

6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.1
2	Configuración general	6.2

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

1 Introducción

Este desarrollo no establece determinaciones vinculantes, sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá del Horizonte 3 fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del mismo y que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno de los volúmenes de tráfico que definen este horizonte.

2 Configuración general

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

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

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estará constituido por la pista 12-30, con una longitud de 3.064 m y 45 m de anchura, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las calles de acceso/salida a dicha plataforma. En el Capítulo 5 se plantean actuaciones en el campo de vuelos derivadas al cumplimiento de normativa, que hacen disminuir ligeramente la longitud de pista.

En el Máximo Desarrollo se ampliaría la plataforma de estacionamiento de aeronaves hacia el Oeste, añadiendo nuevos puestos de estacionamiento, tanto para aviación comercial como para aviación general. Por otro lado, en el proceso de certificación del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna (certificado en 2017) se han aceptado las distancias entre eje de pista y calle de rodaje, con una serie de restricciones que afectan a la capacidad del campo de vuelos. Aunque esta limitación en la capacidad no afectaría, en principio, al último horizonte analizado en el Desarrollo Previsible, se plantea la posibilidad de desplazar paralelamente la pista actual la distancia suficiente con la que se eviten restricciones en la operativa de la pista y, por tanto, se aumente la capacidad de la misma.

Por lo tanto, para el Máximo Desarrollo se propone la incorporación a la Zona de Servicio de nuevos terrenos situados al sur, para posibilitar el desplazamiento de la pista (con sus áreas de seguridad de extremo de pista, radioayudas, sistema de luces de aproximación y todos aquellos elementos/infraestructuras que deban ser, de la misma manera, trasladadas). Esta nueva zona representaría el Área de Cautela Aeroportuaria.