

1

Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote	1.3
3	Marco legal existente	1.3
4	Alcance y vigencia del Plan Director	1.5
4.1	Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.5
4.2	Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.5
4.3	Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.6
5	Reseña histórica del aeropuerto	1.6

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

1 El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En este sentido, el Plan Director es una **herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria** y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena SME, S.A. para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

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.

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. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

- Zona de Pasajeros
- Zona de Carga
- Zona de Apoyo a la Aeronave

- Zona de Servicios
- Zona de Aviación General
- Zona de Abastecimiento
- Zona de Actividades Complementarias

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.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo.

En él se determinarán las necesidades, con el grado de detalle acorde a cualquier estudio de planificación a largo plazo, en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en los horizontes de estudio definidos, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones. Es importante destacar que en la demanda y en la determinación de necesidades influyen tanto el volumen de pasajeros y operaciones, como la propia evolución y tipología del tráfico, la caracterización de pasajeros, compañías y aeronaves que pudieran operar en un futuro en el aeropuerto.

Este documento estratégico de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible tendrá por objeto último la delimitación 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.

Así pues, como instrumento de planificación, que no de inversiones, el Plan Director habilita el desarrollo y ejecución de futuras actuaciones y dado que los horizontes de estudio del Plan Director se basan en la demanda prevista pero no se ligan a años concretos, las actuaciones propuestas 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.

Finalmente, y 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 con el grado de detalle conveniente las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en el mismo 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 Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote

El **objeto** de este nuevo Plan Director es **delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto César Manrique Lanzarote**, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.

Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto César Manrique Lanzarote son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA en el ADRM 10th. Aena SME, S.A. ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio Óptimo establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

El “Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, como es el caso del Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote.

Según establece el artículo 4 del citado Real Decreto, el Plan Director contendrá el “estudio de las magnitudes económicas, a nivel de planificación y estudio coste-beneficio económico y social de la propuesta”. Este estudio coste-beneficio económico y social se incluye en el Documento IV del presente Plan Director.

3 Marco legal existente

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente:

- **Ley 48/1960** de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.
- **Real Decreto 2591/1998** de 4 de diciembre, sobre la “Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio”, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.
- **Real Decreto 1267/2018**, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución

de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

- **Decreto 584/1972** de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2.490/1974, de 9 de agosto y Decreto 1.844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1.541/2003 de 5 de diciembre.
- **Real Decreto 297/2013**, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- **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 Aéreas abiertas al tráfico civil, incluyendo en su artículo 1.2 entre los aeródromos de utilización conjunta al de Lanzarote, dado que en el mismo coexisten de hecho un Aeropuerto Militar y un Aeropuerto Civil.
- **Ley 55/1999**, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre “Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea”.
- **Ley 21/2013** de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el R.D. Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.
- **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.
- **Reglamento (UE) 139/2014**, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el **Reglamento (UE) 2018/1139** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo.

De acuerdo con el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.”

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de “Sistema General Aeroportuario” para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no

podrán “incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general.”

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

El Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE con fecha 12 de septiembre de 2001.

4 Alcance y vigencia del Plan Director

4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa y al Artículo 29 del Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario o en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, Decreto 584/1972 de 24 de febrero y Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, tanto las establecidas en el Real Decreto 2024/1976 de 30 de julio, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto, así como las servidumbres

de las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación área de Máguéz establecidas en el Real Decreto 1056/1992 de 31 de julio.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos número 6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en 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.

4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el “Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado. 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 para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.

5 Reseña histórica del aeropuerto

Debido a su situación geográfica y su condición de isla menor, Lanzarote no vivió acontecimientos aeronáuticos en las primeras décadas del siglo ni se conoce que se celebraran en ella festivales aéreos. El 7 de enero de 1924 aterrizó en el puerto de Arrecife el primer hidroavión. Tres años más tarde se repitió el mismo acontecimiento aéreo. La aviación tan sólo estaba de paso en Lanzarote.

La necesidad de sobrevolar Lanzarote en la ruta de Sevilla a Canarias motivó la construcción en 1936 de un campo de auxilio en los Llanos de Guacimeta, atisbo de aeródromo para la isla.

En 1940, como parte del Plan de Defensa del Archipiélago, el ejército ocupó algunos de estos terrenos para la instalación de un aeródromo militar. Se ubicaron a 5 km al Oeste de Arrecife, dentro del término municipal de San Bartolomé. El campo de vuelos tenía forma rectangular de 1.200 x 700 m. Se construyó un barracón para el alojamiento de la tropa, otro destinado a pabellones, aseos y oficina, y un tercero para cocina y comedor. En 1942 se inició un expediente de expropiación forzosa para la ampliación del aeródromo.

En 1946 se abrió provisionalmente el Aeropuerto César Manrique Lanzarote al tráfico civil, acondicionándose para ello parte del edificio principal que albergaba las dependencias del destacamento militar. Se marcaron con cal dos pistas de vuelo cruzadas, una de designación 00-18 de 1.080 x 60 m y otra 04-22 de 1.108 x 100 m.

El 29 de enero de 1947 se abrió oficialmente al tráfico aéreo nacional el Aeropuerto Militar de Arrecife. Desde esta fecha, y debido a la falta de asignación de las correspondientes propuestas, el mantenimiento de pistas e instalaciones se ha realizado con aportaciones del Cabildo Insular.

En 1951 se construyeron nuevas dependencias para el alojamiento del destacamento militar, un edificio para cocheras, un centro de emisores con radiofaro NDB, un grupo electrógeno de emergencia, un gonio en la prolongación de la cabecera 04, una pequeña torre de control y tres pabellones militares. El edificio principal quedó dedicado en su totalidad a estación de viajeros.

En 1952 se acometieron las obras de reparación y acondicionamiento de la pista 04-22 en una franja de 1.180 x 50 m, apisonando el terreno para lograr la debida consistencia que necesitan los nuevos aviones DC-3.

En 1958 se construyó una plataforma para estacionamiento de aeronaves con una superficie de 42 x 31 m² y se iniciaron las gestiones para dotar al aeropuerto de una pista afirmada.

El 3 de noviembre de 1961 se publicaron las servidumbres aeronáuticas, que fueron modificadas en julio de 1976.

En 1964 se suprimió el destacamento militar en el aeropuerto y se proyectaron: la remodelación en la estación de viajeros debido al incremento del tráfico aéreo y la instalación de un VOR que quedó operativo al año siguiente.

En 1965 se construyó una pista de vuelo afirmada de 1.850 x 45 m, dotándola de un balizamiento provisional.

En 1969 se realizaron, impulsadas por el Cabildo Insular, las obras de construcción de un nuevo edificio Terminal de viajeros de 1.000 m², un estacionamiento de aeronaves de 36.000 m², calle de enlace, ampliación de la pista 04-22 a 2.400 x 45 m, recrecido de aglomerado asfáltico, un centro de emisores, una central eléctrica, un bloque técnico y urbanización general. Tras las obras, el aeropuerto quedó clasificado como de 2ª categoría y finalmente, el 3 de marzo de 1970, el Aeropuerto César Manrique Lanzarote quedó abierto al tráfico aéreo civil, nacional e internacional de pasajeros.

Los incesantes incrementos de tráfico en los años sucesivos propiciaron una nueva ampliación y mejora del aeropuerto. Entre las obras se encontraron la instalación de un DME asociado al VOR, un VASIS en las cabeceras 04-22, la entrada en servicio de un nuevo balizamiento, ampliación de la zona de estacionamiento de aeronaves hasta 80.000 m², una calle de salida rápida y la ampliación del Terminal de pasajeros a 4.800 m². Las nuevas instalaciones permitieron clasificar el aeropuerto como de primera categoría administrativa.

En 1988 se realizaron nuevas obras de ampliación y remodelación del aeropuerto para cubrir la demanda existente por el constante aumento del tráfico. El Terminal pasó a disponer de una superficie de 14.000 m². Para aumentar la capacidad operativa se realizó la primera fase de la calle de rodaje, de longitud 630 m, paralela a la pista que enlaza el estacionamiento de aeronaves con la cabecera 22. Se completaron las mejoras con la instalación de un sistema de iluminación de aproximación CALVER, un indicador de pendiente PAPI y un sistema de aterrizaje por instrumentos ILS.

Se finalizó la totalidad de la calle de rodaje y la ampliación del área de estacionamiento a 149.000 m² y en 1999 se inauguró el nuevo edificio Terminal de pasajeros de 42.000 m² distribuido en 2 plantas, con 6 pasarelas telescópicas de acceso directo al avión, nuevos accesos y aparcamientos de vehículos, bloque técnico, torre de control, central eléctrica, recrecio de la pista de vuelo, naves modulares para compañías de asistencia en tierra, etc.

En noviembre de 2004 entró en servicio el Terminal T2 como edificio para vuelos interinsulares, y su sala de embarque fue ampliada en julio de 2005. El aeropuerto contaba también con un moderno bloque técnico.

Por otra parte, y debido a la importancia de los temas medioambientales y las implicaciones que las actividades aeronáuticas y aeroportuarias pueden tener en ellos, en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote se ha implantado un Sistema de Gestión Medioambiental (SGM), que fue certificado en diciembre de 2001 conforme a la Norma Internacional ISO 14001. Con esta certificación, el Aeropuerto César Manrique Lanzarote demuestra su respeto al medio ambiente y su compromiso firme para velar por el presente y futuro de la calidad medioambiental. También se ha certificado, en 2003, un Sistema de Gestión de la Calidad regulado por la norma ISO 9001/2000.