



# Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna	1.3
3	Marco legal existente	1.4
4	Alcance y vigencia del Plan Director	1.6
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.6
	4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.6
	4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.6
5	Reseña histórica del aeropuerto	1.8

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 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 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 de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, 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 de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobras 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 B 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 Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna.

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, de 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, que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.
- **Decreto 584/1972**, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1541/2003, 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.
- **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, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el RD 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) nº139/2014**, 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 de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE nº 219 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, su modificación por el Artículo 52 Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, 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, 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 de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna, tanto las establecidas en el Decreto 2025/1976, de 30 de julio, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos número 6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones 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, modificación o actualización de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, 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 Director se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Se considera que revisten carácter sustancial aquellas modificaciones con arreglo a lo establecido en el artículo 7, apartado 2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

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 de este 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, modificado por Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

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

## 5 Reseña histórica del aeropuerto

Ya en el año 1920 el Cabildo había acordado la adquisición de canteros en la zona de Los Rodeos para el futuro aeropuerto; no obstante, en 1923 se decide por la compra de terrenos en La Cuesta, La Laguna.

Ante el anuncio de la compañía Lufthansa, en el verano de 1929, de volar desde Berlín a Tenerife, el Cabildo opta por habilitar un aeródromo provisional para atender ese vuelo. La premura de tiempo aconseja utilizar el llano de Los Rodeos, donde el Cabildo Insular acondiciona una superficie de unas 17 hectáreas, que arrienda para la ocasión. Las obras se concluyen a finales del verano, pero la llegada del avión de la Lufthansa deberá esperar: una avería obliga al aparato a regresar desde Sevilla a Berlín cuando se proponía seguir vuelo a Tenerife. Un segundo intento de la compañía alemana se produce en el mes de diciembre. El día 5, el avión Arado VI despegaba de Sevilla, procedente de Berlín, rumbo a Tenerife. La salida del avión se produce el día 13 del mismo mes en dirección a Las Palmas, de donde partiría el día 14 hacia Cabo Jury y, desde allí, a Sevilla, Marsella y Berlín.

Días después, el 23 de diciembre, aterriza en Los Rodeos el técnico del Consejo Superior de Aeronáutica Ernesto Navarro, que se ha desplazado a las islas para determinar la ubicación de los aeródromos que es preciso establecer para el inicio de las líneas aéreas proyectadas con la Península. Navarro analiza los informes de la compañía alemana y del observatorio meteorológico de la isla, que desaconsejan la utilización del campo de Los Rodeos. Se toma nota de la posibilidad de establecer el Aeropuerto de Tenerife en la bahía de Los Cristianos, al sur de la isla, pero las enormes dificultades de comunicación de Los Cristianos con la capital Santa Cruz inclinan al Cabildo a mantener la opción de construir el aeropuerto en Los Rodeos.

Una Real Orden de 7 de abril de 1930 declara "Aeropuerto nacional" la instalación de la bahía de Gando, en Gran Canaria, al tiempo que insta a las autoridades de Tenerife a la cesión de los terrenos para proceder a la declaración del Aeropuerto nacional de Tenerife. No obstante, el Cabildo Insular mantiene la incertidumbre sobre la ubicación del aeropuerto, y solicita del Gobierno a declaración de aeropuerto nacional para el campo de Los Rodeos, así como para los terrenos inmediatos a la bahía de Los Cristianos. Se propone el puerto de Santa Cruz de Tenerife como aeropuerto provisional en tanto se realizan las obras necesarias.

La aprobación como aeropuertos nacionales del campo de Los Rodeos y de las instalaciones, terrestres y marítimas, que se habilitan en la bahía de Los Cristianos se produce por Real Orden de 14 de mayo de 1930. Por el contrario, no se acepta la petición del Cabildo Insular de Tenerife de declarar aeropuerto nacional el puerto marítimo de Santa Cruz, ni siquiera con carácter provisional, ya no se puede disponer de la suficiente superficie de aguas tranquilas para permitir despegar un hidroavión con carga en cualquier circunstancia de viento.

En 1933, dos técnicos de la Dirección General de Aeronáutica visitan la isla para estudiar posibles ubicaciones definitivas para el aeropuerto que solucionen los problemas que presenta Los Rodeos, con sus continuas nieblas. Se seleccionan terrenos en El Rosario, Candelaria y La Laguna, y de nuevo se observa que los terrenos del sur de la isla son los más idóneos para el aeropuerto, lo que lleva incluso a plantear como solución construir, en el sur de la isla, una pista auxiliar para utilizar en los casos en que no se pueda operar en el aeródromo de Los Rodeos. Esta solución no llegó a realizarse.

En 1936 el Cabildo comienza las obras de mejora del campo de Los Rodeos, que cuenta por entonces con una superficie de 43 hectáreas.

Tras el paréntesis de la guerra civil, el Aeropuerto de Los Rodeos se reabre al tráfico el 23 de enero de 1941, con la llegada de un avión Dragon Rapide de la compañía Iberia procedente de Gando. En el verano de ese mismo año, se inicia la construcción del terminal de pasajeros, diseñado por los arquitectos Alfredo Vegas y Salvador Álvarez.

El edificio, que cuenta con tres plantas, dispone en la planta principal de un vestíbulo en el que se encuentran instalados los servicios de información, líneas aéreas, comunicaciones, aduana, policía y bar-comedor. En la planta baja se ubican la clínica de urgencia, las oficinas del personal, los garajes y la vivienda del conserje. En la planta superior se encuentra la vivienda del jefe del aeropuerto y el dormitorio de los pilotos. El aeropuerto dispone de espacios de aparcamiento de coches y oficinas para el aeroclub de la ciudad. La torre de vigía está en el centro del edificio de pasajeros, y está integrada en él. Simultáneamente con el terminal, se construye un hangar para aeronaves de 46 metros de luz. Todas estas obras concluyen en 1943.

A lo largo del año 1945 se realiza la construcción de la pista de vuelo pavimentada, constituida por material telford y macadam, de 800 x 60 metros.

El 3 de mayo de 1946, una Orden Ministerial abre oficialmente al tráfico el aeropuerto, y un Decreto del 12 de julio lo califica como aeropuerto aduanero abierto a todo tipo de tráfico nacional e internacional.

La escasísima longitud de la pista obliga a su ampliación a 1.200 metros al año siguiente y a 1.600 metros en 1948, alcanzando los 2.400 x 60 metros en 1953.

El aeropuerto cuenta desde 1949 con un gonio y una manga de viento como ayudas a la navegación, a los que se añaden en ese año un servicio de radio tierra-aire y las iluminaciones de borde de pista, de una “T” de dirección de aterrizaje y de los obstáculos cercanos al aeródromo. El aeropuerto se encuentra, entonces, preparado para las operaciones nocturnas.

La declaración de urgencia de las obras para unir el aeropuerto con Santa Cruz de Tenerife, en todos los tramos, soluciona las dificultades que suponía el acceso al aeropuerto. A pesar de las obras realizadas en Los Rodeos, la consciencia de los inconvenientes de su ubicación todavía se mantiene, y en 1960 el Cabildo encarga al ingeniero aeronáutico Horacio Fernández del Castillo, un estudio para el emplazamiento de un nuevo aeropuerto en la isla, estudio que se repite en 1962 con la vista puesta de nuevo en el sur de la isla. La puesta en servicio de los reactores DC-8 obliga a las autoridades locales a adoptar una decisión definitiva sobre el futuro de Los Rodeos. La solución más inmediata y económica sigue siendo Los Rodeos, aunque técnicamente presenta los eternos problemas de brumas y nieblas. La decisión final aprueba para Los Rodeos la ampliación de la pista de vuelos en 1.000 metros, y la instalación de las ayudas a la navegación necesarias. Una Orden Ministerial de abril de 1962 establece las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto.

El creciente desarrollo económico y turístico de la isla de Tenerife, unido a las exigencias del tráfico aéreo nacional e internacional, aconseja realizar obras urgentes de ampliación, acondicionamiento y modernización del aeropuerto, dadas sus características meteorológicas. Las obras del campo de vuelos se inician en el otoño de 1964 y su importe será superior a los 275 millones de pesetas. A estos trabajos les siguen, un año después, la construcción de una nueva torre de control y la ampliación del estacionamiento de aviones.

El nombre de Aeropuerto de Los Rodeos se modifica oficialmente por el Aeropuerto de Tenerife en septiembre de 1965. Al construirse el Aeropuerto de Tenerife Sur pasa a denominarse Aeropuerto de Tenerife Norte.

La construcción de la pista 12/30 de 3.000 x 45 metros obliga a canalizar el Barranco del Rodeo, con lo que se soluciona el problema de las inundaciones que periódicamente sufría el aeropuerto. Continúan las obras en 1966 con la ampliación del estacionamiento de aeronaves, explanación para la pista de rodadura y pavimentación, y construcción de una nueva torre de control y aproximación, así como una nueva central eléctrica. En ese verano se amplía y reforma el Terminal de pasajeros y se inician las obras de la urbanización y accesos del área terminal. El Aeropuerto de Tenerife Norte pasa a ser considerado de primera categoría administrativa.

Sin embargo, debido a su emplazamiento, el aeropuerto continúa adoleciendo de frecuentes nieblas de imposible supresión. Para paliar este inconveniente, se propone la implantación de un sistema análogo al empleado en París para la dispersión de la niebla, aprovechando en este caso los excedentes gaseosos de la refinería de Santa Cruz, propuesta que no tiene eco en las autoridades aeronáuticas del momento.

En 1971 se refuerza la pista del Aeropuerto de Tenerife Norte para poder atender las necesidades de los nuevos aviones Boeing 747 y se instala un sistema de aterrizaje por instrumentos ILS.

Una serie de trágicos accidentes acontecidos en el aeropuerto, y la apertura de un nuevo aeropuerto en el sur de la isla en 1978, llevan a las autoridades aeroportuarias a cerrar al tráfico internacional el Aeropuerto de Los Rodeos, que pasa a ser utilizado tan solo en vuelos interinsulares.

En el año 1993 el tráfico de pasajeros de los Aeropuertos de Tenerife supera los siete millones de pasajeros, lo que obliga a planificar un ambicioso plan de desarrollo de ambos aeropuertos que permita atender la espectacular demanda.

En 2002 entra en funcionamiento un nuevo Terminal de pasajeros en el Aeropuerto de Tenerife Norte que responde a las crecientes demandas del tráfico aéreo. Actualmente el aeropuerto tiene conexiones con numerosos destinos nacionales e internacionales y se ha consolidado como una de las dos puertas de entrada a la isla.

En el año 2008 se lleva a cabo la ampliación este de la Plataforma Comercial en unos 28.400 m<sup>2</sup>. Frente a esta ampliación se construyó posteriormente la nueva Torre de Control, la cual se puso en servicio en el año 2011. Durante ese mismo año 2011, se llevó a cabo también la ampliación de la plataforma de aviación general hacia el lado oeste. Esta plataforma se amplió en unos 6.820 m<sup>2</sup> y presenta una capacidad para albergar una aeronave de tamaño máximo tipo CASA CN-235 y dos tipo Cessna C650.

En el año 2020 el aeropuerto pasa a denominarse oficialmente Aeropuerto de Tenerife Norte – Ciudad de La Laguna por Orden TMA/314/2020, de 11 de marzo, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Tenerife Norte. BOE jueves 2 de abril de 2020.