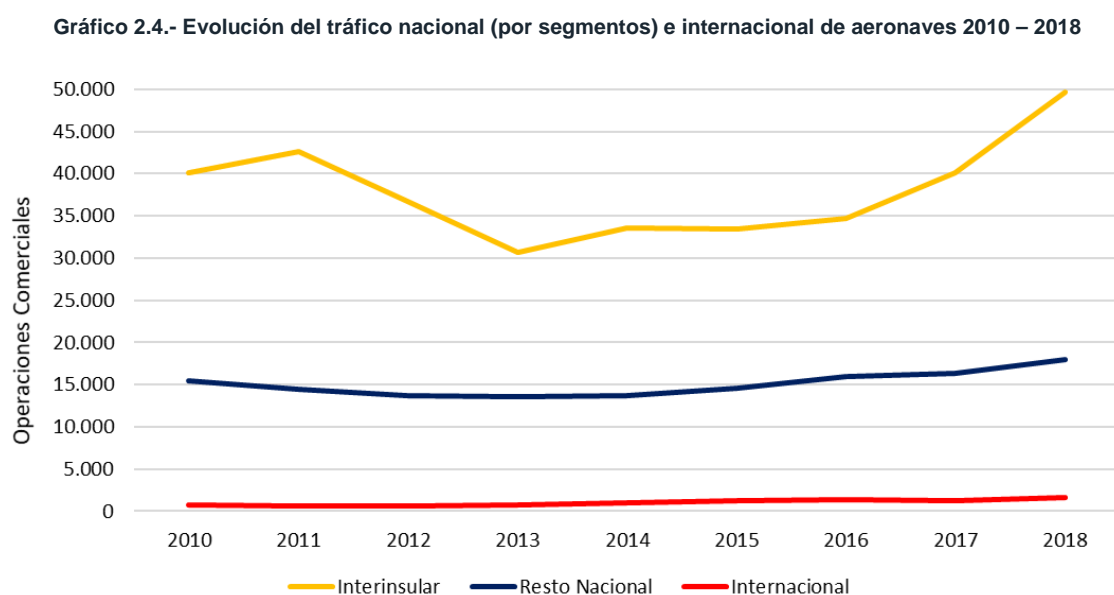
El segundo tipo de tráfico de importancia es el resto nacional, que registra un continuo descenso en el periodo 2010-2013 y una leve recuperación desde 2014 hasta el 2018.

Por último, el segmento internacional ha experimentado valores diferentes en el periodo de estudio, alcanzando el máximo número de operaciones en el año 2018.

Tabla 2.18.- Evolución del tráfico de aeronaves comerciales según destinos en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, 2010 – 2018

Año	Interinsular	Resto Nacional	Internacional	Total Comercial	% Interinsular sobre Comercial	% Resto Nac. sobre Comercial	% Internacional sobre Comercial
2010	40.093	15.433	786	56.312	71,20%	27,41%	1,40%
2011	42.608	14.498	571	57.677	73,87%	25,14%	0,99%
2012	36.669	13.641	594	50.904	72,04%	26,80%	1,17%
2013	30.707	13.585	728	45.020	68,21%	30,18%	1,62%
2014	33.571	13.753	1.058	48.382	69,39%	28,43%	2,19%
2015	33.436	14.552	1.194	49.182	67,98%	29,59%	2,43%
2016	34.648	15.926	1.346	51.920	66,73%	30,67%	2,59%
2017	40.165	16.356	1.249	57.770	69,53%	28,31%	2,16%
2018	49.712	17.919	1.674	69.305	71,73%	25,86%	2,42%

Fuente: Aena SME, S.A.



Fuente: Aena SME, S.A.

Para un análisis más detallado, tanto el tráfico nacional como el internacional se han segmentado en regular, no regular y otros servicios. En la Tabla 2.19 se presentan los valores para estos segmentos de tráfico comercial de pasajeros desde el año 2010 hasta el año 2018.

Tabla 2.19.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros

Año	Nacional Regular	Nacional no Regular	Internac. Regular	Internac. no Regular.	Otros servicios ¹	Total Comercial
2010	3.937.564	19.345	81.211	7.168	961	4.046.249
2011	4.025.989	14.043	37.179	13.260	2	4.090.473
2012	3.664.941	1.103	28.338	19.070	1.066	3.714.518
2013	3.443.192	20.495	33.583	22.103	7	3.519.380
2014	3.562.209	9.061	34.800	16.838	319	3.623.227
2015	3.733.956	10.443	58.684	1.140	545	3.804.768
2016	4.083.059	48.103	72.381	4.124	169	4.207.836
2017	4.625.192	24.945	42.445	4.960	89	4.697.631
2018	5.379.693	28.496	55.400	14.465	120	5.478.174

El apartado Otros Servicios (O.S.) incluye la escala técnica y el posicionamiento.

Fuente: Aena SME, S.A.

De forma análoga se realiza para el tráfico de operaciones como se puede observar en la Tabla 2.20.

Tabla 2.20.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves

Año	Nacional Regular	Nacional no Regular	Internac. Regular	Internac. no Regular	Otros Servicios	Total Comercial
2010	55.021	245	588	164	294	56.312
2011	56.745	200	287	253	192	57.677
2012	49.963	138	244	312	247	50.904
2013	43.675	479	339	359	168	45.020
2014	46.269	877	643	382	211	48.382
2015	46.711	1.064	858	289	260	49.182
2016	48.875	1.355	973	329	388	51.920
2017	55.160	1.105	817	356	332	57.770
2018	66.446	878	1.206	392	383	69.305

Fuente: Aena SME, S.A.

El tráfico comercial nacional regular de pasajeros y aeronaves es el más importante en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna.

En el caso del tráfico de pasajeros, se puede observar que el mayoritario es de carácter nacional y regular, y que ha ido experimentando distintos crecimientos y descensos a lo largo del periodo 2010-2018. Esto mismo ocurre con las otras tipologías, aunque con cifras bastante más bajas.

En aeronaves, la situación es muy parecida, fluctuando el tráfico durante los últimos años siguiendo una evolución no continuada.

En el año 2018 se registran máximos en el periodo de estudio.

6.2.1 Evolución del tráfico por países

Como se observa en la Tabla 2.21, los pasajeros proceden mayoritariamente de España (98,72%) seguido, a gran distancia, por Portugal con un 0,33% en 2018.

Tabla 2.21.- Distribución del tráfico comercial de pasajeros por países en 2018

País	Pasajeros	%
ESPAÑA	5.408.309	98,72%
PORTUGAL	18.096	0,33%
MARRUECOS	14.986	0,27%
VENEZUELA	9.666	0,18%
ITALIA	9.042	0,17%
AUSTRIA	6.231	0,11%
OTROS	11.844	0,22%
TOTAL	5.478.174	100,00%

Fuente: Aena SME, S.A.

En la Tabla 2.22 se puede comprobar que España es el país que aporta el mayor número de aeronaves al tráfico comercial.

Tabla 2.22.- Distribución del tráfico comercial de aeronaves por países en 2018

País	Total Aeronaves	%
ESPAÑA	67.860	97,92%
MARRUECOS	471	0,68%
PORTUGAL	327	0,47%
SENEGAL	129	0,19%
ALEMANIA	108	0,16%
REINO UNIDO	44	0,06%
FRANCIA	29	0,04%
OTROS	337	0,49%
TOTAL	69.305	100,00%

Fuente: Aena SME, S.A.

6.2.2 Evolución del tráfico por destinos

Analizando los datos anteriores detalladamente, se obtienen, para el tráfico comercial de aeronaves, los principales aeropuertos de origen/destino para 2018. Se presentan en la Tabla 2.23 los correspondientes a operaciones nacionales, y en la Tabla 2.24 los del resto de países.

Tabla 2.23.- Aeropuertos origen/destino nacionales en 2018

Aeropuerto	Total Aeronaves comerciales	%
GRAN CANARIA	18.945	28,01%
LA PALMA /STA.CRUIZ DE LA PALMA	14.789	21,87%
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ	9.318	13,78%
LANZAROTE	6.264	9,26%
FUERTEVENTURA	4.765	7,05%
EL HIERRO / VALVERDE	3.631	5,37%
BARCELONA-EL PRAT	3.333	4,93%
LA GOMERA	1.380	2,04%
SEVILLA	1.349	1,99%
BILBAO	1.046	1,55%
MALAGA-COSTA DEL SOL	793	1,17%
SANTIAGO	510	0,75%
OTROS	1.508	2,23%
TOTAL	67.631	100,00%

Fuente: Aena SME, S.A.

El principal destino nacional para las operaciones comerciales de aeronaves en 2018 fue Gran Canaria con un 28,01% del tráfico, seguido por La Palma con un 21,87%. Madrid-Barajas ocupa el tercer puesto, con un 13,78%.

Tabla 2.24.- Aeropuertos origen/destino internacionales en 2018

Aeropuerto	Total Aeronaves	%
CASABLANCA/ MOHAMED V	381	22,76%
LISBOA	210	12,54%
BLAISE DIAGNE INTL	128	7,65%
FUNCHAL / MADEIRA	106	6,33%
ROMA / FIUMICINO	72	4,30%
AGADIR/AL MASSIRA	61	3,64%
CARACAS/ SIMON BOLIVAR	55	3,29%
SALZBURGO /W. A. MOZART	41	2,45%
COLONIA/BONN	35	2,09%
SOFIA /VRAZHDEBNA	20	1,19%
MARRAKECH /MENARA	23	1,37%
OTROS	542	32,38%
TOTAL	1.674	100,00%

Fuente: Aena SME, S.A.

En 2018, los tres principales destinos internacionales para operaciones de aeronaves comerciales son Casablanca (22,76%), Lisboa (12,54%) y Blaise Diagne (7,65%).

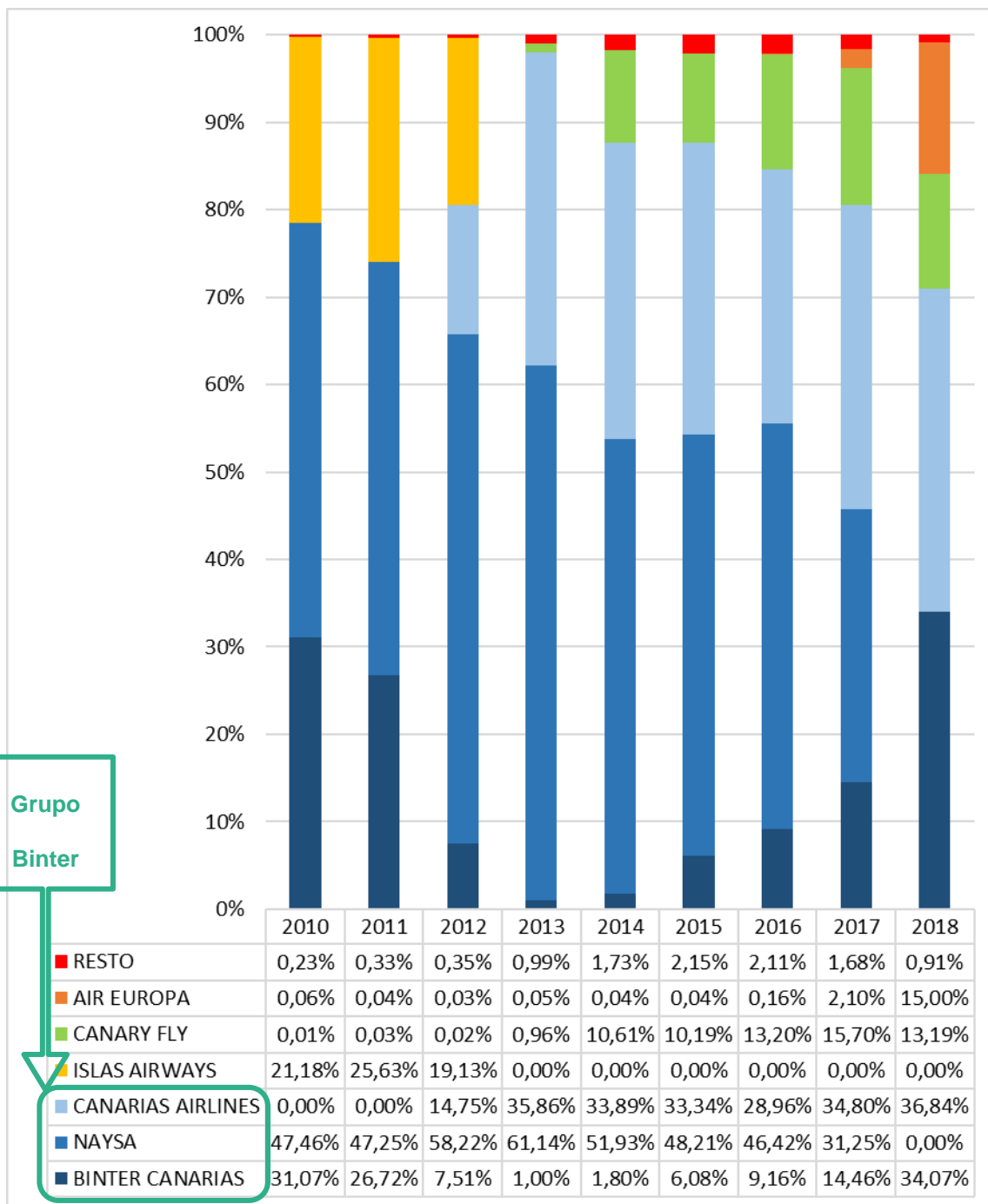
6.2.3 Evolución del tráfico por compañías

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. La cuota de mercado del Grupo Binter se ha mantenido entre el 70 y el 80% entre los años 2010-2012, llegando a alcanzar prácticamente la totalidad del tráfico (98%) en el año 2013 tras la desaparición de Islas Airways.

En el año 2010 empieza a operar Canary Fly. Esta compañía ha experimentado un inicio modesto entre los años 2010 y 2013. En 2013, aumenta sus frecuencias y desde noviembre de 2013, opera de manera regular a La Palma y Gran Canaria, recuperando cuota de mercado hasta acaparar 15,7% del mercado en el 2017.

A continuación, se muestra la evolución del tráfico por compañías en el periodo 2010-2018 para el segmento interinsular.

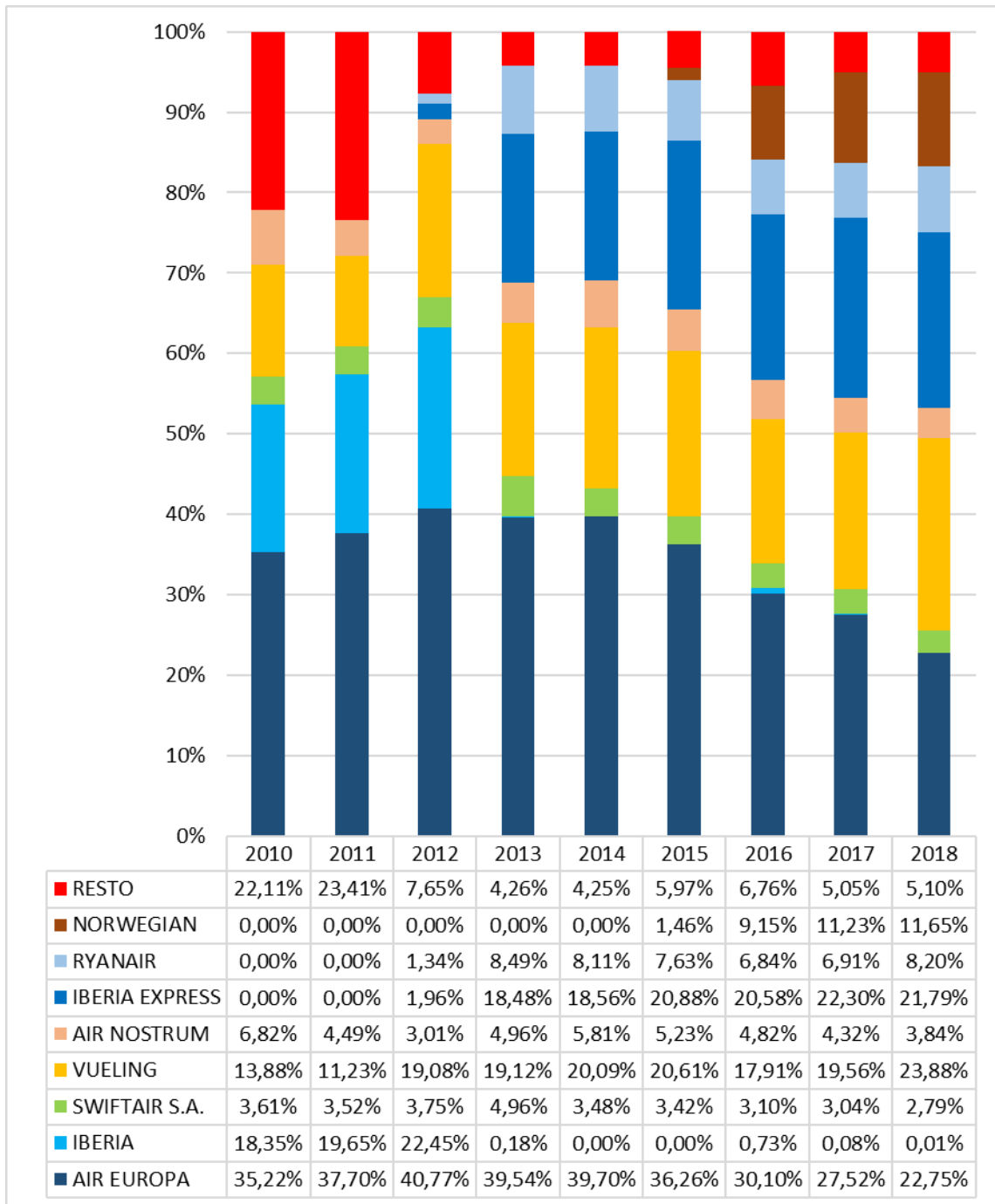
Gráfico 2.5.- Evolución de las aeronaves interinsulares por compañías durante el período 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

Al igual que para el tráfico interinsular, se muestra la distribución por compañías del tráfico nacional no interinsular de aeronaves para el período 2010-2018 y se observa la evolución que ha sufrido el mercado en los últimos años.

Gráfico 2.6.- Evolución de las aeronaves nacionales no interinsulares por compañías durante el período 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

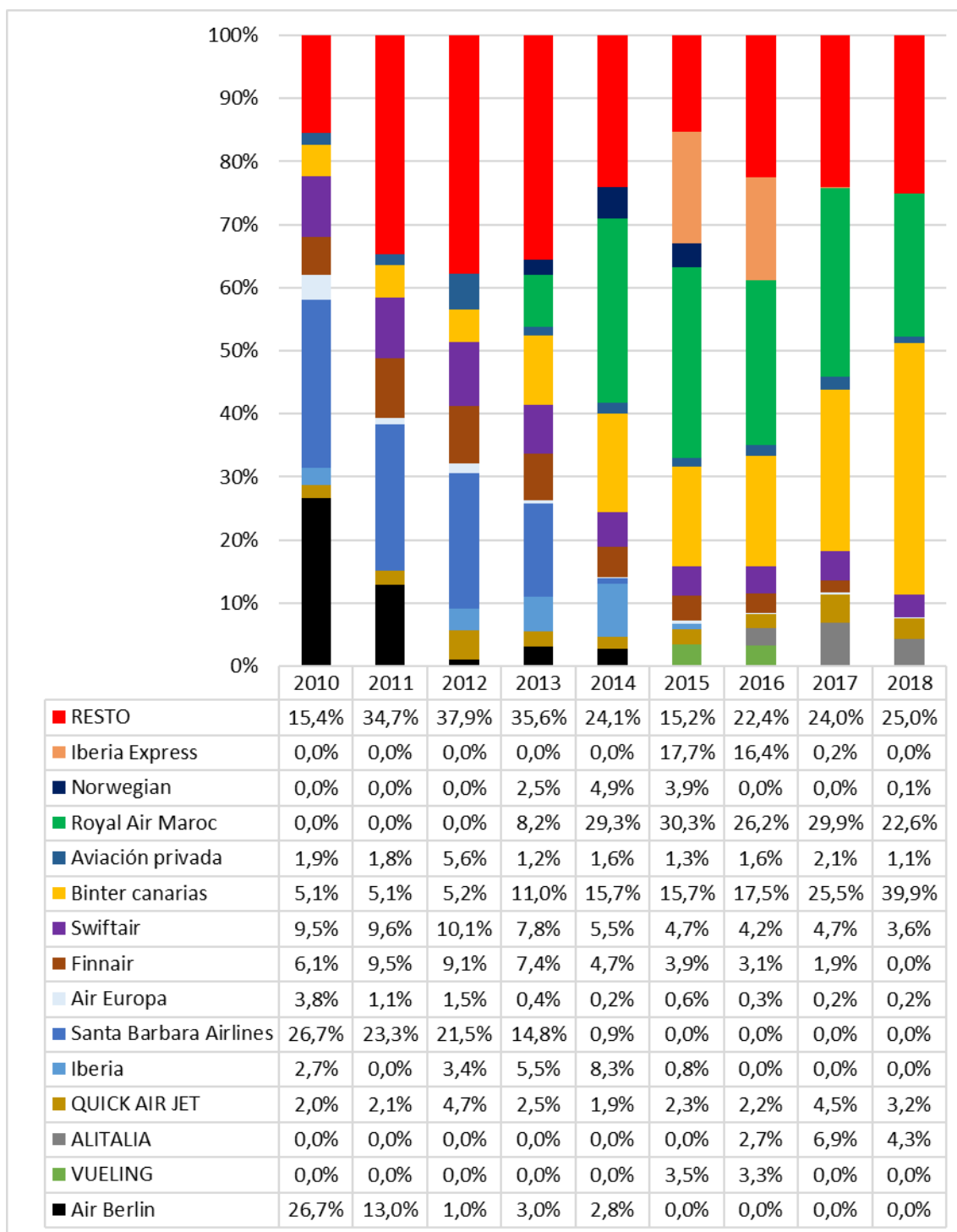
Durante los años 2010 y 2012 la compañía dominante del tráfico nacional no interinsular en el aeropuerto ha sido Air Europa, seguida por Iberia y Spanair. En 2012 ésta última cesó sus operaciones, al igual que Iberia en 2013, que delegó en su filial Iberia Express la gran mayoría de las mismas.

En este nuevo contexto, Vueling ha experimentado un notable incremento, pasando a ser la segunda compañía detrás de Air Europa, hasta 2014. Destacar la aparición y crecimiento que ha tenido la aerolínea Norwegian en los últimos años.

En 2018, las compañías dominantes son Vueling (23,88%), seguida por Air Europa (22,75%) e Iberia Express (21,79%).

De forma análoga se muestra la evolución del tráfico internacional de aeronaves para el periodo 2010-2018.

Gráfico 2.7.- Evolución de las aeronaves internacionales por compañías durante el período 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

En los últimos años, las operaciones internacionales han sufrido altibajos, por una distribución de mercado irregular entre las compañías y el carácter irregular de esas operaciones.

Al comienzo del periodo, las compañías que se repartieron mayoritariamente el mercado fueron Air Berlin, y Santa Bárbara Airlines C.A.. A medida que avanza el periodo, puede observarse una disminución de la cuota de mercado de Air Berlin hasta su cese de operación en 2015. Santa Bárbara Airlines sufre la misma evolución y suspende sus vuelos en 2014.

Son destacables la desaparición de Spanair y el crecimiento de Swiftair hasta 2012. Iberia, Air Europa y Binter son otras de las compañías con un tráfico significativo en este segmento, aunque bastante inferior a su cuota de mercado en el segmento nacional o interinsular.

De manera puntual, cabe reseñar que en 2012 la aviación privada operó un 5,6 % de las operaciones en este segmento, superando dicho año a algunas de las compañías habituales, como es el caso de Binter, Air Europa, Air Berlin o Iberia.

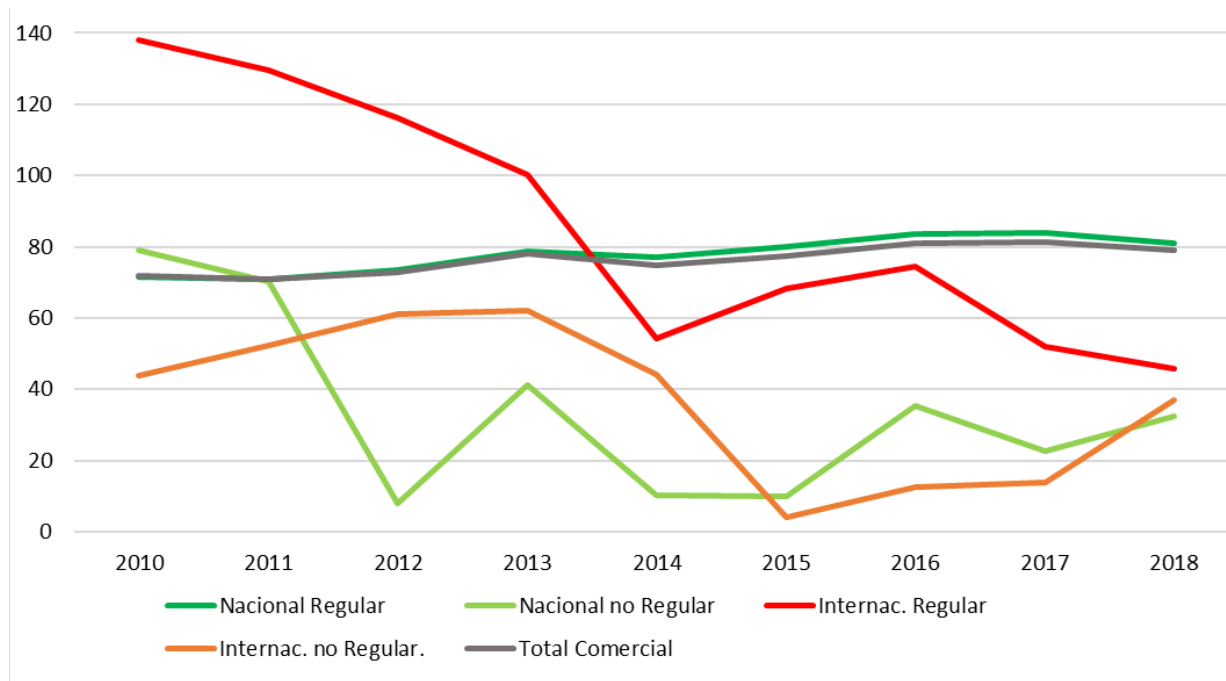
Desde 2014, las compañías dominantes son Royal Air Maroc, con una ruta con Casablanca, y Binter Canarias, con rutas con Marruecos y Senegal. Entre las dos, Iberia Express, en operación desde marzo 2015, conoce un inicio pronunciado, compensando el descenso de operación de Iberia, si bien, a partir de 2017 vuelve a bajar sus operaciones.

6.2.4 Parámetro pasajeros/aeronave

El siguiente gráfico recoge la evolución del parámetro pasajero/aeronave, según el tipo de tráfico, para la serie temporal estudiada 2010-2018.

Se observa que el tráfico nacional regular es el caso en el cual este parámetro permanece aproximadamente constante en el periodo de estudio, no experimentando grandes cambios. Sin embargo, la evolución de dicho parámetro para el resto de tipos de tráfico es bastante errática, especialmente en el tráfico no regular.

Gráfico 2.8.- Evolución del parámetro pasajero/ aeronave, 2010 – 2018



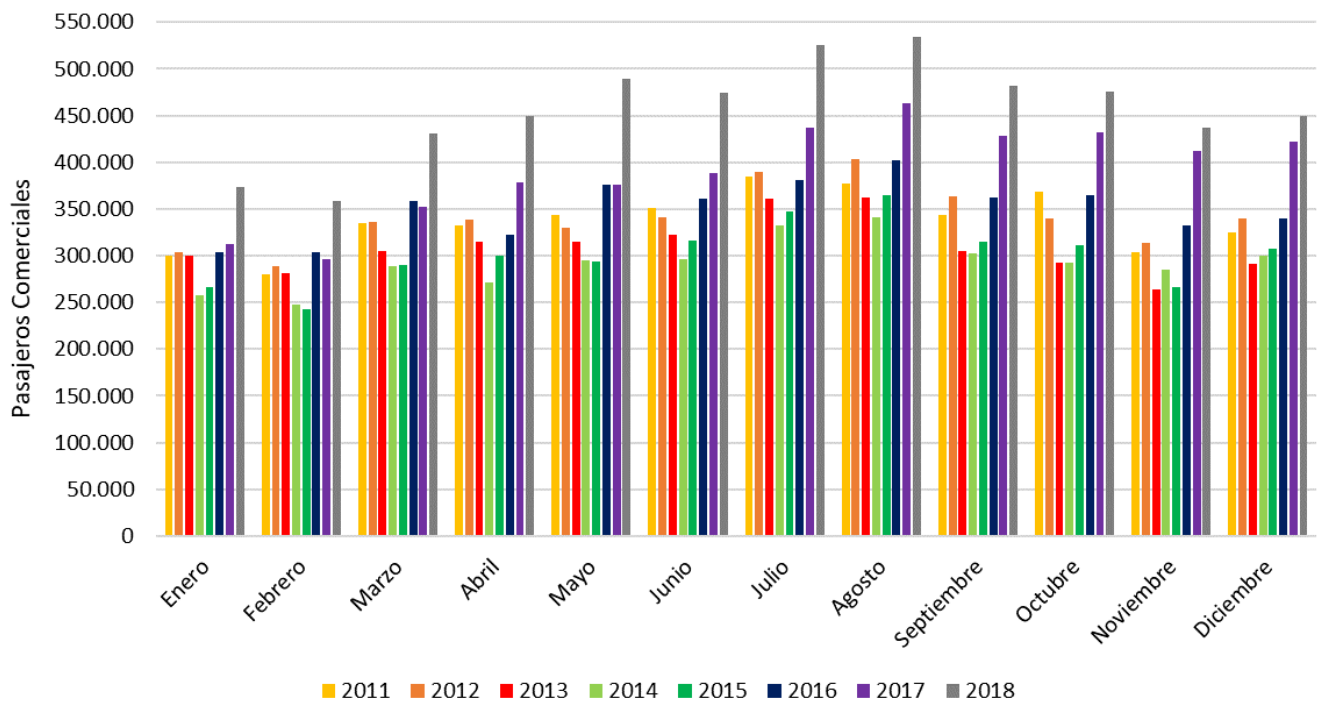
Fuente: Aena SME, S.A.

6.2.5 Estacionalidad del tráfico

Para estudiar el comportamiento mensual de la demanda se ha analizado la serie temporal 2011-2018.

Realizando un análisis del siguiente gráfico, que muestra el número de pasajeros de cada mes durante el periodo 2011-2018, se puede comprobar que todos los meses del año tienen un volumen de tráfico similar. No obstante, los meses con mayor número de pasajeros transportados son julio y agosto.

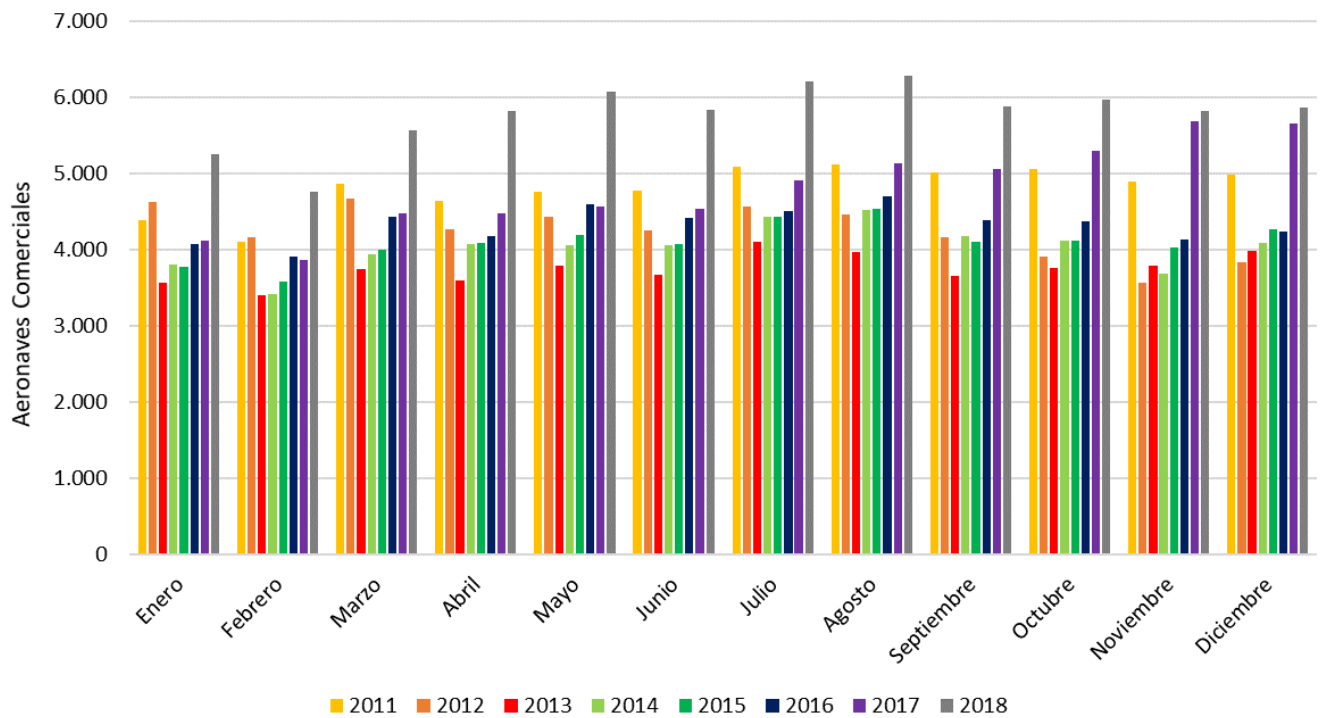
Gráfico 2.9.- Estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros, 2011-2018



Fuente: Aena SME, S.A.

Con respecto al análisis de la distribución mensual de aeronaves en el periodo 2011-2018, se observa que el tráfico está uniformemente distribuido a lo largo del año.

Gráfico 2.10.- Estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves, 2011-2018



Fuente: Aena SME, S.A.

6.2.6 Evolución de la flota comercial

En la siguiente tabla, se presenta la evolución de la flota comercial usuaria del aeropuerto en el periodo comprendido desde el año 2010 hasta 2018.

La aeronave con mayor relevancia a lo largo de estos años es el ATR-72, ya que se trata de la aeronave principal de los operadores interinsulares. Las siguientes aeronaves pertenecen a la familia A320/321, con más del 10% de las operaciones en 2018, aeronaves utilizadas por Iberia Express y Vueling, seguidas por la familia B737 (9,77%), utilizadas por Air Europa y Ryanair.

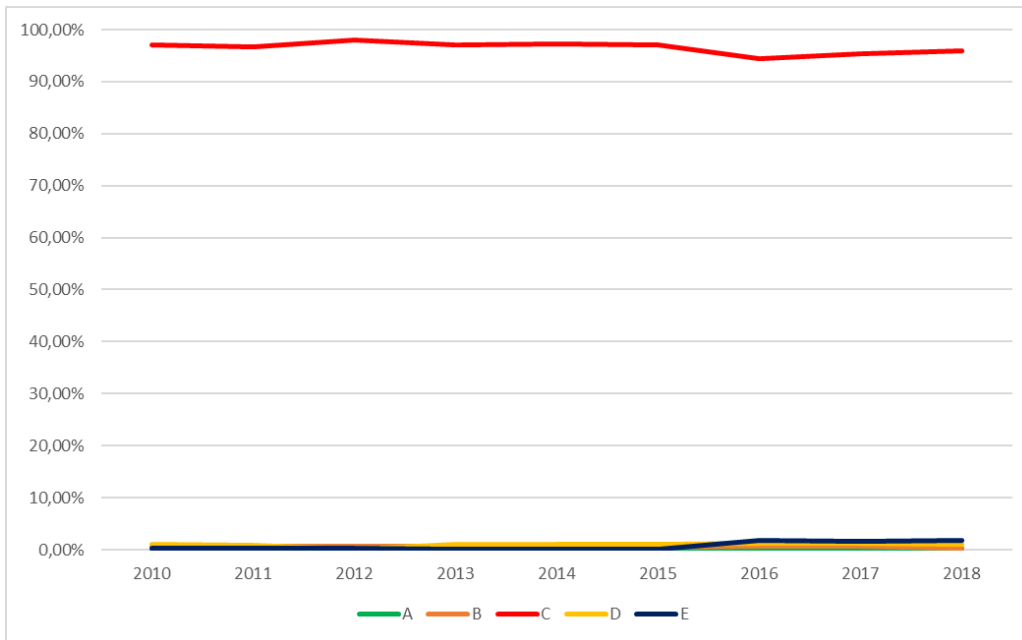
Tabla 2.25.-Evolución de la flota usuaria del aeropuerto

Modelo Aeronave	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AEROSPATIALE ATR-42/72	0,00%	0,00%	0,00%	1,05%	28,38%	43,24%	39,65%	36,02%	34,20%
AEROSPATIALE ATR-72	87,18%	86,54%	83,23%	81,61%	53,94%	38,52%	23,51%	28,34%	31,14%
BOMBARDIER REGIONAL JET-1000	0,00%	0,10%	0,03%	0,00%	0,04%	0,03%	0,20%	5,19%	8,01%
AIRBUS A320 PASSENGER	5,28%	5,24%	8,57%	7,40%	5,54%	6,51%	6,99%	5,25%	5,77%
BOEING 737-800 (WINGLETS) PASSENGER	2,46%	2,50%	3,72%	4,51%	4,30%	4,53%	12,23%	11,28%	9,48%
AGUSTA A109	0,20%	0,64%	0,85%	0,95%	1,03%	1,24%	0,17%	0,08%	0,00%
AIRBUS A321 (SHARKLETS)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,36%	1,17%	2,47%	2,50%	2,08%
BOEING 757-300 (WINGLETS) PASSENGER	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%	0,75%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AIRBUS A321	0,54%	1,23%	0,92%	1,36%	1,27%	0,84%	0,54%	0,60%	1,05%
BOEING 737-700 (WINGLETS) PASSENGER	0,12%	0,13%	0,38%	0,39%	0,66%	0,63%	0,00%	0,01%	0,01%
AIRBUS A320 (SHARKLETS)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%	0,62%	4,17%	3,97%	3,02%
CANADAIR REGIONAL JET 900	0,00%	0,33%	0,01%	0,00%	0,00%	0,50%	4,44%	1,12%	0,45%
BEECHCRAFT TWIN TURBOPROP	0,54%	0,55%	0,16%	0,16%	0,22%	0,37%	0,36%	0,25%	0,04%
LEARJET	0,06%	0,06%	0,08%	0,11%	0,04%	0,16%	0,24%	0,26%	0,19%
DE HAVILLAND DHC-8 DASH 8-300	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,14%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING B737 PASSENGERS	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,06%	0,12%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING 737/800 PASSENGERS	0,47%	0,22%	0,11%	0,18%	0,14%	0,11%	0,00%	0,01%	0,00%
BOEING 757-200 (WINGLETS) PASSENGER	0,82%	0,79%	0,09%	0,86%	0,24%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING 737-700 PASSENGER	0,01%	0,10%	0,45%	0,23%	0,01%	0,05%	0,00%	0,00%	0,00%
FAIRCHILD DORNIER 328JET	0,03%	0,00%	0,04%	0,02%	0,03%	0,03%	0,05%	0,05%	0,05%
BOEING B737-400 PASSENGERS	0,02%	0,00%	0,00%	0,29%	0,01%	0,03%	0,07%	0,21%	0,27%
BEECHCRAFT 1900/1900C AIRLINER	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,10%	0,05%	0,06%
CESSNA CITATION	0,04%	0,03%	0,03%	0,00%	0,01%	0,01%	0,05%	0,09%	0,07%
CESSNA 500 / 501 / 525 CITATION	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%
BEECHCRAFT 1900D AIRLINER	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,07%	0,12%	0,03%
FAIRCHILD SWEARINGEN METRO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING 767-300 PASSENGERS WINGLETS	0,03%	0,00%	0,01%	0,08%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%
AIRBUS A330	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,63%	1,43%	1,32%
AIRBUS A319	0,59%	0,32%	0,66%	0,00%	0,08%	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%
FAIRCHILD METRO/MERLIN/EXPEDITER	0,02%	0,00%	0,01%	0,00%	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
BOEING B757/200 PASSENGERS	0,04%	0,06%	0,05%	0,05%	0,11%	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%
AIRBUS A330-300	0,27%	0,26%	0,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%	0,03%	0,01%
AEROSPATIALE ATR-42-300/400	0,00%	0,18%	0,01%	0,11%	2,43%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Resto	1,25%	0,72%	0,37%	0,57%	0,25%	0,00%	2,96%	3,13%	2,65%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Aena SME, S.A.

Si se agrupan las aeronaves por letra de clave, se observa que el tipo de aeronave que utiliza el aeropuerto con mayor frecuencia se corresponde con la clave C con más del 90% de las operaciones, alcanzando un 95% en 2018.

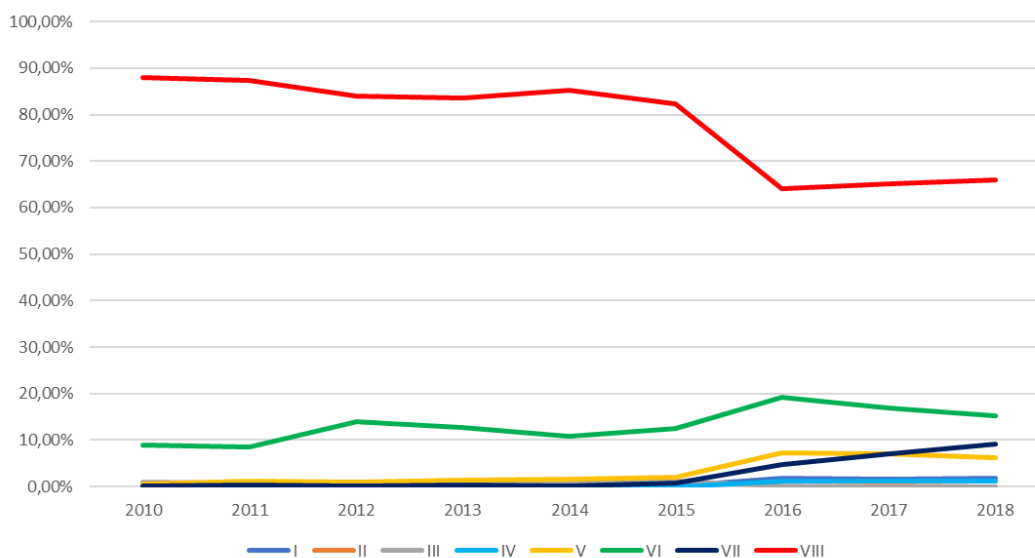
Gráfico 2.11.- Movimientos por letra de clave de aeronaves 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

Asimismo, en el gráfico siguiente se muestran las aeronaves clasificadas según el tipo de puesto de estacionamiento, donde el número que aparece con mayor frecuencia en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna es el número de clave VIII, seguido a gran distancia por el tipo VI.

Gráfico 2.12.- Movimientos por tipo de puesto de estacionamiento 2010 – 2018



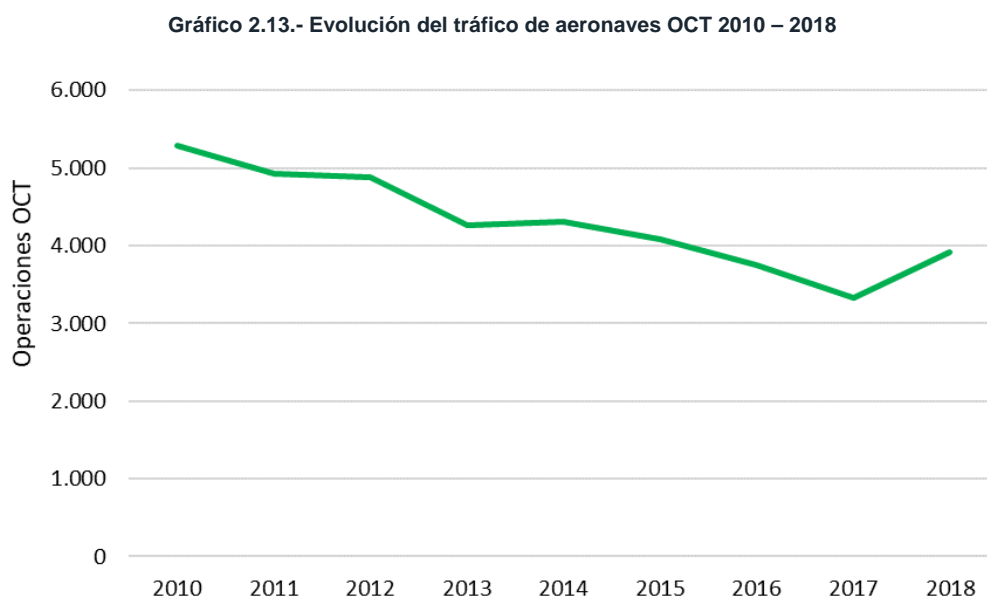
Fuente: Aena SME, S.A.

6.3 Evolución del tráfico OCT

La fracción de tráfico englobada en este apartado corresponde a los vuelos de aviación general que se realizan por negocio o placer, los de enseñanzas, de Estado, militares y trabajos aéreos.

En el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, el tráfico OCT es minoritario respecto al comercial. Durante el año 2018, el segmento OCT supuso el 5,35% del total de movimientos de aeronaves registrados y un 0,10% respecto al total de pasajeros, por lo que resulta poco relevante en el global del aeropuerto.

En el siguiente gráfico se muestra la evolución de aeronaves OCT.



Fuente: **Aena**

6.4 Evolución de los valores punta y de diseño

6.4.1 Valores punta y de diseño de pasajeros

Los pasajeros día punta, en adelante PDP, se definen como los pasajeros del día punta comercial. En el año 2018 este día (UCT) fue el 1 de abril, con 20.528 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 2018, este valor se dio el 23 de julio a las 8h (UCT) y supuso un total de 2.248 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 de pasajeros hora de diseño, PHD, que siempre tendrá un valor menor que PHP.

En la siguiente tabla se muestra la evolución de estos parámetros en el periodo 2010-2018.

Tabla 2.26.- Tráfico comercial de pasajeros en hora punta y hora de diseño, 2010 – 2018

Año	PHP	PHD	PHD _{lleg}	PHD _{sal}	PHD _{lleg} / PHD	PHD _{sal} / PHD
2010	2.132	1.604	970	966	60,47%	60,22%
2011	1.986	1.562	946	955	60,56%	61,14%
2012	2.238	1.442	919	883	63,73%	61,23%
2013	2.131	1.563	942	902	60,27%	57,71%
2014	1.874	1.512	887	916	58,66%	60,58%
2015	1.922	1.521	890	994	58,51%	65,35%
2016	2.066	1.669	1.078	1.039	64,59%	62,25%
2017	2.277	1.799	1.069	1.114	59,42%	61,92%
2018	2.248	1.926	1.188	1.267	61,68%	65,78%

Fuente: Aena SME, S.A.

Para capítulos posteriores es necesario conocer, además de los valores anteriores, los valores punta y de diseño para distintos segmentos. Estos valores se muestran a continuación:

Tabla 2.27.- Distribución de PHD por segmentos, 2010 – 2018

Año	PHD	PHD _{NAC}	PHD _{PENINS}	PHD	PHD _{UE}	PHD _{UE NO}	PHD _{NO UE}	PHD _{UE O}	PHD _{NO}
				INTERINS	SCHENGEN	SCHE	NO SCHE	SCHENGEN	SCHENGEN
2010	1.604	1.578	1.093	828	408	394	329	408	331
2011	1.562	1.533	1.036	852	414	4	251	414	251
2012	1.442	1.437	971	764	283	183	262	283	347
2013	1.563	1.542	1.176	663	295	190	286	289	252
2014	1.512	1.502	1.054	690	395	182	225	391	225
2015	1.521	1.521	1.082	708	214	337	101	290	337
2016	1.669	1.646	1.240	752	320	333	139	349	322
2017	1.799	1.796	1.200	862	213	185	149	213	173
2018	1.926	1.911	1.246	1.014	289	174	275	289	275

Fuente: Aena SME, S.A.

6.4.2 Valores punta y de diseño de aeronaves

Las aeronaves día punta, en adelante ADP, son las correspondientes al día de mayor tráfico de aeronaves totales. En 2018 fue el 29 de julio, con 239 movimientos (comerciales + OCT).

Las aeronaves hora punta, en adelante AHP, se definen como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales + OCT) a lo largo de un año. Para 2018, este valor fue de 27 aeronaves.

En el caso de las aeronaves, la hora de diseño se define como aquella en la que se produce la punta de aeronaves comerciales. A continuación, se muestra la evolución de estos parámetros en el periodo 2010-2018:

Tabla 2.28.- Tráfico de aeronaves en hora punta y hora de diseño, 2010 – 2018

Año	AHP	AHD	AHD _{ileg}	AHD _{sal}	AHD _{ileg} / AHD	AHD _{sal} / AHD
2010	24	22	13	13	59,09%	59,09%
2011	35	22	12	13	54,55%	59,09%
2012	24	20	12	12	60,00%	60,00%
2013	24	19	12	12	63,16%	63,16%
2014	21	21	11	13	52,38%	61,90%
2015	24	19	11	12	57,89%	63,16%
2016	23	21	13	12	61,90%	57,14%
2017	27	24	14	15	58,33%	62,50%
2018	27	24	16	15	66,67%	62,50%

Fuente: Aena SME, S.A.

Para capítulos posteriores es necesario conocer, además de los valores anteriores, los valores punta y de diseño para distintos segmentos. Estos valores se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 2.29.- Distribución de AHD por segmentos, 2010 – 2018

Año	AHD	AHD _{NAC}	AHD _{PENINS}	AHD _{INTERINS}	AHD _{UE SCHENGEN}	AHD _{UE NO SCHE}	AHD _{NO UE NO SCHE}	AHD _{UE O SCHENGEN}	AHD _{NO SCHENGEN}
2010	22	22	10	21	4	2	2		
2011	22	20	9	19	3	2	2		
2012	22	20	9	19	3	2	1	3	2
2013	19	19	12	15	2	2	1	2	2
2014	21	19	10	16	3	2	2	3	2
2015	19	19	9	15	3	1	2	3	2
2016	21	21	10	16	2	2	3	3	3
2017	23	22	9	19	2	1	3	3	3
2018	24	23	9	18	3	1	3	3	3

Fuente: Aena SME, S.A.

6.4.3 Tráfico OCT en periodos punta

En el año 2018, el día punta (UCT) de tráfico de aeronaves OCT se produjo el 26 de junio, con un total de 39 aeronaves OCT (11 de docencia, 12 militares, 6 de otros servicios y 10 de estado) y el valor correspondiente a la hora punta (UCT) se halló el mismo día (26 de junio) a las 11 horas con 11 aeronaves (2 de entrenamiento, 3 militares, 4 de escuela y 2 de estado).

6.5 Evolución de las mercancías

La carga aérea nacional experimenta un marcado descenso durante el periodo 2010-2018, a pesar de una leve subida en 2014 y 2017.

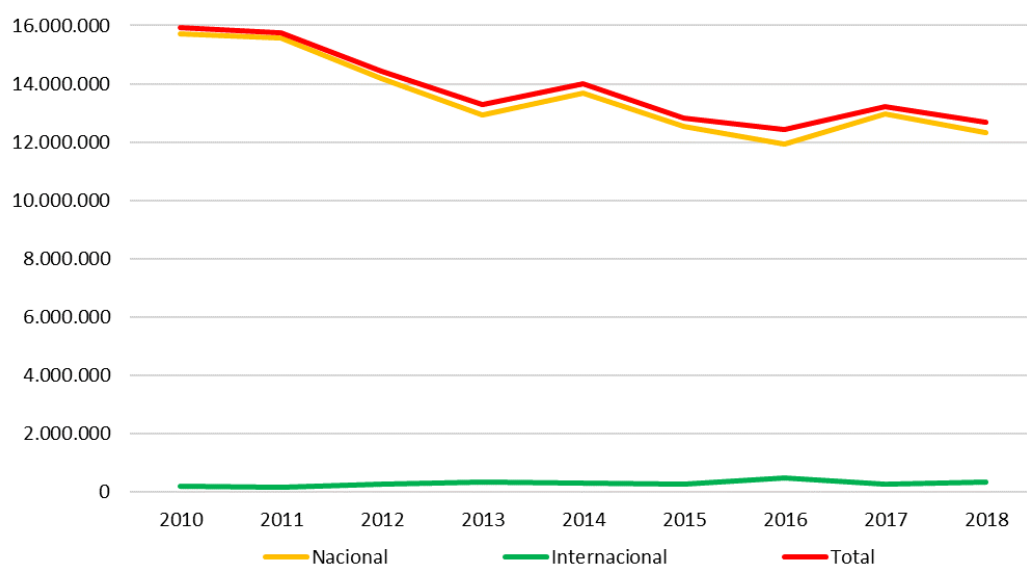
Por otro lado, la carga internacional presenta periodos de crecimiento y otros de decrecimiento. Se muestran los datos en la siguiente tabla y gráfico.

Tabla 2.30.- Evolución del tráfico de mercancías 2010 – 2018

Año	Nacional (Kg)	Crecimiento (%)	Internacional (kg)	Crecimiento (%)	Total (kg)	Crecimiento (%)
2010	15.728.958	-7,1%	211.242	-84,7%	15.940.200	-12,9%
2011	15.575.212	-1,0%	175.115	-17,1%	15.750.327	-1,2%
2012	14.167.872	-9,0%	275.746	57,5%	14.443.618	-8,3%
2013	12.921.349	-8,8%	363.610	31,9%	13.284.959	-8,0%
2014	13.685.305	5,9%	305.247	-16,1%	13.990.552	5,3%
2015	12.542.237	-8,4%	276.617	-9,4%	12.818.854	-8,4%
2016	11.925.176	-4,92%	501.711	81,37%	12.426.887	-3,06%
2017	12.971.664	8,78%	261.011	-47,98%	13.232.675	6,48%
2018	12.320.631	-5,02%	349.334	33,84%	12.669.965	-4,25%

Fuente: Aena SME, S.A.

Gráfico 2.14.- Evolución del tráfico de mercancías (kg) 2010 – 2018



Fuente: Aena SME, S.A.

7 Resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.31 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 2.31.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

Espacio Aéreo e Infraestructuras Aeroportuarias		
Espacio Aéreo		
	Capacidad	
Espacio aéreo	32 ops/ h	
Campo de vuelos		
	Capacidad	
Campo de vuelos ⁽¹⁾	29-33 Ops/h	
Campo de vuelos ⁽²⁾	31-35 Ops/h	
Plataforma		
	Actual	
Plataforma Av. Comercial ⁽³⁾	16-22 puestos	
Plataforma Av. General	7 puestos + 1 hel	
Superficie o elemento Edificio Terminal		
	Actual	
SALIDAS	Vestíbulo de salidas (m ²)	803
	Mostradores de facturación (ud)	26 + 2 equipajes especiales
	Zona de colas de facturación (m ²)	1.083
	Control de seguridad (ud)	3 (dobles)
	Zona de colas de control de seguridad (m ²)	207
	Control de pasaportes (ud)	4
	Zona de colas de control de pasaportes (m ²)	54
	Zona de espera y embarque (m ²)	3.119
	Puertas de embarque asistidas (ud)	6
	Puertas de embarque remoto (ud)	10
LLEGADAS	Control de pasaportes (ud)	4
	Zona de colas de control de pasaportes (m ²)	110
	Hipódromos de recogida de equipajes NB (ud)	5
	Zona de recogida de equipajes ⁽⁶⁾ (m ²)	894
	Vestíbulo de llegadas (m ²)	949

(1) 80%-90% RMP PICAP 18/12/2018 RWY 30 sin E-3

(2) 80%-90% RMP PICAP 18/12/2018 RWY 30 con E-3

(3) Son puestos de uso simultáneo, para configuraciones de aeronaves mayores y menores.

NOTA: En esta tabla, se reflejan las superficies útiles del aeropuerto

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO