Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

1. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO

Ministerio Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeropuertos

1. ANTECEDENTES

1.1. 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.

La reciente actualización realizada sobre el marco normativo del Sistema General Aeroportuario 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.

Se establece en la citada Normativa la necesidad de redactar el Plan Director adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director 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 capacidades necesarias en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, 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.

1.2. MARCO LEGAL EXISTENTE

De acuerdo al 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 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

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

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.

Disposiciones generales

El articulo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el articulo 149.1.20.ª de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de plantificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del trafico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona 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.

Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7.ª de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1998.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aerea y Aeroportuarios

DISPONGO:

Articulo 1. Zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de estas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el articulo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960; los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el trafico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.

Artículo 2. Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:

a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

b) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, ademas de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación 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; así como espacios destinados a equipamientos.

La realización de las actividades referidas en este apartado se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director del aeropuerto y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable, siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto.

Artículo 3. Contenido del Plan Director.

1 A los efectos previstos en el articulo anterior el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:

a) Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.

b) Los servicios de control del transito aéreo.

c) Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.

d) Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.

e) Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.

f) Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.

g) Los espacios para las actividades complementarias

h) Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

i) Las vías de servicio del aeropuerto.

j) Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aerea y Aeroportuarios

k) La representación del estado final del sistema general aeroportuario.

2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.

3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

Articulo 4. Documentación del Plan Director.

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

a) Memoria que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre teniendo en cuenta el volumen del trafico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.

b) Plano general de situación del aeropuerto de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.

c) Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

d) Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Articulo 5 Aprobación de los Planes Directores.

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las directrices

establecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

2. La aprobación de los Planes Directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría de Estado.

3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.

4. Antes de su aprobación los Planes Directores serán remitidos a los Ministerios de Defensa, del Interior y de Medio Ambiente para que informen sobre las materias que, respectivamente, afecten a sus competencias. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

En el supuesto de que la delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director del aeropuerto incluya bienes patrimoniales o de dominio publico de titularidad de la Administración General del Estado afectados a finalidades distintas. se recabará el informe del Ministerio de Economía y Hacienda. A estos efectos, la remisión del Plan Director supondrá la iniciación del expediente de afectación o de mutación demanial, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo establecido por la Ley del Patrimonio del Estado.

5. Las Ordenes ministeriales que aprueben los Planes Directores se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

Articulo 6. Declaración de utilidad publica.

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Articulo 7. Revisión de los Planes Directores.

1. Los Planes Directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Dirección General de Sistemas Aeroportuarios
Navegación Aérea

2. La revisión y la actualización de los Planes Directores se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en este Real Decreto para su aprobación.

Articulo 8. Sistema general aeroportuario.

A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones Públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Articulo 9. Tramitación y aprobación del plan especial.

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente publico Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice, o en el supuesto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre el contenido del plan especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un periodo de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un periodo de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

3. La aprobación definitiva de los planes especiales o instrumentos equivalentes deberá ser notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en la forma y plazos establecidos por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El citado organismo dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del plan especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Articulo 10. Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.

1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985 de 2 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán sostenerse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en ed plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.

2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.

Disposición adicional primera. Plazo para la aprobación de los Planes Directores.

En el plazo de dos anos se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

Disposición adicional segunda. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general. Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquel informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial pactado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio. Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más en que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

Disposición adicional tercera. Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el articulo 5 de este Real Decreto y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a dichos aeródromos.

Disposición transitoria única. Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

En tanto se proceda a la aprobación de los Planes Directores regulados por este Real Decreto, el ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general será el delimitado con anterioridad a su entrada en vigor o, en su defecto, el comprendido por el dominio público aeroportuario y el que resulte de la ejecución de proyectos de obras de construcción o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de las comprendidas en el apartado 1 del articulo 3.

El Ministro de Fomento hará públicas las delimitaciones de las actuales zonas de servicio de los aeropuertos de interés general. Las correspondientes Órdenes se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

Disposición final única. Entrada en vigor.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1998.

JUAN CARLOS R,

El Ministro de Fomento.

RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

1.3. BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Si bien las actividades aeronáuticas en Almería comenzaron a tener lugar en el año 1911 y a finales de los años veinte es cuando el ayuntamiento de la capital empezó la construcción de un aeródromo municipal inaugurado en 1932, no es hasta el año 1947 cuando se tiene la primera iniciativa para dotar a Almería de un aeropuerto que rompiese el aislamiento secular en que se encontraba la ciudad. Todo ello estaba respaldado por la implantación generalizada de las líneas aéreas y la necesidad e importancia que para la exportación de los productos agrícolas tendría la construcción de un aeropuerto, según se recogía en el estudio titulado "Anteproyecto del Plan Social de Almería", redactado en 1947. El ayuntamiento de Almería recoge esta demanda y en 1951 promueve la creación de la Junta Técnica Mixta del Aeropuerto de Almería, en la que además de la participación de la administración local se incluía la del Ministerio del Aire.

La Junta Técnica promueve la redacción, por parte del Ministerio del Aire, del proyecto del aeropuerto encargándose al mismo tiempo de recaudar de las entidades locales los fondos para la compra de los terrenos, existiendo el compromiso del ayuntamiento de la ciudad de la cesión gratuita de los mismos al Ministerio. El proyecto se aprueba el 9 de Septiembre de 1954 y se eligen para su ubicación unos terrenos situados entre la carretera de Almería a Níjar (de los kilómetros seis al nueve) y la costa, dentro del término municipal de la capital.

El proyecto existente es desechado porque las nuevas necesidades técnicas y operativas lo hacen inviable, y los terrenos no llegan a ser utilizados en esta primera intentona. Tras otra serie de estudios se determinan los parámetros de diseño del aeropuerto iniciándose de nuevo la búsqueda de nuevos terrenos, preseleccionándose tres localizaciones diferentes. De entre ellos se decide finalmente optar por el ubicado en el paraje conocido por "Los Albardiales",

próximo al primer emplazamiento y con parte de los terrenos ya adquiridos por la municipalidad en la expropiación del año 1954.

El impulso definitivo del aeropuerto se produce con su inclusión en el Plan General de Aeropuertos y Rutas Aéreas de 1964 - 1967. El proyecto del aeropuerto contemplaba la construcción de una pista de vuelo de 2.400 m de largo por 45 m de ancho, así como una plataforma de estacionamiento de aeronaves con capacidad para dieciocho reactores de tipo medio como el Caravelle. En principio se le dotó de un edificio terminal de pasajeros provisional, que sería sustituido por otro definitivo en un nuevo plan de construcciones posterior a 1968. El plan de obras se organizó en tres fases e incluía una inversión total de 245 millones de pesetas. La aprobación del emplazamiento en el paraje denominado ahora como El Alquián, por su proximidad a esta localidad, se realizó el 10 de Febrero de 1965, llevándose a cabo dos meses después la aprobación de las servidumbres aeronáuticas del futuro aeropuerto. En Septiembre salen a concurso las obras del campo de vuelos, al que le siguen los correspondientes a la central eléctrica, centro de emisores, torre de control y edificio terminal provisional. Posteriormente se realizan la urbanización y accesos, el balizamiento y la instalación de un Vasis. El 31 de Enero de 1968 se publica la orden de apertura al tráfico civil, con efectos a partir del 7 de Febrero siguiente, para el tráfico nacional e internacional de pasajeros y mercancías, con horario diurno y nocturno a petición, teniendo lugar la inauguración del aeropuerto un día antes, el 6 de Febrero. La clasificación administrativa, a efectos de aplicación de tarifas sobre los derechos aeroportuarios, correspondía a la de primera. La denominación de la pista fue la 08-26, vigente en la actualidad, realizándose en hormigón asfáltico, con dos calles de salida rápida y una calle de rodadura parcial paralela a pista de vuelo, un estacionamiento de aeronaves de 360 m de largo por 150 m de ancho y un edificio terminal con capacidad para atender 600 pasajeros en hora punta. La única ayuda a la navegación de que dispone el aeropuerto es un radiofaro NDB. El suministro de combustible se realiza mediante una cisterna de 18.000 litros de la compañía Campsa, construyéndose posteriormente una estación de almacenamiento de 500.000 litros.

Poco tiempo después se instalan un equipo VOR, un ILS, otro Vasis y luces de aproximación para la cabecera 26, y un Vasis para la cabecera 08.

En un primer momento todo el tráfico del aeropuerto se atiende de forma homogénea. Posteriormente, una modificación de la distribución del edificio terminal permite la separación efectiva de los pasajeros nacionales e internacionales.

El tráfico aéreo se inicia con la línea Almería-Madrid servida con aviones F-27 y una frecuencia de dos y tres veces por semana. A partir del mes de Abril el vuelo con Madrid pasa a ser diario con aviones DC-9 y Caravelle. Desde el primero de Noviembre se establece un vuelo diario con Murcia y Barcelona empleando un Convair 440.

A finales de ese año se modifican las servidumbres aeronáuticas en torno al aeropuerto, clasificado de máxima categoría y con letra de clave A.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas Aéreos y Aeroportuarios

Posteriormente se establecen otras líneas con Alicante y Barcelona.

En lo que se refiere al tráfico internacional, la primera línea se inaugura en Julio de 1970 con el vuelo Almería-Valencia-París, que opera los domingos.

La línea que enlaza con Barcelona se prolonga, en verano, hasta Alemania y, en invierno, hasta Inglaterra.

En 1974 British Airways pone en servicio la línea Almería-Londres y, en ese mismo verano, se inician las operaciones chárter que poco a poco han ido aumentando. Las compañías más habituales de este tipo de tráfico son las Alemanas LTU y Hapag Lloyd, y la inglesa Britannia. En Noviembre es inaugurada la línea regular con Melilla.

En la actualidad *Aena* ha llevado a cabo un plan de modernización del aeropuerto que incluye entre las actuaciones más importantes la mejora del campo de vuelos, la ampliación del estacionamiento de aeronaves y las remodelaciones de la central eléctrica, equipos de la torre de control y edificio terminal de pasajeros, capaz éste último de duplicar su capacidad anterior. Su superficie alcanza los 9.400 m^2, con un área de uso general donde se encuentran ubicadas las tiendas, la cafetería y el restaurante.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios