

5

Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.1
2	Objetivo del estudio	5.2
3	Resumen de la problemática actual	5.3
	3.1 Problemática derivada del estudio situación actual/ necesidades	5.3
	3.2 Problemática no derivada del estudio situación actual/ necesidades	5.3
4	Análisis de alternativas	5.5
	4.1 Campo de vuelos	5.5
	4.2 Área Terminal	5.11
5	Actuaciones propuestas	5.15
	5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves	5.15
	5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias	5.16
	5.3 Necesidades de terreno	5.21
	5.4 Zona de Reserva	5.21
	5.5 Descripción de las operaciones aéreas previstas	5.21

5.6	Resumen	5.22
6	Resumen de las Directrices de Ordenación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y actividades previstas	5.23
7	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.31
7.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer	5.31
7.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.32

DESARROLLO PREVISIBLE

1 Introducción

Como ya se introdujo en el primer capítulo, el Plan Director no es un plan de inversiones, sino un documento estratégico que marca las grandes directrices de desarrollo del Aeropuerto. Por tanto, el objeto de este capítulo es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna en el horizonte del Desarrollo Previsible, así como definir las actuaciones previstas en el desarrollo de cada subsistema aeroportuario. De este modo se obtendrán, en su caso, las necesidades de terreno precisas con el fin de lograr un desarrollo del aeropuerto que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.

Las actuaciones propuestas en este capítulo estarán en todo momento ligadas a la materialización de la demanda de tráfico, y no a un horizonte temporal concreto. Un seguimiento detallado posterior de la evolución del tráfico podría determinar que el desarrollo de determinadas actuaciones pudiera ser retrasado o adelantado respecto al horizonte de necesidad originalmente identificado.

En función de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se programarán en el correspondiente documento de regulación aeroportuaria las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en este capítulo de forma íntegra, pudiendo surgir además otras nuevas. Para toda nueva inversión se comprobará su compatibilidad con el Plan Director en términos de zonificación, ordenación y evaluación ambiental.

2 Objetivo del estudio

Una vez que se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, el siguiente paso en la definición de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y de las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna es la propuesta y evaluación de diferentes alternativas de desarrollo de sus infraestructuras e instalaciones.

Este análisis permitirá, por un lado, encontrar la solución más adecuada para resolver las necesidades detectadas en cada subsistema de acuerdo con una serie de criterios previamente establecidos y, por otro, dar respuesta a los requerimientos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental para Planes y Programas.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el plano director de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. Los objetivos que se persiguen son:

- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo necesario del aeropuerto para dar respuesta a las necesidades detectadas, bien por causa del incremento de la demanda o bien por motivos de seguridad o adecuación a nueva normativa. Dicha representación gráfica debe considerar una serie de etapas asociadas a los diferentes horizontes de demanda analizados.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Redacción de una descripción de las alternativas propuestas para el desarrollo de las distintas áreas definidas, así como evolución de las mismas y selección de aquella considerada como la óptima de acuerdo con una serie de criterios establecidos previamente, con el fin de que el impacto y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad a la que da servicio el aeropuerto, así como aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.
- Desarrollo de la alternativa seleccionada y propuesta de actuaciones necesarias para el progresivo desarrollo de la misma.
- Delimitación y ordenación de la zona de servicio del aeropuerto. La cual comprenderá todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

3 Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en el Capítulo 4 en virtud de la demanda estimada en el Capítulo 3, se ha obtenido una visión global de la problemática en cuanto a las carencias existentes, con el fin de solucionarlas y conseguir los grados de seguridad, operatividad y funcionalidad necesarios.

También existen necesidades a subsanar que no se derivan del estudio capacidad/demanda acometido, sino que se enfocan desde otra perspectiva que se explicará oportunamente.

A continuación, se presenta un resumen del estado de los diferentes subsistemas y zonas susceptibles de que se resuelvan las carencias que presentan, así como de las actuaciones propuestas que puedan afectar al desarrollo previsible del aeropuerto.

3.1 Problemática derivada del estudio situación actual/ necesidades

- Debido a la geometría física del área de movimiento de aeronaves, la operación de aeronaves Tipo E en el aeropuerto de Tenerife Norte impone ciertos condicionantes a los movimientos del resto de aeronaves en tierra. Lo que repercute negativamente en la capacidad horaria del campo de vuelos en presencia de este tipo de aeronaves E.
- El Edificio Terminal de Pasajeros precisa equipamientos desde el primer horizonte de estudio. En relación con los equipamientos de la zona de salidas, serán necesarios más mostradores de facturación y la ampliación del número de controles de seguridad. Los equipamientos de la zona de llegadas del Terminal tienen la necesidad de aumentar el número de hipódromos de recogida de equipajes. En lo referente a las necesidades de ampliación de espacios y superficies, será necesario aumentar la superficie destinada a recogida de equipajes.
- Los aparcamientos de vehículos será necesario ampliarlos ya en el primer horizonte.
- No existe en la actualidad Terminal de Aviación General, existiendo una cierta demanda, por lo que se considera necesaria la construcción o acondicionamiento de un edificio Terminal específico para este tráfico.

3.2 Problemática no derivada del estudio situación actual/ necesidades

Además de los problemas indicados en el apartado anterior, ligados a la falta de capacidad de las instalaciones actuales del aeropuerto, existen también otros debidos a diferentes factores, entre los que destacan fundamentalmente la necesidad de adecuación a la normativa y de mejora de la operatividad del conjunto de instalaciones aeroportuarias.

- Adecuación de las dimensiones de áreas de seguridad de extremos de pista (RESA) a la normativa vigente, llegando a tener unas dimensiones de 240x150m.
- Adecuación de los Sistemas de iluminación de aproximación, extendiendo las luces hasta 900 m más allá de ambas cabeceras.
- La parcela de combustibles de la Zona de Abastecimiento se encuentra en el Lado Tierra. Existe la necesidad de transformar esta parcela como Lado Aire del aeropuerto, para lo cual será necesario trasladar el vallado actual lado aire-lado tierra en el entorno de esta parcela, con la provisión de los accesos correspondientes.
- Existe la necesidad de dotar al aeropuerto de mayores Espacios Comerciales y de aprovechar posibles sinergias entre esas actividades y las estrictamente aeronáuticas.

- Asimismo, será necesario la reordenación de los viales de acceso al aeropuerto y la construcción de una nueva rotonda en el acceso existente, así como la adecuación de los viales interiores.

Como se ha descrito en el capítulo de necesidades, en consonancia con las exigencias que promueven las distintas legislaciones en materia de medio ambiente, en junio de 2019 Aena SME, S.A. se ha adherido a la iniciativa NetZero2050 en la 29ª edición del Congreso Anual de ACI Europa y en línea con la estrategia UE que persigue la neutralidad en emisiones de carbono para 2050.

Como consecuencia, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, será necesario aumentar la inversión en eficiencia energética, energías renovables, insonorización y biodiversidad que redunde en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles.

4 Análisis de alternativas

Se exponen a continuación las diferentes alternativas propuestas para el desarrollo de las diferentes zonas e instalaciones del aeropuerto. Tras la descripción de dichas alternativas de cada zona, se incluye el conjunto de criterios a utilizar para llevar a cabo su análisis y evaluación con el fin de seleccionar la alternativa más adecuada en cada caso. Los criterios a tener en cuenta serán tanto de tipo técnico como de carácter más específico en función de la realidad del aeropuerto y su problemática.

4.1 Campo de vuelos

Como se ha indicado anteriormente, para adaptar el aeropuerto al proceso de certificación y a lo establecido tanto en el Reglamento UE nº 139/2014 como en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, es necesario dotar al campo de vuelos de áreas de seguridad de extremos de pista y adaptar la franja y las plataformas de viraje a las dimensiones establecidas en la normativa vigente.

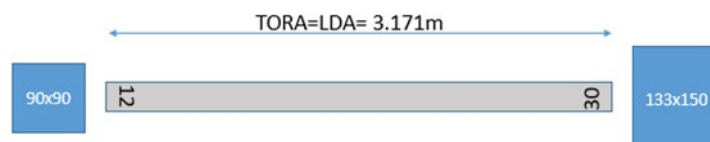
4.1.1 Alternativas RESA

Alternativa 0- Mantener la configuración actual

Esta alternativa propone el mantenimiento de la pista de vuelos actual del aeropuerto quedando, por tanto, las siguientes distancias declaradas.

Tabla 5.1.- Configuración actual

Configuración			
	TORA (m)	LDA (m)	RESA
12	3.171	3.171	133 X 150
30	3.171	3.171	90 X 90

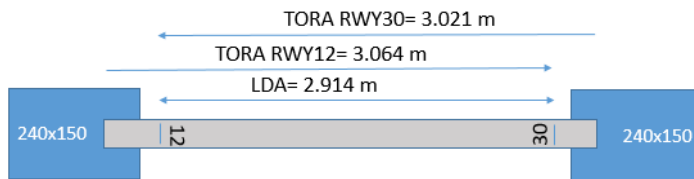


Alternativa 1- Ampliar las dimensiones de las RESA en ambas cabeceras, perdiendo longitud de pista.

Construir RESA a costa de perder longitud de pista. Por tanto, el umbral 12 se desplazaría 150 metros (hacia dentro de la pista) y el umbral 30 se desplazaría 107 metros (hacia dentro de la pista). Asimismo, se podría mantener el inicio de despegue, por ambas cabeceras, aprovechando, por tanto, parte de la pista actual que quedará definida como RESA y franja, en tal caso la TORA efectiva sería mayor de la reflejada en la Tabla 5. 2.

Tabla 5.2.- Configuración alternativa 1

Configuración			
	TORA (m)	LDA (m)	RESA
12	3.064	2.914	240X150
30	3.021	2.914	240X150

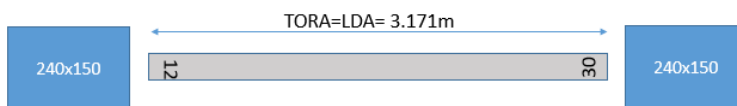


Alternativa 2 - Ampliar las dimensiones de las RESA en ambas cabeceras manteniendo pista actual

Mantener umbrales y extremos de pista actuales definiendo RESA de 240 metros a continuación de la franja actual. Por tanto, las distancias declaradas se mantendrían con respecto a la situación actual.

Tabla 5.3.- Configuración alternativa 2

Configuración			
	TORA (m)	LDA (m)	RESA
12	3.171	3.171	240X150
30	3.171	3.171	240X150

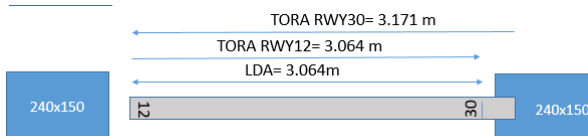


Alternativa 3 - Ampliar las dimensiones de las RESA en ambas cabeceras desplazando hacia el interior de la pista solamente un umbral

Dada la dificultad técnica que, a priori, parece que puede tener construir dicha RESA por la cabecera 30, se plantea en este caso, construir la RESA de cabecera 12 hacia fuera de la pista y hacia dentro por cabecera 30. Por tanto, se desplaza umbral 30, 107 metros hacia dentro de la pista, manteniéndose la cabecera 12 en su ubicación actual. El terreno que se tendría que adecuar por cabecera 12 sería de 150 metros de longitud y hasta 150 metros de ancho. Es, por tanto, una alternativa intermedia entre las dos alternativas 1 y 2 anteriormente descritas. Al igual que en la Alternativa 1, se podría mantener el inicio de despegue por la cabecera 30, aprovechando parte de la pista actual que quedará definida como RESA y franja, en tal caso la TORA efectiva sería mayor de la reflejada en la Tabla 5.4. y similar a la de la situación actual.

Tabla 5.4.- Configuración alternativa 3

Configuración			
	TORA (m)	LDA (m)	RESA
12	3.064	3.064	240 X 150
30	3.171	3.064	240 X 150



Criterios de valoración

- Cumplimiento de normativa: debe verificarse que las actuaciones asociadas a cada alternativa no suponen la vulneración de ningún aspecto normativo.
- Cuantía de las inversiones: a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas de las actuaciones necesarias en cada alternativa.
- Operatividad del aeropuerto: deben considerarse las afecciones al entorno y al aeropuerto de las actuaciones asociadas a cada una de las alternativas, estableciendo cuáles de ellas permiten una operación más adecuada.
- Viabilidad operativa: debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a presencia de obstáculos y orografía del terreno, para establecer la viabilidad de las diferentes alternativas.
- Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto, y las distintas configuraciones de operación de cada alternativa, para determinar si alguna de ellas pudiera presentar problemas desde el punto de vista de la afección acústica. También debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la presencia de áreas de alto valor medioambiental y las distintas afecciones a dichas áreas por parte de cada alternativa.
- Implicaciones administrativas: deben analizarse las necesidades de terrenos de cada alternativa, así como la necesidad de coordinación con otras administraciones u organismos que puedan implicar dificultades en la ejecución de determinadas soluciones.

Valoración de alternativas

En cuanto al cumplimiento de normativa, ninguna de las actuaciones propuestas crearía incompatibilidades con la normativa. No obstante, la alternativa 1, 2 y 3 cumplirían, además, la recomendación de declarar RESA de 240 metros.

En lo relativo a la cuantía de las inversiones necesarias, la alternativa 0 es la más favorable, puesto que no tendría coste asociado.

Se analizan, por otro lado, los criterios de operatividad y capacidad del aeropuerto, evaluando las penalizaciones que las diferentes actuaciones sobre la pista supondrían en la operación de las aeronaves usuarias del aeropuerto. En este sentido la alternativa 0 y 2 serían las más favorables ya que implicaría mantener la longitud de pista actual. Por otro lado, la pista RWY 30 (la más utilizada) de la alternativa 3 mantendría, igualmente la longitud de pista actual.

Para analizar la operatividad del campo de vuelos se realiza a continuación un análisis de las penalizaciones en carga de pago/alcance para la situación actual y las alternativas propuestas, para un conjunto de aeronaves significativas en el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna y para las rutas típicas para cada tipo de aeronave.

Para las aeronaves que operan u operarán en el aeropuerto, se analiza la longitud de pista necesaria para despegar (TORL) en condiciones de máximo peso al despegue (MTOW), así como su radio de acción si llevasen, en esas condiciones, su Máxima Carga de Pago (MPL). Esta longitud de pista se refleja en la siguiente tabla:

Tabla 5.5.- Características de la flota analizada

Tipo de aeronave	MTOW [kg]	MPL [kg]	TORL [m]	Alcance [NM]	Pasajeros
A330-300	233.000	54 868	4.512	5.650	335
A321	93.500	24.900	3.525	2.250	220
B737-800	79.016	21.319	3.322	3.858	189
A320	77.000	20.296	2.905	3.370	180
CRJ900	38.329	10.387	2.868	1.538	86
ATR72	23.000	7.467	2.679	926	70

Fuente: *Aircraft Characteristics for Airport Planning* publicados por los fabricantes

Por tanto, comparándola con las distintas TORA de cada una de las alternativas, se puede concluir que ya con la pista actual el A330, el A321 y el B737 tendrían penalización en el despegue para máximos alcances. Para el resto de la flota analizada, no se presentarían penalizaciones incluso acortando pista (alternativa 1). Por tanto, a continuación, se definen las penalizaciones que aparecerían en cada una de las alternativas para diferentes alcances.

Es importante destacar el hecho de que la mayor parte de las operaciones de despegue se efectúan por la pista 30 en el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, motivo por el cual, se definirán las penalizaciones únicamente para esta pista.

Tabla 5.6.- Penalizaciones en la carga de pago para diferentes alcances

		1000 nm			1500 nm			2000 nm			2500 nm		
		MPL	%PL/MPL	Nº Pax	%PL/MPL	Nº Pax	%PL/MPL	Nº Pax	%PL/MPL	Nº Pax	%PL/MPL	Nº Pax	
Alternativa 0 =Alternativa 2 =Alternativa 3 (RWY 30)	A330-300 ⁽¹⁾	54 868	100%	335	-	-	100%	335	-	-	-	-	
	A321 ⁽²⁾	24.900	100%	220	100%	220	98%	220	87%	220	87%	220	
	B737-800 ⁽³⁾	21.319	100%	189	100%	189	97%	189	83%	189	83%	189	
Alternativa 1 (RWY 30)	A330-300	54 868	100%	335	-	-	96%	335	-	-	-	-	
	A321	24.900	100%	220	100%	220	94%	220	82%	220	82%	220	
	B737-800	21.319	100%	189	100%	189	90%	189	78%	189	78%	184	

(1) En 2016, el 100% de las operaciones del A330 se realizó a Madrid, cuya distancia desde TFN, es menor a 1.000 nm

(2) En 2016, la ruta a Barcelona supuso más del 92% de las operaciones con este tipo de aeronave, cuya distancia con TFN es de 1.185 nm. La ruta más lejana con el A321, en 2016, fue la ruta con Helsinki, que tuvo un peso del 3% del total de las operaciones con este tipo de aeronave.

(3) En 2016, las rutas a destinos peninsulares supusieron más del 95% de las operaciones con este tipo de aeronave, siendo Barcelona la ruta nacional más lejana. Edimburgo (1.700 nm), Manchester (1.617 nm) y Dublín (1.561 nm) fueron las rutas más lejanas con este tipo de aeronave y representaron un 0,06% de las operaciones con el B737-800.

Por tanto, acortando pista podrían aumentar las penalizaciones en la carga de pago para rutas lejanas (a partir de 2.000 nm). No obstante, para las rutas nacionales (las que más peso tienen en el aeropuerto) la operativa se mantendría.

Aterrizaje

Se ha analizado la longitud de pista necesaria para aterrizar de cada uno de los modelos de avión que opera u operará en el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, en condiciones de Peso Máximo en Aterrizaje (MLW), por ser la más restrictiva:

Tabla 5.7.- Características de la flota analizada

Tipo de aeronave	MLW [kg]	Longitud pista Seca [m]	Longitud pista Mojada [m]
A330-300	187.000	2.066	2.376
A321	77.800	1.899	2.184
B737-800	66.361	2.170	2.353
A320	66.000	1.735	1.996
CRJ900	33.340	1.832	2.106
ATR72	22.350	1.268	1.458

(1) Para aeronaves con MTOW > 5.670 Kg, la distancia para aterrizaje con pista mojada recomendada por la FAA y las JAR-OPS debe incrementarse en un 15% respecto de la distancia recomendada con pista seca.

Por tanto, incluso con la longitud de la pista reducida y en condiciones de MLW, podrían operar todas las aeronaves analizadas sin limitación de peso en aterrizaje.

En cuanto a los probables efectos ambientales, es la alternativa 2 la más desfavorable ya que llevaría implícita gran movimiento de tierras por ambas cabeceras, incluso pudiendo implicar grandes dificultades técnicas por cabecera 30, ya que en principio existiría mayor dificultad por las características del terreno que se dan alrededor de esta cabecera.

Y, por último, en cuanto a las implicaciones administrativas, una vez más la alternativa 2 es la más desfavorable, seguida de la alternativa 3 por implicar necesidades de terrenos que actualmente no son propiedad del aeropuerto.

Tabla 5.8.- Matriz de decisión

CRITERIO	Alternativa 0=Situación actual	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Normativa	Cumple	Cumple, además, recomendación	Cumple, además, recomendación	Cumple, además, recomendación
Inversión económica	Sin coste asociado	Coste asociado, principalmente, al cambio de señalización horizontal y acondicionamiento de RESA	Coste asociado a gran movimiento de tierras por ambas cabeceras y expropiación de terrenos	Coste asociado a movimiento de tierras por una de las cabeceras y expropiación de terrenos
Operatividad	Se mantiene la actual	Aparecen penalizaciones para largos alcances	Se mantiene la actual	Para la pista RWY 30 (la más utilizada) se mantiene la actual.
Efectos ambientales	Sin efectos	Sin efectos	Afección en ambas cabeceras	Afección sobre una de las cabeceras
Implicaciones administrativas	Sin efectos	Sin efectos	Cambio del límite de la ZSA	Cambio del límite de la ZSA
Viabilidad operativa	No lleva actuaciones asociadas	No conlleva dificultades	Gran dificultad técnica, especialmente por cabecera 30	Dificultad técnica (Mov. Tierras etc..)

Por tanto, teniendo en cuenta estos criterios de evaluación, y priorizando el cumplimiento estricto de la normativa y la operatividad, **la alternativa seleccionada es la alternativa 3.**

4.1.2 Alternativas sistema de luces de aproximación

Alternativa 0- Mantener la configuración actual

Esta alternativa propone el mantenimiento de las dimensiones actuales del sistema de luces de aproximación, quedando, por tanto, la siguiente configuración.

Tabla 5.9.- Configuración actual

Configuración actual			
	TORA (m)	LDA (m)	Sistema de iluminación aproximación
12	3.171	3.171	Precisión CAT I reducido, 420 m
30	3.171	3.171	Precisión CAT II/III 420 m

Alternativa 1- Ampliar las dimensiones de las SIA en ambas cabeceras, perdiendo longitud de pista.

Ampliar las dimensiones de los sistemas de luces de aproximación por ambas cabeceras, a costa de perder longitud de pista. Por tanto, ambos umbrales se desplazarían 480 metros (hacia dentro de la pista), lo que implicaría un acortamiento de pista de 960 metros.

Tabla 5.10.- Configuración alternativa 1

Configuración			
	TORA (m)	LDA (m)	Sistema de iluminación aproximación
12	2.211	2.211	Precisión CAT I 900 m
30	2.211	2.211	Precisión CAT II/III 900 m

Alternativa 2 - Ampliar las dimensiones de las SIA en ambas cabeceras manteniendo pista actual

Mantener umbrales y extremos de pista actuales ampliando las dimensiones de los sistemas de luces de aproximación hasta los 900m. Por tanto, las distancias declaradas se mantendrían con respecto a la situación actual.

Tabla 5.11.- Configuración alternativa 2

Configuración			
	TORA (m)	LDA (m)	Sistema de iluminación aproximación
12	3.171	3.171	Precisión CAT I 900 m
30	3.171	3.171	Precisión CAT II/III 900 m

Criterios de valoración

- Cumplimiento de normativa: debe verificarse que las actuaciones asociadas a cada alternativa no suponen la vulneración de ningún aspecto normativo.
- Viabilidad operativa: debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a presencia de obstáculos y orografía del terreno, para establecer la viabilidad de las diferentes alternativas.
- Operatividad del aeropuerto: deben considerarse las afecciones al entorno y al aeropuerto de las actuaciones asociadas a cada una de las alternativas, estableciendo cuáles de ellas permiten una operación más adecuada.
- Capacidad del aeropuerto: es necesario que la configuración del campo de vuelos seleccionada proporcione la capacidad necesaria en el desarrollo previsible del aeropuerto y que se adapte a las necesidades impuestas por el tipo de aeronaves.
- Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto, y las distintas configuraciones de operación de cada alternativa, para determinar si alguna de ellas pudiera

presentar problemas desde el punto de vista de la afección acústica. También debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la presencia de áreas de alto valor medioambiental y las distintas afecciones a dichas áreas por parte de cada alternativa.

- Compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc.: deben analizarse las posibles actuaciones ya en ejecución o previstas a corto plazo para proponer, siempre que sea posible, un desarrollo acorde con las mismas.
- Implicaciones administrativas: deben analizarse las necesidades de terrenos de cada alternativa, así como la necesidad de coordinación con otras administraciones u organismos que puedan implicar dificultades en la ejecución de determinadas soluciones.
- Cuantía de las inversiones: a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas de las actuaciones necesarias en cada alternativa.

Valoración de alternativas

En cuanto al cumplimiento de normativa, ninguna de las actuaciones propuestas crearía incompatibilidades con la normativa. No obstante, la alternativa 1 y 2 cumplirían, además, la declaración de sistemas de luces de aproximación de 900 metros.

En lo relativo a la cuantía de las inversiones necesarias, la alternativa 0 es la más favorable, puesto que no tendría coste asociado.

Considerando los criterios de operatividad y capacidad del aeropuerto la alternativa 0 y 2 serían las más favorables ya que implicaría mantener la longitud de pista actual. Por el contrario, para la alternativa 1, todas las aeronaves presentarían penalización en el despegue. Y algunas, también presentarían penalización en el aterrizaje, incluso en pista seca.

No se considera operativamente viable reducir la longitud de pista para introducir los 900 metros de sistema de luces de aproximación, ya que prácticamente la totalidad de los vuelos no interinsulares, estarían penalizados en su carga de pago, incluso penalizarían la carga de pasajeros. Así, por ejemplo, el B737 (la aeronave de vuelos no interinsulares con más peso –el 12,5% de las ops- en el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna) pasaría a tener la siguiente penalización para rutas con la península.

Tabla 5.12.- Penalizaciones B737 en alternativa 1

	1000 nm		
	MPL	%PL/MPL	Nº Pax
B737-800	21.319	68%	162

En cuanto a los probables efectos ambientales y efectos administrativos, ninguna presentaría grandes efectos negativos en el entorno, salvo la alternativa 2, que llevaría implícita gran adquisición de terrenos que actualmente no son propiedad del aeropuerto. Incluso supondría la adquisición de suelos ya urbanizados. Por lo tanto, no se considera viable la ampliación del Sistema de luces de aproximación hasta los 900 metros (alternativa 2) por el importante efecto negativo sobre el entorno.

Por tanto, teniendo en cuenta todo lo anterior **se mantendrá la configuración actual (alternativa 0)** en lo que a dimensiones de sistemas de luces de aproximación se refiere.

4.2 Área Terminal

A continuación, se desarrollan las alternativas contempladas para la ampliación del Edificio Terminal de pasajeros. Ambas alternativas comparten la ampliación de la zona de hipódromos y las zonas de control de pasaportes de salidas y llegadas, al ser la opción lógica para la ubicación de estos subsistemas.

4.2.1 Descripción de alternativas

ALTERNATIVA 1

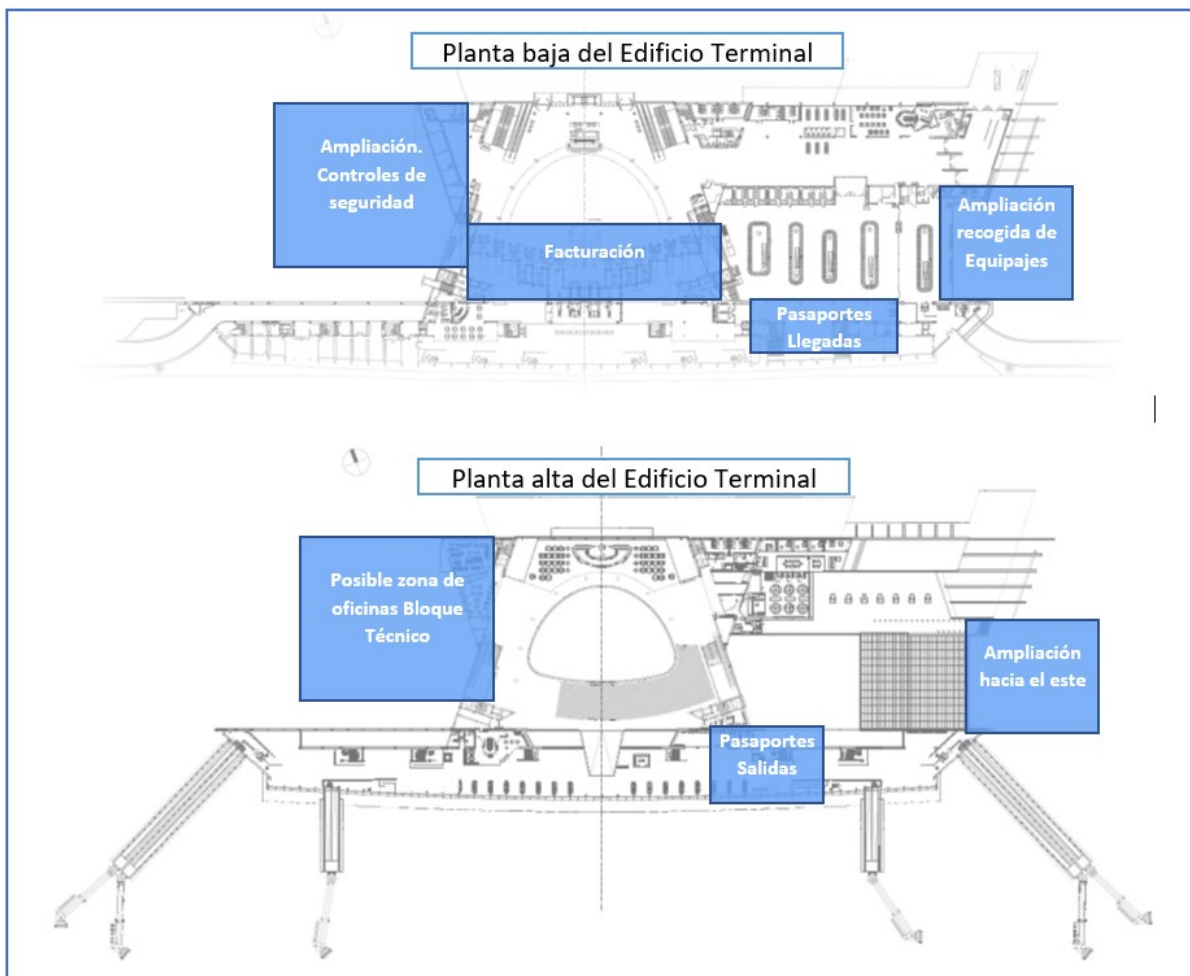
El edificio actual se amplía hacia el lado Oeste mediante una zona donde se ubicarían los controles de seguridad. Se dispone así de toda la zona central del vestíbulo de salidas para la zona de facturación, disponiendo de espacio suficiente para posibles futuras necesidades y posibles nuevas zonas comerciales. En la planta superior se situaría una zona de control de pasaportes centralizada para el tráfico internacional.

Por otra parte, la sala de recogida de equipajes se ampliaría por su lado este con dos hipódromos, en caso de que fuesen necesarias futuras ampliaciones. Esta zona de ampliación podrá compartimentarse de forma que uno o varios hipódromos puedan quedar aislados a fin de atender vuelos internacionales. A su vez esta ampliación permitirá garantizar que se dispone de la superficie necesaria para la zona de recogida de equipajes. La zona de controles de pasaportes en llegadas se localizaría inmediatamente antes de la sala de recogida de equipajes.

Con la ampliación en el lado oeste para disponer de más mostradores de facturación, se dispone a su vez de una gran superficie que puede ser destinada a usos comerciales, a oficinas o a un posible bloque técnico en la planta superior.

En la Ilustración 5.1 se recogen de manera esquemática las zonas de actuación propuestas.

Ilustración 5.1.- Alternativa 1 Terminal de pasajeros –



ALTERNATIVA 2

En esta alternativa se propone, al igual que en la alternativa anterior, ampliar hacia el este el edificio para alojar los nuevos hipódromos de recogida de equipaje.

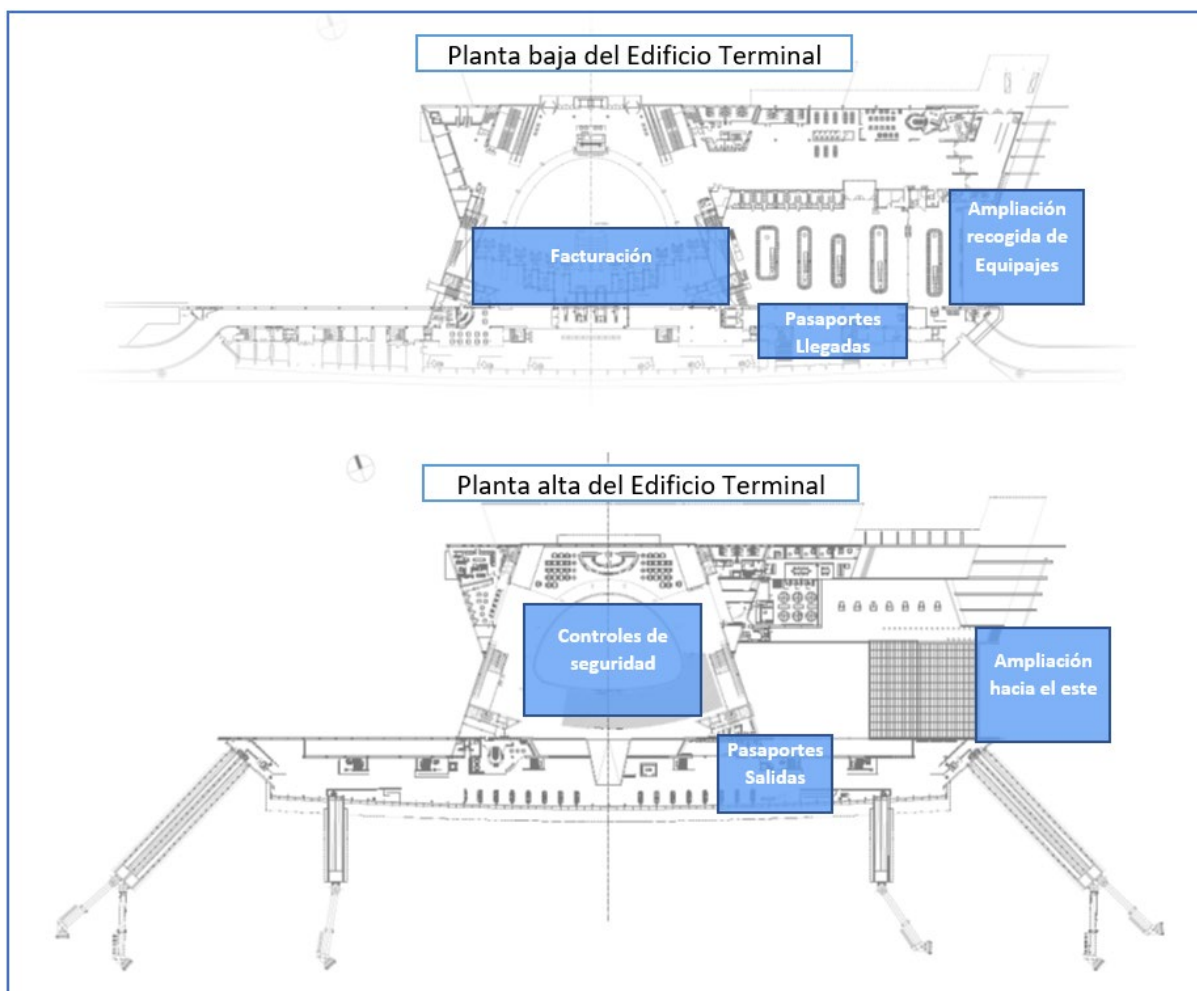
Sin embargo, no se amplía el edificio hacia el oeste, si no que los controles de seguridad se trasladan a la planta alta del edificio terminal, creando un forjado sobre la zona del mirador que quedaría eliminado.

Esta actuación afectaría a la zona comercial pasante que da acceso a la zona de embarque, que deberá ser reubicada.

La zona de facturación dispondría de espacio para posibles futuras ampliaciones, permitiendo una reordenación del espacio del vestíbulo de salidas, posibilitando nuevas zonas comerciales.

En la Ilustración 5.2 se recogen de manera esquemática las zonas de actuación propuestas.

Ilustración 5.2.- Alternativa 2 Terminal de pasajeros –



Criterios de valoración

Para evaluar las alternativas propuestas, se ha realizado un análisis multicriterio a partir de los siguientes criterios de valoración:

- Operatividad de la zona terminal: desarrollo del proceso de pasajeros y su circulación

- Adaptación de espacios y ampliaciones futuras.
- Afecciones a la operatividad durante las obras: en este parámetro se valora la mayor o menor afección que las obras necesarias para la elaboración de los trabajos tendrán respecto al funcionamiento y operatividad normal del aeropuerto durante la ejecución e implantación de los trabajos.
- Afecciones a otras infraestructuras: en este parámetro se valora la mayor o menor afección que la propuesta tendrá sobre la infraestructura existente y/o sobre otros proyectos en fase de estudio, proyecto o construcción en el entorno del edificio terminal y las propuestas de desarrollo del diseño funcional.
- Estimación de costes de las infraestructuras a efectos comparativos.
- Efectos ambientales

Valoración de alternativas

Respecto a la operatividad de ambas alternativas, la presencia de los controles de seguridad en la primera planta obliga a los pasajeros interinsulares a volver a bajar a la planta baja para embarcar, lo que empeora su circulación respecto a la alternativa 1.

Afecciones a la infraestructura actual: en ambas alternativas se amplía el terminal por su zona este. La alternativa 1 amplía también el terminal hacia el Oeste, aumentando las superficies disponibles y la alternativa 2 amplía la superficie interior disponible al cerrar el mirador central de la planta alta. La alternativa 2 dispone de mayores superficies disponibles tras la ejecución de las obras.

Durante la ejecución de las obras la alternativa dos supone un mayor impacto sobre la operatividad de la terminal, durante la ejecución de la nueva zona de controles de seguridad en la planta superior.

Afecciones a otras infraestructuras: La alternativa 1 afecta al antiguo edificio terminal, que pasa a formar parte del edificio terminal. La ampliación hacia el este para la zona de recogida de equipajes ocupa los terrenos donde se emplazaba la antigua torre de control.

Parámetros económicos: En ambas alternativas la ejecución de las obras tendría un coste similar, ya que, si bien la alternativa 1 propone una ampliación hacia el oeste, la ejecución de la zona de controles de seguridad de la alternativa 2 presenta un alto grado de dificultad.

Efectos ambientales: El impacto ambiental de ambas alternativas es similar, ya que las actuaciones se realizan sobre zonas ya antropizadas.

En conclusión, la alternativa 1, no presenta ningún aspecto particularmente negativo. Por el contrario, presenta ciertas ventajas por su escaso impacto tanto durante las obras. Por otro lado, la alternativa 2 tiene menor flexibilidad para desarrollos futuros y empeora la calidad de los recorridos de los pasajeros interinsulares, Además de mayores condicionantes durante el desarrollo de las obras.

Por todo ello, y de acuerdo con la valoración anterior, se considera que la **Alternativa 1** es la más adecuada para el desarrollo futuro del aeropuerto.

5 Actuaciones propuestas

Tras la determinación de necesidades, se ha obtenido una visión global de la problemática existente en el aeropuerto de cara a dar el servicio adecuado, con la seguridad y calidad establecidas, así como a la demanda de tráfico prevista en los horizontes considerados.

Por otra parte, el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, es una normativa de referencia para permitir garantizar en todo momento el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional. Este Real Decreto junto con el Reglamento (UE) 139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014, establece una serie de normas cuya aplicación se considera de obligado cumplimiento, así como una serie de métodos recomendados cuya aplicación uniforme se considera un estándar técnico deseable. Por ello, en muchos de los casos el cumplimiento de la normativa vigente no da pie al planteamiento de alternativas.

5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

5.1.1 Campo de vuelos

MEJORAS OPERATIVAS

Debido a las restricciones que impone la operación de aeronaves Tipo E a los movimientos del resto de las aeronaves en tierra y la consiguiente merma de capacidad del campo de vuelos en esos momentos, a medida que la demanda horaria de aeronaves se vaya acercando a la capacidad horaria de la pista la operación de aeronaves Tipo E habrá de ser limitada, o directamente restringida, en los momentos punta de operación del aeropuerto.

ADECUACIÓN DE RESA

Se propone ejecutar las actuaciones descritas en la alternativa 3. Así, se desplaza 107 metros hacia el interior de pista el umbral 30. Además de lo anterior, sería necesaria la modificación de la señalización, el balizamiento de pista, GP y todos aquellos elementos que están ligados al umbral 30.

Por tanto, las nuevas distancias declaradas en el aeropuerto serían las que se reflejan en la siguiente tabla:

Tabla 5.13.- Nueva configuración del campo de vuelos

	Configuración		
	TORA (m)	LDA (m)	RESAS (m)
12	3.064	3.064	240 X 150
30	3.171	3.064	240 X 150

ADECUACIÓN DEL SISTEMA DE LUCES DE APROXIMACIÓN

Dado que no se considera viable ninguna de las alternativas analizadas para el sistema de luces de aproximación, se mantendrá la configuración actual en lo que a sistema de luces de aproximación se refiere.

5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

5.2.1 Zona de Pasajeros

EDIFICIO TERMINAL

Se escoge la alternativa 1, tal y como se ha explicado en el apartado 2.3.2.

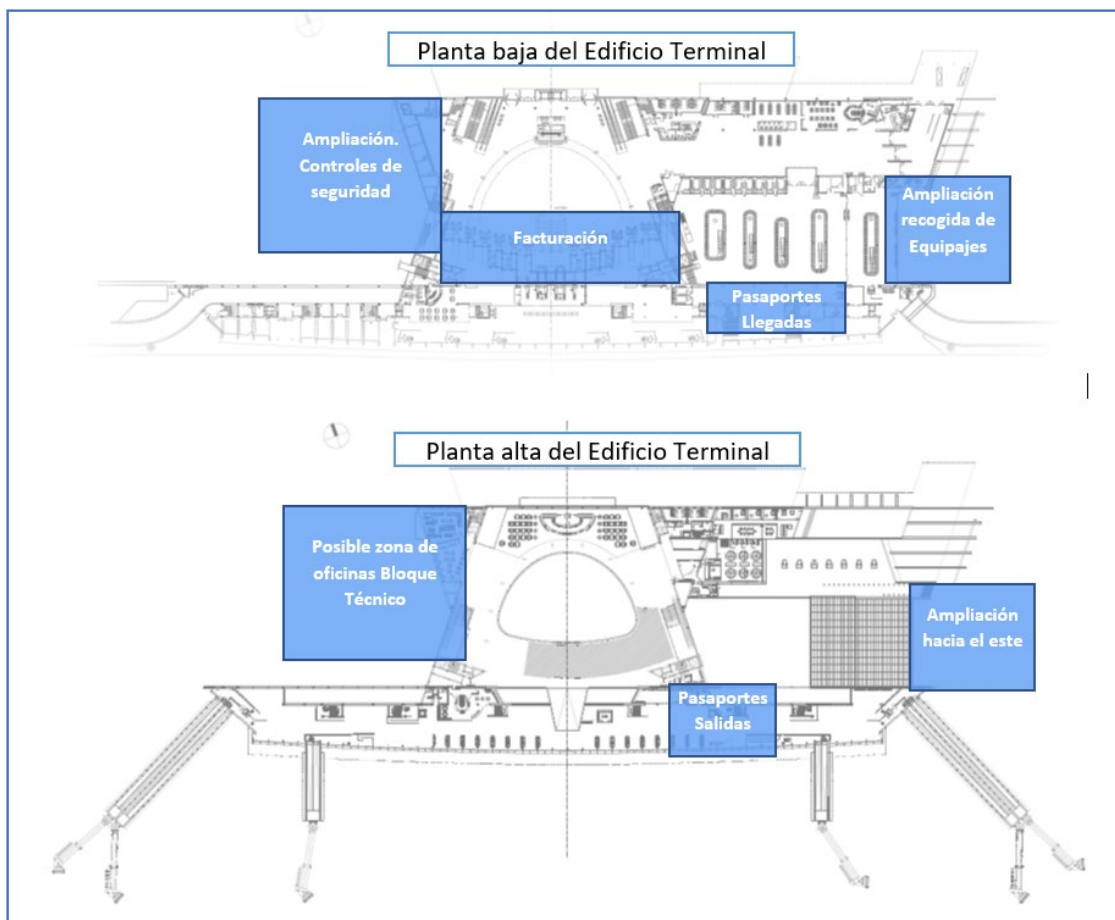
Se dota al Terminal del aeropuerto de nuevos equipamientos, tales como controles de seguridad e hipódromos de recogida de equipajes. Por tanto, y como se ha comentado anteriormente, se ampliará el Edificio Terminal por ambos extremos. De esta manera, la ampliación por el lado este permitirá, además, ampliar la zona de recogida de equipajes.

La nueva configuración del Terminal permitirá la reordenación e incremento de las superficies comerciales, incluso la reubicación de las oficinas del bloque técnico que se vean afectadas por la ampliación del edificio por el oeste.

Será necesario realizar un diseño funcional que determine con mayor grado de detalle las actuaciones a realizar y la configuración final del Edificio Terminal.

En la ilustración, se muestra una imagen del área ocupada por el Edificio Terminal ampliado.

Ilustración 5.3.- Nuevo Edificio Terminal



APARCAMIENTO

Tal como se deduce del estudio de necesidades realizado, el aparcamiento actual del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna presenta un gran déficit de plazas desde el primer horizonte. Con el objetivo de atender la demanda de plazas de aparcamientos prevista hasta el último horizonte de estudio se hace necesaria la construcción de infraestructuras que absorban dicha demanda. En términos de necesidades, se establece una demanda de 4.179 plazas (ver Capítulo 4) para el H3 cuando, en la actualidad, se cuenta con 2.356 plazas.

La principal actuación para acometer dicha problemática consiste en ampliar la superficie del aparcamiento de uso público, así como en construir dos niveles nuevos de aparcamiento soterrado, enfrente del terminal. Se podría llevar a cabo una reorganización o ampliación de las diferentes zonas de aparcamiento que en la actualidad se encuentran operativas, pero dado que la principal necesidad detectada es en el aparcamiento público, se considera más adecuado la ampliación del edificio actual y su empleo diversificado para atender a las necesidades para los tipos de plazas requeridas. Una construcción parcial o menor de la ampliación del edificio de aparcamientos puede llegar a limitar futuros desarrollos del mismo en vista al máximo desarrollo del aeropuerto.

La ampliación de este edificio, situado enfrente del Terminal, se realizaría construyendo un edificio subterráneo adyacente. Así se consigue ampliar las plantas -1, -2 y -3 y añadir dos plantas subterráneas más, -4 y -5. Este edificio está limitado por la rotonda situada al Oeste del Terminal, el edificio antiguo, el nuevo Edificio Terminal y los viales de acceso.

Los accesos existentes se mantienen y se amplían. Se construye un acceso nuevo desde la rotonda Oeste que comunica al aeropuerto con la TF5, que proporciona acceso y salida al aparcamiento subterráneo.

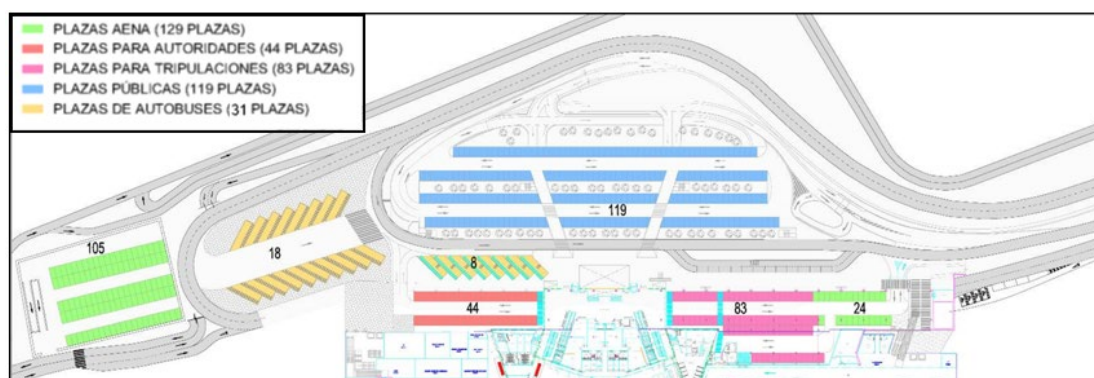
El acceso de pasajeros desde la ampliación del edificio de aparcamientos hasta el Edificio Terminal se realiza mediante un nuevo núcleo de ascensores y desde cuatro núcleos de escaleras que comunicarán los distintos niveles de aparcamiento, a semejanza de las ubicadas en el aparcamiento antiguo.

Teniendo en cuenta el tipo de plazas a las que se les debe proporcionar una mayor cercanía al Edificio Terminal, el nuevo edificio de aparcamientos, constituido por el antiguo y su ampliación, constará de 5 niveles, con la siguiente distribución de plazas en número y destino:

Nivel -1

Este primer nivel se verá ampliado en su número de plazas hasta contar con un total de 401 plazas, 129 plazas serán para uso de los empleados de Aena, 119 para aparcamiento público, 44 para autoridades, 83 para tripulaciones y 31 plazas para estacionamiento de autobuses.

Ilustración 5.4.- Aparcamiento Nivel -1



Nivel -2

El segundo nivel ampliará también sus plazas de aparcamiento y contará tras la ampliación con un total de 757 plazas de aparcamiento; 63 destinadas para empleados de Aena, 141 para compañías/abonados y el resto (553) para aparcamiento público.

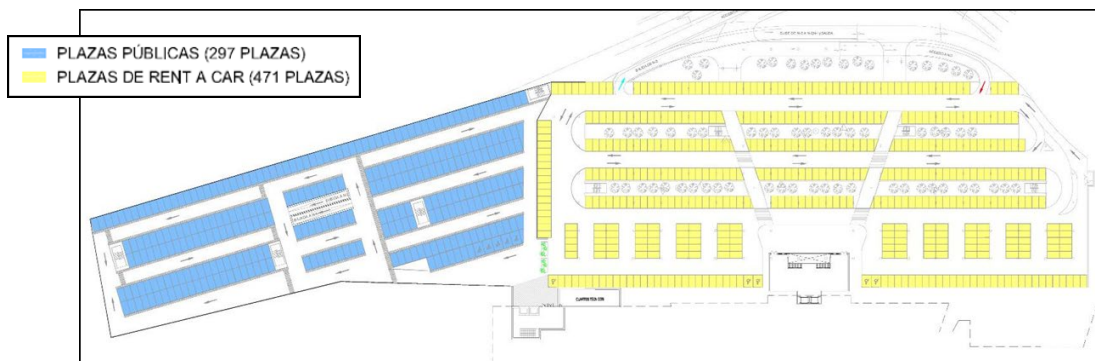
Ilustración 5.5.- Aparcamiento Nivel -2



Nivel -3

Este tercer nivel también ampliará su número de plazas hasta las 768, de las cuales 471 serán destinadas a Rent a Car y el resto (297) serán destinadas a aparcamiento público.

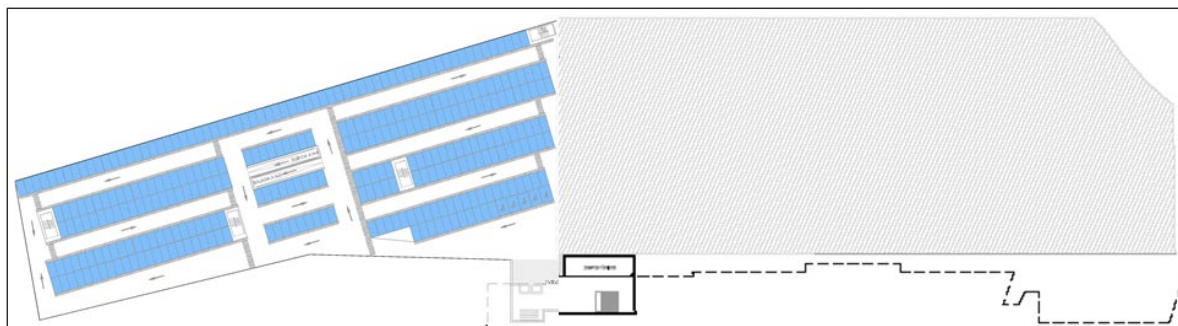
Ilustración 5.6.- Aparcamiento Nivel -3



Nivel -4

Este cuarto nivel comprenderá únicamente el edificio nuevo y contará con plazas destinadas exclusivamente a aparcamiento público.

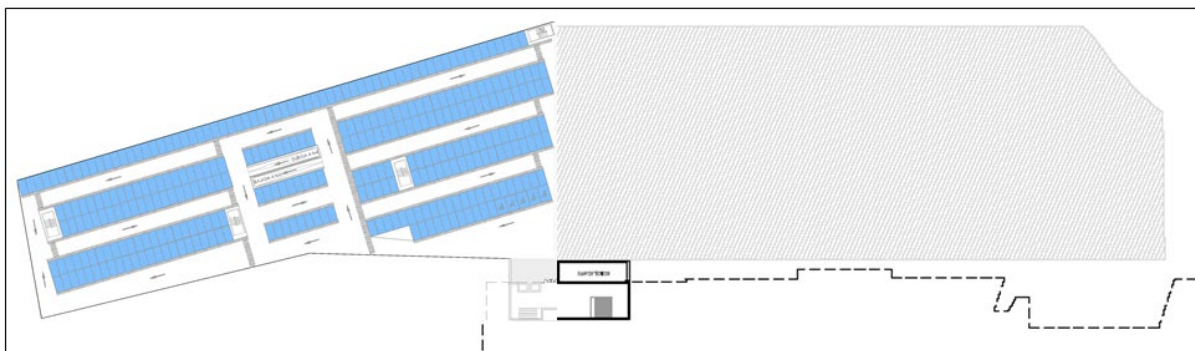
Ilustración 5.7.- Aparcamiento Nivel -4



Nivel -5

Este quinto nivel será similar al anterior, por tanto, comprenderá únicamente el edificio nuevo y contará con plazas destinadas exclusivamente a aparcamiento público.

Ilustración 5.8.- Aparcamiento Nivel -5



Dado que con la ampliación se ve afectada también la bolsa de taxis, se propone su reubicación en la parcela situada al noreste del edificio de aparcamientos para albergar las plazas necesarias (63), ya que resultan suficientes hasta el H3. Dada la falta de suelos disponibles y la conveniencia de que esté próxima al terminal de pasajeros para minimizar las circulaciones no se han identificado alternativas viables de emplazamiento.

Ilustración 5.9.- Foto aérea de zona de aparcamiento



De igual manera, se contempla la ampliación y reposición de los depósitos de rent a car en las nuevas parcelas a urbanizar, entre la bolsa de taxis y la nueva zona de actividades complementarias. La actual zona de depósito se destinará a aparcamientos de la zona de actividades complementarias. Dada la falta de suelos disponibles y la conveniencia de que esté próxima al terminal de pasajeros para minimizar las circulaciones no se han identificado alternativas viables de emplazamiento.

Estas actuaciones, junto con el resto de zonas de aparcamiento en superficie disponibles en el aeropuerto, cubrirán las necesidades de aparcamiento previstas en el horizonte de estudio del Plan Director.

Está previsto que el futuro trazado del tren del norte de servicio al aeropuerto. Tal y como se recoge en el documento III, Estudio de la incidencia, la zona prevista para la estación del tren coincide con la ampliación de los aparcamientos. Se deberán coordinar ambas actuaciones para que sean compatibles.

5.2.2 Zona de Servicios

El antiguo Edificio Terminal de salidas va a ser demolido para realizar la ampliación del Edificio Terminal (zona de facturación). Este edificio está siendo utilizado parcialmente como bloque técnico. Será necesaria, por tanto, la reubicación de estas dependencias, que como se ha comentado anteriormente podrían ser reubicadas en la planta superior de esta nueva ampliación para la zona de facturación.

El estudio de los estacionamientos de vehículos a incluir dentro de la Zona de Servicios, tales como los de empleados de **Aena**, se aborda conjuntamente con el del resto de estacionamientos del aeropuerto en el apartado correspondiente a la Zona de Pasajeros.

Para dar soporte a las futuras maniobras RNP APCH (aproximación) será necesario instalar una antena receptora GNSS, una cuarta antena RSMU GBAS y una antena emisora VDB (VHF Digital Broadcasting), aunque los emplazamientos de dichas antenas aún están pendientes de determinar.

5.2.3 Zona de Actividades Complementarias

Se reservan varias parcelas entre el recinto aeroportuario actual y la autopista para establecer nuevos espacios comerciales. Las líneas de negocio que se prevé que puedan tener mayor demanda potencial son un hotel con centro de negocios y una estación de servicio.

5.2.4 Zona de Aviación General

Se zonifica una superficie lado tierra como de Aviación General necesariamente frente a la parte de la plataforma destinada a este tipo de aviación. En la actualidad el aeropuerto no dispone de un edificio dedicado al tratamiento de este tipo de tráfico. Se propone en esta zona que el edificio anexo al Hangar y Edificio del Aeroclub, se emplee como Edificio Terminal de Aviación General.

Ilustración 5.10.- Zona de Aviación General y Ejecutiva



5.2.5 Zona de Abastecimiento

En la actualidad, las parcelas de combustibles se encuentran en el Lado Tierra, por tanto, surgen problemas de flujo para los vehículos que deben pasar control de seguridad para entrar a Lado Aire. El tráfico se reduciría considerablemente si estas instalaciones pasasen a formar parte del Lado Aire, agilizándose así el movimiento de los mismos. Hay que tener en cuenta que esta decisión se ve apoyada por el hecho de que

el flujo de camiones que asisten a las aeronaves es mucho mayor que el correspondiente a los camiones que reabastecen a las instalaciones. Para ello será necesario trasladar el vallado, con la provisión de los accesos correspondientes.

Se propone la transformación de las parcelas de combustibles y de la central eléctrica como lado aire del aeropuerto, lo que hace necesario la reordenación de los viales y el cambio de trazado del vallado lado tierra en el entorno de ambas parcelas.

5.2.6 Viales

Se dota de un nuevo acceso al edificio terminal para los pasajeros mediante la modificación de los viales situados frente al bloque técnico. Estos viales enlazan la TF-5 con el edificio terminal, mediante la rotonda situada en el lado oeste del edificio, que así mismo proporcionará un acceso y salida a los aparcamientos subterráneos previstos. De la misma manera, al remodelarse los aparcamientos, se tendrán que construir los accesos necesarios para conectar todas estas instalaciones con el vial principal de acceso al aeropuerto.

Además, el paso de algunas parcelas de la zona de abastecimiento al lado aire del aeropuerto provoca la necesidad de construir una rotonda, al norte de la central eléctrica, en el inicio de la vía de acceso desde la TF-5 que pasa por la zona de abastecimiento. Esta rotonda se utilizará para bifurcar el tráfico que accede a la zona de carga, evitando el paso de tráfico pesado por delante del Terminal de pasajeros.

5.3 Necesidades de terreno

Las propuestas realizadas para el desarrollo del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna y su adaptación a la normativa, requieren disponer de distintas y variadas necesidades terrenos pertenecientes al término municipal de San Cristóbal de La Laguna según la alternativa contemplada.

Cada alternativa, conlleva una serie de actuaciones que tendrán consecuencia directa en la variación del límite del aeropuerto, y la necesidad de adquisición de terrenos que esto conlleva.

5.4 Zona de Reserva

Una vez estimados los terrenos requeridos para las actuaciones propuestas cubriendo así las necesidades planteadas en el Desarrollo Previsible, quedan ciertas áreas intermedias que se catalogan como Zona de Reserva para ampliaciones posteriores, para proteger el correcto funcionamiento del aeropuerto y evitar afecciones por Servidumbres Aeronáuticas.

Por último, en los suelos que integran la Zona de Servicio Aeroportuario delimitada, y con el objetivo de cumplir con las distintas legislaciones en materia de medio ambiente para la implantación de usos, podrán implementarse, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, estrategias de implantación de instalaciones que redunden en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles que minimicen la huella ambiental. Estas instalaciones estarán vinculadas a las energías renovables disponibles a fecha de hoy y futuras como podrían ser: “Energía eólica, Energía solar (fotovoltaica y solar térmica), Energía hidráulica o hidroeléctrica, Biomasa y biogás, Energía geotérmica, Energía mareomotriz, Energía undimotriz u olamotriz, Bioetanol, Biodiesel”.

5.5 Descripción de las operaciones aéreas previstas

No se espera que la operativa de las aeronaves en vuelo en el aeropuerto, teniendo en cuenta el desarrollo previsible, sufra modificaciones relevantes en lo que respecta a su incidencia sobre el territorio. Por lo tanto, la descripción de las maniobras propuestas del desarrollo previsible será análoga a la realizada en el Apartado 3 del Capítulo 2 Situación actual del aeropuerto y su entorno de esta Memoria.

Adicionalmente en el Documento III. Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante del presente Plan Director del Aeropuerto de Tenerife

Norte – Ciudad de La Laguna se refleja la posible incidencia en el entorno que pudieran tener las maniobras asociadas al Desarrollo Previsible propuesto en este Plan Director, apartado 5 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible y apartado 6 Áreas de afección acústica en el territorio.

5.6 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.14.

Tabla 5.14.- Resumen de las actuaciones más importantes descritas en los apartados anteriores.

ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES
Adecuación de RESA a normativa
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros
Nuevos aparcamientos
Nuevo edificio para Aviación General
Adecuación viales de servicio, exteriores e interiores y rotonda de entrada
Urbanización de nuevas parcelas para desarrollos de actividades complementarias
Reordenación del vallado para convertir la zona de abastecimiento al lado aire
Antena receptora GNSS, antena RSMU GBAS y antena emisora VDB

6 Resumen de las Directrices de Ordenación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y actividades previstas

El Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) “4-D”; asimismo, está clasificado como “aeropuerto de primera categoría” según la clasificación del artículo 22 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada, según dicha ley, por la orden FOM 405/2003 de 25 de febrero, y como aeródromo de letra de clave “A” por el Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife – Ciudad de la Laguna. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de utilización conjunta denominado Tenerife - Norte/Los Rodeos, según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases abiertas al tráfico civil.

Mediante la Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 fue aprobado el vigente Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna.

Con objeto de adaptar el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna a la normativa vigente del Real Decreto 862/2009 y a lo establecido en el Reglamento UE nº 139/2014, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Según la Alternativa adoptada para el campo de vuelos, se verán o no afectadas en mayor o menor medida algunas de las subzonas o ámbitos dentro de la Zona de Servicio.

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes: 1. “Subsistema de Movimiento de Aeronaves”; 2. “Subsistema de Actividades Aeroportuarias”, con sus correspondientes zonas funcionales; y 3. “Zona de Reserva Aeroportuaria”.

1. El Subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 156,47 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.
 - 1.1. Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 12-30, varias calles de rodaje y salida rápida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales está situada al norte del campo de vuelos, frente al Edificio Terminal de pasajeros.
 - 1.2. Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.
2. El Subsistema de actividades aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio.

Tiene una superficie estimada de 32,73 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2 del Plan Director.

- 2.1. Zona de Pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 12,12 hectáreas.
 - 2.2. Zona de Carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,48 hectáreas.
 - 2.3. Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 1,20 hectáreas.
 - 2.4. Zona de Servicios: Incluye los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran el Bloque Técnico, la Torre de Control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 3,87 hectáreas.
 - 2.5. Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 1,38 hectáreas.
 - 2.6. Zona de Abastecimiento Energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos Terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 4,37 hectáreas.
 - 2.7. Zona de Actividades Complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen. Superficie de 8,32 hectáreas.
3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 11,58 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

No tendrán la consideración de modificaciones del Plan Director aquellas alteraciones no sustanciales de la delimitación entre Zonas definidas en los planos del Plan Director que, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio, sean requeridas para no perjudicar el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, o para no limitar la facilidad de accesos al aeropuerto, como consecuencia de nuevas necesidades surgidas de, entre otros factores, condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro necesario para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

En consonancia con las exigencias que promueven las distintas legislaciones en materia de medio ambiente para la implantación de usos, en los suelos que integran la Zona de Servicio Aeroportuario delimitada podrán implementarse, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, estrategias de implantación de instalaciones que redunden en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles. Estas instalaciones estarán vinculadas a las energías renovables disponibles a fecha de hoy y futuras como podrían ser: "Energía eólica, Energía solar (fotovoltaica y solar térmica), Energía hidráulica o hidroeléctrica, Biomasa y biogás, Energía geotérmica, Energía mareomotriz, Energía undimotriz u olamotriz, Bioetanol, Biodiesel".

Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

El término municipal afectado por la Zona de Servicio propuesta del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna es el Término municipal de San Cristóbal de La Laguna.

A continuación, se indican las coordenadas UTM REGCAN95 H28 de los vértices principales de las líneas que delimitan la Zona de Servicio propuesta.

Tabla 5.15.- Coordenadas UTM REGCAN95 H28 de la Zona de Servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
1	366.640,84	3.152.223,30	224	370.418,35	3.150.937,63
2	366.641,47	3.152.227,81	225	370.423,01	3.150.936,30
3	366.643,79	3.152.235,93	226	370.426,49	3.150.935,96
4	366.648,36	3.152.238,94	227	370.436,59	3.150.935,54
5	366.652,36	3.152.239,51	228	370.453,17	3.150.935,39
6	366.671,54	3.152.239,90	229	370.455,99	3.150.921,36
7	366.680,03	3.152.238,87	230	370.466,37	3.150.866,88
8	366.689,89	3.152.238,67	231	370.473,48	3.150.828,93
9	366.695,23	3.152.238,73	232	370.477,16	3.150.811,94
10	366.703,66	3.152.238,83	233	370.478,51	3.150.804,88
11	366.707,18	3.152.239,27	234	370.479,59	3.150.797,64
12	366.719,20	3.152.238,63	235	370.480,27	3.150.791,03
13	366.729,86	3.152.233,45	236	370.480,59	3.150.779,28
14	366.738,00	3.152.230,21	237	370.480,00	3.150.772,26
15	366.758,64	3.152.220,02	238	370.479,17	3.150.765,64
16	366.762,01	3.152.216,34	239	370.479,06	3.150.763,64
17	366.768,74	3.152.207,59	240	370.478,61	3.150.760,53
18	366.772,72	3.152.201,26	241	370.477,64	3.150.755,40
19	366.776,30	3.152.191,81	242	370.475,76	3.150.748,56
20	366.779,48	3.152.184,19	243	370.471,59	3.150.737,89
21	366.779,07	3.152.173,81	244	370.470,86	3.150.736,28
22	366.786,88	3.152.170,99	245	370.450,91	3.150.690,39
23	366.800,01	3.152.165,33	246	370.441,15	3.150.666,50
24	366.827,15	3.152.154,99	247	370.434,26	3.150.653,92
25	366.857,13	3.152.143,66	248	370.430,97	3.150.644,93
26	366.881,77	3.152.134,06	249	370.428,37	3.150.633,65
27	366.890,78	3.152.130,55	250	370.427,83	3.150.630,67
28	366.891,87	3.152.130,13	251	370.426,47	3.150.623,06
29	366.896,17	3.152.128,48	252	370.425,19	3.150.607,41

Punto	X	Y	Punto	X	Y
30	366.920,29	3.152.190,36	253	370.424,98	3.150.604,78
31	367.016,15	3.152.152,99	254	370.423,78	3.150.569,13
32	367.017,30	3.152.177,58	255	370.410,21	3.150.567,68
33	367.018,05	3.152.193,60	256	370.391,01	3.150.566,01
34	367.019,92	3.152.249,56	257	370.380,22	3.150.566,14
35	367.020,74	3.152.259,97	258	370.369,28	3.150.566,29
36	367.021,32	3.152.267,42	259	370.348,95	3.150.567,40
37	367.053,17	3.152.263,01	260	370.328,62	3.150.570,46
38	367.076,17	3.152.259,77	261	370.309,63	3.150.575,32
39	367.108,04	3.152.254,62	262	370.264,83	3.150.592,26
40	367.105,91	3.152.242,52	263	370.217,65	3.150.610,11
41	367.101,99	3.152.235,33	264	370.186,70	3.150.621,70
42	367.101,51	3.152.204,16	265	370.138,55	3.150.640,03
43	367.101,08	3.152.149,46	266	370.095,83	3.150.656,19
44	367.124,57	3.152.153,11	267	370.050,90	3.150.673,12
45	367.125,09	3.152.177,06	268	370.002,38	3.150.691,24
46	367.126,60	3.152.201,42	269	369.955,85	3.150.708,62
47	367.127,93	3.152.235,37	270	369.910,56	3.150.725,54
48	367.129,00	3.152.251,09	271	369.863,62	3.150.743,27
49	367.140,99	3.152.249,03	272	369.821,07	3.150.759,55
50	367.139,11	3.152.212,21	273	369.775,23	3.150.777,06
51	367.137,24	3.152.175,39	274	369.747,49	3.150.787,66
52	367.138,68	3.152.172,76	275	369.718,53	3.150.796,85
53	367.140,54	3.152.171,23	276	369.701,54	3.150.799,91
54	367.160,68	3.152.161,56	277	369.683,72	3.150.801,86
55	367.191,22	3.152.150,85	278	369.671,19	3.150.801,58
56	367.200,20	3.152.149,70	279	369.658,10	3.150.799,35
57	367.230,33	3.152.149,77	280	369.644,46	3.150.796,01
58	367.260,01	3.152.226,20	281	369.640,89	3.150.794,50
59	367.307,44	3.152.220,15	282	369.577,16	3.150.782,88
60	367.382,41	3.152.212,91	283	369.575,30	3.150.802,08
61	367.437,63	3.152.204,41	284	369.534,80	3.150.805,38
62	367.463,92	3.152.201,07	285	369.532,52	3.150.808,10
63	367.497,25	3.152.197,48	286	369.485,22	3.150.808,87
64	367.504,78	3.152.196,89	287	369.433,65	3.150.827,72
65	367.522,60	3.152.193,95	288	369.400,00	3.150.826,19
66	367.541,37	3.152.191,16	289	369.396,97	3.150.826,06
67	367.571,63	3.152.186,24	290	369.378,63	3.150.821,46
68	367.607,29	3.152.180,37	291	369.375,80	3.150.824,50
69	367.625,51	3.152.176,99	292	369.372,10	3.150.828,32
70	367.629,92	3.152.176,15	293	369.369,78	3.150.831,98
71	367.639,81	3.152.174,19	294	369.366,99	3.150.835,15

Punto	X	Y	Punto	X	Y
72	367.677,93	3.152.166,57	295	369.360,29	3.150.843,33
73	367.689,02	3.152.163,74	296	369.351,69	3.150.859,18
74	367.711,35	3.152.158,86	297	369.344,28	3.150.872,65
75	367.738,12	3.152.153,03	298	369.334,58	3.150.886,43
76	367.762,63	3.152.147,74	299	369.322,98	3.150.897,55
77	367.785,90	3.152.142,71	300	369.308,16	3.150.909,54
78	367.809,48	3.152.137,60	301	369.303,30	3.150.931,05
79	367.820,16	3.152.135,25	302	369.301,93	3.150.935,81
80	367.834,58	3.152.132,07	303	369.300,05	3.150.939,64
81	367.840,53	3.152.130,71	304	369.296,80	3.150.941,96
82	367.845,89	3.152.129,50	305	369.294,22	3.150.943,07
83	367.852,36	3.152.128,84	306	369.291,46	3.150.944,28
84	367.903,78	3.152.123,60	307	369.283,33	3.150.946,84
85	367.911,34	3.152.122,84	308	369.273,09	3.150.949,89
86	367.937,52	3.152.120,34	309	369.255,80	3.150.955,03
87	367.978,09	3.152.116,58	310	369.241,90	3.150.957,08
88	368.003,05	3.152.114,26	311	369.237,51	3.150.957,36
89	368.008,07	3.152.113,76	312	369.231,73	3.150.959,26
90	368.008,42	3.152.114,87	313	369.222,53	3.150.964,08
91	368.011,29	3.152.118,35	314	369.215,86	3.150.966,13
92	368.015,81	3.152.121,26	315	369.203,57	3.150.969,93
93	368.022,05	3.152.122,57	316	369.193,84	3.150.972,79
94	368.030,30	3.152.122,25	317	369.185,28	3.150.974,86
95	368.033,42	3.152.121,17	318	369.174,94	3.150.977,37
96	368.050,17	3.152.113,12	319	369.172,43	3.150.978,11
97	368.067,45	3.152.115,44	320	369.148,48	3.150.985,27
98	368.078,27	3.152.116,89	321	369.126,43	3.150.992,95
99	368.086,17	3.152.118,16	322	369.106,38	3.151.004,12
100	368.098,21	3.152.119,78	323	369.085,53	3.151.016,75
101	368.104,89	3.152.120,52	324	369.074,51	3.151.025,21
102	368.109,79	3.152.120,92	325	369.057,16	3.151.045,90
103	368.111,58	3.152.121,14	326	369.047,48	3.151.057,46
104	368.118,28	3.152.121,66	327	369.035,82	3.151.072,94
105	368.123,92	3.152.121,94	328	369.030,86	3.151.077,08
106	368.131,70	3.152.122,34	329	369.024,34	3.151.080,45
107	368.138,42	3.152.122,51	330	369.008,24	3.151.084,03
108	368.145,14	3.152.122,57	331	369.002,82	3.151.084,72
109	368.151,86	3.152.122,52	332	368.996,31	3.151.085,88
110	368.157,56	3.152.122,62	333	368.981,65	3.151.087,91
111	368.168,09	3.152.122,80	334	368.973,32	3.151.090,91
112	368.191,39	3.152.123,22	335	368.971,26	3.151.091,64
113	368.236,99	3.152.124,03	336	368.959,20	3.151.101,05

Punto	X	Y	Punto	X	Y
114	368.240,31	3.152.124,09	337	368.955,47	3.151.137,81
115	368.252,44	3.152.124,33	338	368.939,46	3.151.144,14
116	368.253,40	3.152.118,72	339	368.942,49	3.151.108,26
117	368.259,54	3.152.118,67	340	368.934,96	3.151.112,10
118	368.262,41	3.152.118,95	341	368.924,16	3.151.117,03
119	368.294,49	3.152.120,25	342	368.917,12	3.151.121,48
120	368.337,19	3.152.121,33	343	368.910,45	3.151.126,52
121	368.380,23	3.152.122,37	344	368.902,29	3.151.131,46
122	368.440,20	3.152.124,43	345	368.881,34	3.151.141,39
123	368.499,13	3.152.126,07	346	368.872,17	3.151.144,70
124	368.507,61	3.152.126,40	347	368.862,51	3.151.147,82
125	368.598,34	3.152.126,72	348	368.854,76	3.151.148,00
126	368.658,75	3.152.128,03	349	368.852,63	3.151.148,49
127	368.681,08	3.152.127,24	350	368.839,03	3.151.151,65
128	368.719,46	3.152.128,03	351	368.822,78	3.151.158,54
129	368.744,15	3.152.127,24	352	368.817,49	3.151.160,49
130	368.787,38	3.152.128,04	353	368.810,85	3.151.162,86
131	368.850,81	3.152.129,88	354	368.788,32	3.151.174,16
132	368.887,86	3.152.131,46	355	368.787,61	3.151.174,36
133	368.924,23	3.152.133,30	356	368.784,48	3.151.175,26
134	368.942,87	3.152.134,59	357	368.772,88	3.151.181,63
135	368.958,94	3.152.134,33	358	368.762,71	3.151.188,89
136	368.973,25	3.152.134,59	359	368.758,45	3.151.191,93
137	368.982,37	3.152.134,14	360	368.745,70	3.151.203,48
138	368.983,23	3.152.133,86	361	368.737,65	3.151.212,67
139	368.994,31	3.152.124,26	362	368.736,78	3.151.217,14
140	369.007,89	3.152.118,77	363	368.735,54	3.151.220,80
141	369.008,29	3.152.118,42	364	368.733,11	3.151.225,84
142	369.010,79	3.152.114,10	365	368.725,16	3.151.237,85
143	369.011,83	3.152.108,25	366	368.694,60	3.151.250,25
144	369.018,39	3.152.069,63	367	368.679,46	3.151.256,22
145	369.019,22	3.152.064,35	368	368.630,39	3.151.275,38
146	369.024,57	3.152.032,06	369	368.587,15	3.151.292,20
147	369.024,40	3.152.030,06	370	368.548,20	3.151.307,35
148	369.022,73	3.152.028,95	371	368.508,82	3.151.322,67
149	369.011,90	3.152.024,54	372	368.467,46	3.151.338,76
150	369.005,40	3.152.014,81	373	368.450,49	3.151.344,59
151	369.003,62	3.152.012,47	374	368.414,64	3.151.356,93
152	369.000,95	3.152.011,27	375	368.407,91	3.151.359,24
153	369.000,83	3.152.011,27	376	368.401,91	3.151.361,31
154	369.001,30	3.151.948,57	377	368.387,38	3.151.366,31
155	369.008,65	3.151.951,21	378	368.374,92	3.151.370,59

Punto	X	Y	Punto	X	Y
156	369.011,92	3.151.947,67	379	368.333,62	3.151.384,81
157	369.016,93	3.151.944,59	380	368.292,27	3.151.399,04
158	369.023,20	3.151.939,23	381	368.247,66	3.151.414,39
159	369.026,95	3.151.935,15	382	368.232,27	3.151.419,68
160	369.038,51	3.151.928,41	383	368.201,45	3.151.430,29
161	369.042,44	3.151.923,33	384	368.158,84	3.151.444,95
162	369.044,64	3.151.915,48	385	368.111,67	3.151.461,23
163	369.044,76	3.151.907,17	386	368.066,73	3.151.476,65
164	369.041,98	3.151.897,12	387	368.029,60	3.151.489,42
165	369.035,85	3.151.890,00	388	367.997,20	3.151.500,57
166	369.020,98	3.151.879,49	389	367.958,28	3.151.513,96
167	369.012,75	3.151.874,78	390	367.917,21	3.151.528,09
168	369.023,32	3.151.763,36	391	367.878,59	3.151.541,39
169	369.081,48	3.151.437,97	392	367.844,48	3.151.553,12
170	369.094,11	3.151.434,68	393	367.831,63	3.151.557,55
171	369.143,12	3.151.417,58	394	367.825,32	3.151.559,72
172	369.186,18	3.151.402,32	395	367.802,06	3.151.567,72
173	369.241,16	3.151.382,50	396	367.769,50	3.151.578,92
174	369.287,16	3.151.365,86	397	367.733,54	3.151.591,30
175	369.327,32	3.151.351,17	398	367.692,59	3.151.605,39
176	369.347,30	3.151.342,85	399	367.646,64	3.151.621,20
177	369.358,02	3.151.338,40	400	367.633,99	3.151.625,64
178	369.394,64	3.151.324,45	401	367.580,87	3.151.643,83
179	369.438,67	3.151.307,69	402	367.531,08	3.151.660,96
180	369.484,74	3.151.289,49	403	367.477,89	3.151.679,27
181	369.528,59	3.151.271,94	404	367.460,67	3.151.685,21
182	369.573,40	3.151.254,00	405	367.437,39	3.151.693,20
183	369.616,12	3.151.236,90	406	367.390,18	3.151.709,45
184	369.625,64	3.151.233,85	407	367.347,44	3.151.724,16
185	369.652,39	3.151.225,51	408	367.300,01	3.151.740,48
186	369.669,10	3.151.220,30	409	367.253,93	3.151.756,33
187	369.716,12	3.151.205,78	410	367.211,53	3.151.770,92
188	369.762,78	3.151.191,48	411	367.164,85	3.151.786,98
189	369.806,79	3.151.174,99	412	367.118,75	3.151.802,85
190	369.849,98	3.151.158,95	413	367.070,64	3.151.819,40
191	369.893,71	3.151.143,42	414	367.017,51	3.151.837,69
192	369.924,89	3.151.131,95	415	366.999,64	3.151.839,19
193	369.940,84	3.151.126,71	416	367.001,54	3.151.863,71
194	369.959,60	3.151.125,44	417	367.003,70	3.151.907,19
195	369.964,73	3.151.119,48	418	367.005,75	3.151.947,40
196	369.982,00	3.151.102,36	419	367.006,05	3.151.953,00
197	370.021,48	3.151.088,19	420	366.851,28	3.152.013,34

Punto	X	Y	Punto	X	Y
198	370.035,66	3.151.081,62	421	366.874,70	3.152.073,40
199	370.049,13	3.151.075,40	422	366.853,81	3.152.081,33
200	370.074,73	3.151.068,64	423	366.806,57	3.152.100,24
201	370.088,13	3.151.063,63	424	366.779,91	3.152.111,68
202	370.113,15	3.151.054,29	425	366.779,84	3.152.108,02
203	370.139,15	3.151.044,67	426	366.753,19	3.152.110,35
204	370.169,38	3.151.033,12	427	366.745,13	3.152.108,64
205	370.194,70	3.151.032,79	428	366.733,61	3.152.103,17
206	370.212,03	3.151.036,38	429	366.731,30	3.152.102,01
207	370.231,78	3.151.040,67	430	366.725,49	3.152.100,00
208	370.240,13	3.151.041,02	431	366.718,03	3.152.099,21
209	370.244,11	3.151.040,36	432	366.709,07	3.152.099,20
210	370.251,50	3.151.036,46	433	366.702,69	3.152.100,13
211	370.263,94	3.151.026,56	434	366.697,29	3.152.100,99
212	370.281,67	3.151.011,19	435	366.688,08	3.152.103,39
213	370.287,68	3.151.004,84	436	366.679,48	3.152.105,39
214	370.301,95	3.150.984,65	437	366.676,88	3.152.106,59
215	370.304,26	3.150.982,36	438	366.670,94	3.152.109,97
216	370.309,85	3.150.977,45	439	366.663,93	3.152.116,95
217	370.314,82	3.150.974,38	440	366.664,48	3.152.124,19
218	370.345,92	3.150.961,38	441	366.648,48	3.152.125,41
219	370.369,29	3.150.952,21	442	366.628,54	3.152.133,01
220	370.393,53	3.150.950,87	443	366.629,50	3.152.144,76
221	370.406,26	3.150.943,43	444	366.633,61	3.152.172,47
222	370.408,97	3.150.941,80	1	366.640,84	3.152.223,30
223	370.414,24	3.150.939,30			

7 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible**

7.1 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer**

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla una serie de actuaciones, de las cuales la de dotar a la pista de RESA de 240 m x 150 m, desplazando el umbral 30 107 metros hacia el interior de la pista, afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas. Esta reubicación de umbral conlleva el traslado de las instalaciones radioeléctricas del GP/DME_ITF, acorde a la posición del nuevo umbral.

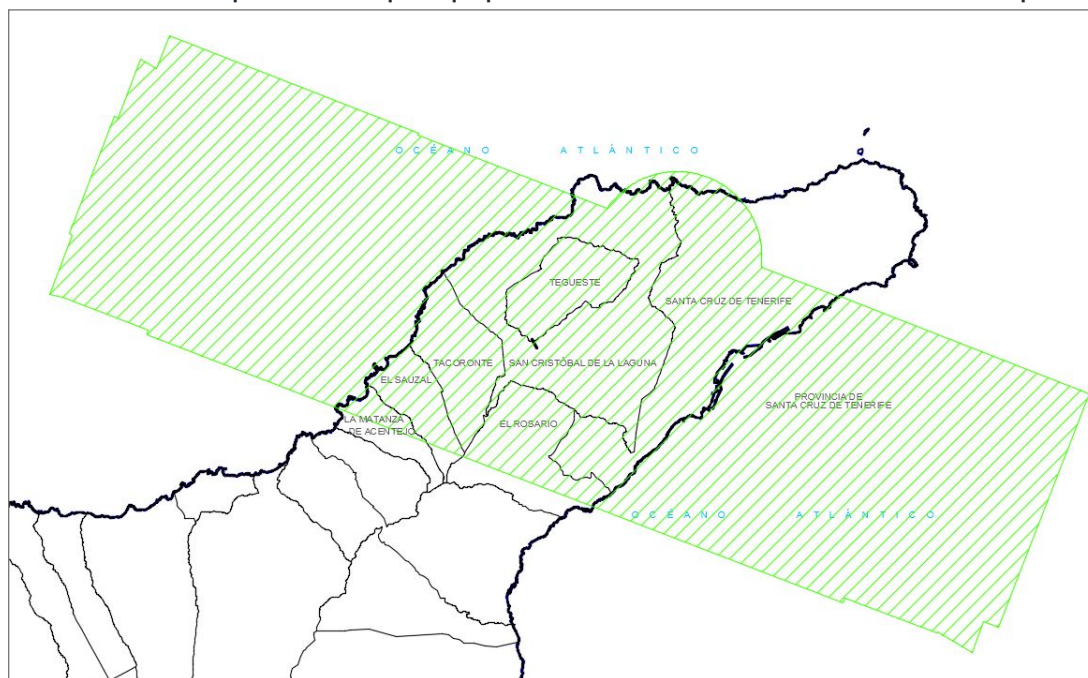
En los planos nº 5 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, tanto establecidas en el Real Decreto 2025/1976, de 30 de junio, como las propuestas hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Tal y como se recoge en el documento III, los términos municipales afectados total o parcialmente por las Servidumbres Aeronáuticas del desarrollo previsible son las que se listan a continuación:

- 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 desarrollo previsible, se muestran en la Ilustración 5.11.

Ilustración 5.11.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible



7.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible

A continuación, se muestran las isófonas correspondientes al periodo día del escenario de desarrollo previsible.

Ilustración 5.12.- Huella acústica del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. Periodo día (7-19h)

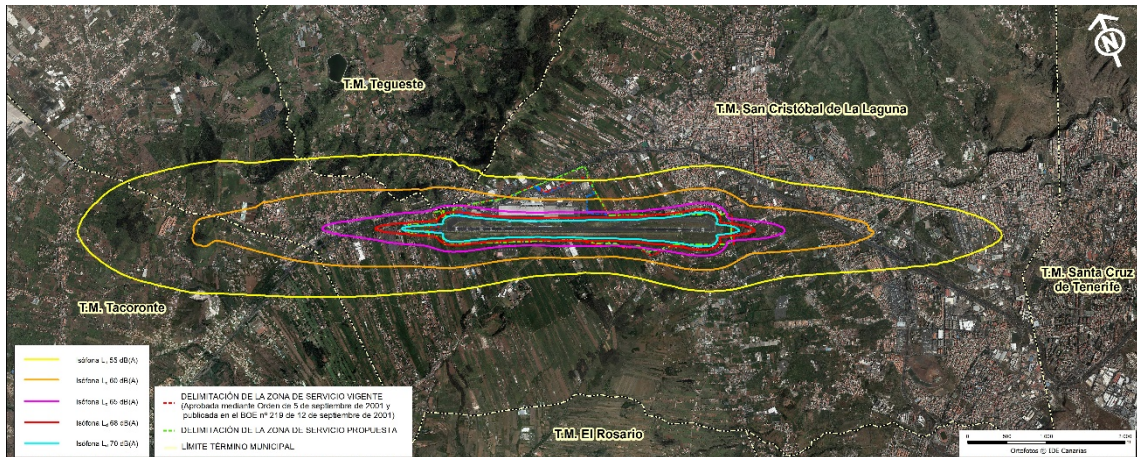
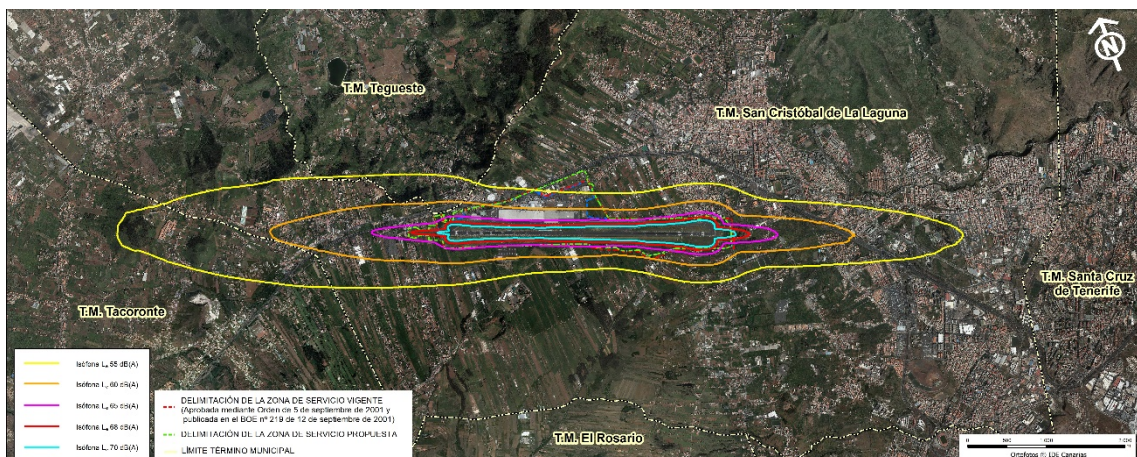


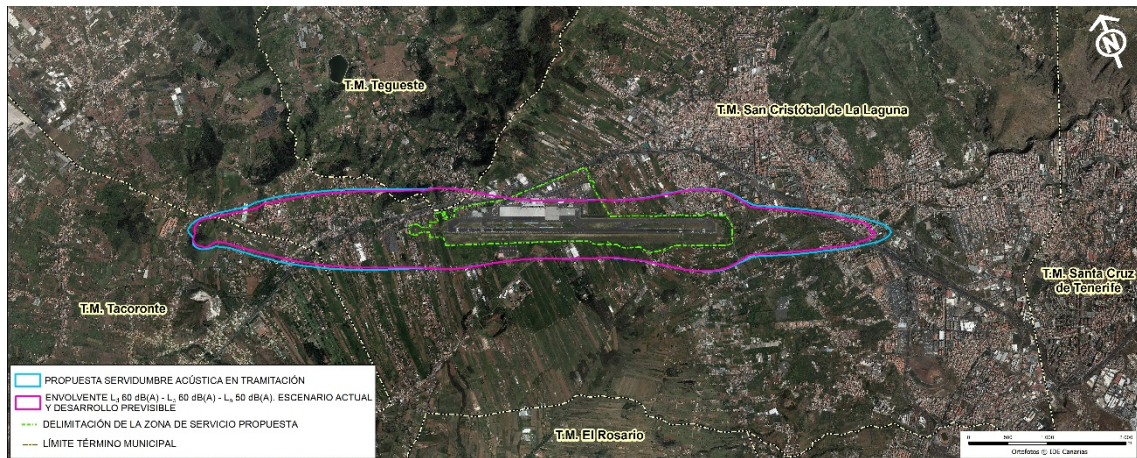
Ilustración 5.13.- Huella acústica del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna. Periodo tarde (19-23h)



El Plan Director incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna correspondiente a las isófonas definidas por Ld 60 dB (A) y Le 60 dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del Plan Director.

Las imágenes anteriores proceden de la delimitación de zona de servidumbre acústica para el Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna en tramitación, elaborándose en cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de junio, de Navegación Aérea, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Ilustración 5.14.- Área de afección acústica



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO