



7. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

7.1. CONFIGURACIÓN GENERAL

El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur contempla el desarrollo del aeropuerto para tratar un tráfico definido por el horizonte de 49 operaciones de aeronaves por hora y 16 millones de pasajeros-año.

Las posibilidades de desarrollo, si la demanda de tráfico así lo hiciera necesario, son superiores a las expuestas en el Plan Director, gracias a la disponibilidad de terrenos en el aeropuerto, que permite un desarrollo del área de movimientos con la inclusión de una 3ª pista.

La necesidad de expandir al máximo el Aeropuerto con el fin de que un defecto de ambición planificatoria no constriña innecesariamente el futuro último de la infraestructura ya con 20 ó 30 años de anticipación implica que el máximo desarrollo propuesto se configure con las tres pistas operativas, es decir, la actual más la sur (alternativa B) más la norte (alternativa D) descritas en el capítulo 6.

El proceso de decisión cuyas perspectivas y objetivos se han descrito también exhaustivamente en el capítulo 6, definirá el desarrollo integral del Aeropuerto, orientado al máximo desarrollo posible con las tres pistas operativas; es decir, desde el punto de vista de la máxima expansión del Aeropuerto, el estudio de detalle concretará cuál de las alternativas se llevará a cabo en primer lugar–y por qué–, cómo evolucionarán las diferentes infraestructuras del Aeropuerto en función de ello y cuándo será necesario acometer la construcción de la segunda alternativa.

El Máximo Posible Desarrollo Aeroportuario se muestra en los planos 5 -MÁXIMO POSIBLE DESARROLLO/ZONA DE SERVICIO Y ÁREAS DE CAUTELA-, 8 -MÁXIMO POSIBLE DESARROLLO (NECESIDADES DE ACCESOS)-, y 9 -MÁXIMO POSIBLE DESARROLLO(AFECCIONES RECÍPROCAS)-.

