

1

Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería	1.3
3	Marco Legal Existente	1.4
4	Alcance y Vigencia del Plan Director	1.7
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.7
	4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.7
	4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.7
5	Reseña Histórica del Aeropuerto	1.9

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 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.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

1) Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

- Zona de Maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.
- Zona de Estacionamiento: plataforma comercial y de Aviación General.

2) Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

- Zona de Pasajeros.
- Área de accesos: integrada por los viarios que comunican el Aeropuerto con la Red de Carreteras de Interés General del Estado.
- Área de Aparcamiento.
- Edificio Terminal de Pasajeros.
- Área de Servicios al Pasajero.
- Zona de Carga.
- Zona de Apoyo a la Aeronave (o Industrial Aeronáutica).

- Zona de Servicios.
 - Zona de Aviación General.
 - Zona de Abastecimiento.
 - Otras instalaciones.
 - Viales interiores.
- 3) Zona de Reserva Aeroportuaria: contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

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 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 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.

2 Objeto de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Almería, 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 Almería 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. 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 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Con objeto de dar respuesta al citado Real Decreto se ha procedido a revisar el Plan Director del Aeropuerto de Almería.

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 2858/1981**, de 27 de noviembre, que adapta la clasificación hecha en la Ley de Navegación Aérea al concepto de "interés general" de la Constitución.
- Artículo 156 y Artículo 166 de la **Ley 13/1996**, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, sobre la planificación de los Aeropuertos de interés general.
- **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.
- **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 el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y el 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, el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril.
- **Real Decreto 297/2013**, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica en R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre, 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 21/2003**, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.
- **Ley 6/2006**, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

- **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 Real Decreto 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.
- **Real Decreto 862/2009**, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, modificado por la Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, y por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto.
- **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.

Conforme a lo anterior, 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 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 vigente Plan Director del Aeropuerto de Almería fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 y publicado en el B.O.E. nº 190 con fecha 9 de agosto de 2001. Mediante el Real Decreto 728/2015, de 24 de julio, se actualizan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Almería y sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.

En virtud de la disposición transitoria única del 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, la presente revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería ha sido instruida, impulsada y tramitada por la Dirección General de Aviación Civil, rigiendo lo dispuesto en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, en su redacción anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, en lo que se refiere a todos los demás aspectos.

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, 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, 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 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 y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, y sus modificaciones posteriores, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, 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 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Almería, establecidas en el Real Decreto 728/2015, de 24 de julio, siendo dichas servidumbres aeronáuticas análogas al estado actual y a las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible.

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 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. 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

Si bien las actividades aeronáuticas en Almería comenzaron a tener lugar en el año 1911, es a finales de los años veinte 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 rompiera 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 a 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 este primer intento. 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 Albadiales”, 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 Alquíán, 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 vuelo, 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 07-25, 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 disponía el aeropuerto era un radiofaro NDB. El suministro de combustible se realizaba 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 25, y un VASIS para la cabecera 07.

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.

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 operaba sólo 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.

Durante los años ochenta el aeropuerto almeriense ve la llegada de los primeros vuelos chárter, anunciándose en 1986 el primer vuelo procedente de Noruega.

En los años noventa el Aeropuerto recibió un impulso inversor para adecuarlo a las nuevas necesidades de tráfico, comenzándose en 1990 las obras de ampliación del nuevo aparcamiento. En 1992 se llevó a cabo la conexión de la carretera del aeropuerto con la autopista, y en 1993 se comenzaron las obras de recrecido de la pista de vuelo.

En 1995 Aena SME, S.A. llevó a cabo un plan de modernización del aeropuerto que incluía 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 alcanzaba los 9.400 m² con un área de uso general donde se encontraban ubicados las tiendas, la cafetería y el restaurante.

Ilustración 1.1.- Antigua fachada lado aire del Aeropuerto de Almería



En los últimos años el Aeropuerto ha sufrido un importante desarrollo con objeto de atender las necesidades de ampliación y actualización de sus instalaciones y servicios. Dicho desarrollo se ha basado principalmente en la ampliación del edificio terminal en el año 2004 que ha servido de marco para las ampliaciones y mejoras de las infraestructuras restantes.

Entre otras actuaciones se proyectó un nuevo edificio para alojar el Bloque Técnico y el Centro de Procesado de Datos, un nuevo edificio terminal de carga, un edificio destinado a sala de autoridades y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

En 2002 se entregó el nuevo terminal de carga cuyas instalaciones serían posteriormente mejoradas en 2009.

En 2004 se finalizaron las obras de ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, alcanzando una superficie de 184.500 m², y se instaló el balizamiento de aproximación de la cabecera 07.

La principal compañía operadora es Air Nostrum, que desde su entrada en el Aeropuerto de Almería en el año 1999 ha aumentado el número de operaciones de 1.292 en 1999 a 4.927 en 2015. En 2005 con el auge de las compañías *low cost* y la celebración de los Juegos Mediterráneos se incrementó en gran medida el número de operaciones operadas en el Aeropuerto.

En 2006 comienzan las obras de ampliación del edificio terminal, ampliando la fachada oeste para dotar al edificio de un nuevo vestíbulo de facturación, y la fachada sur para ampliar la sala de salidas.

En 2009 se entregaron la sala de llegadas y el nuevo bloque técnico, donde se ubican actualmente las oficinas propias del personal de Aena SME, S.A., se construyó el edificio P.I.F. (Punto de Inspección Fronterizo) dentro del terminal de carga, y se comenzaron los trabajos de adecuación del campo de vuelos para cumplir con la normativa de aplicación en ese momento (el R.D. 862/2009).

Ilustración 1.2.- Nuevo Bloque Técnico (oficinas de Aena SME, S.A.)



En 2010 se terminó la urbanización de la zona de servicios, y se adquirieron nuevos vehículos autoextintores contra incendios. También se abrieron al tráfico los nuevos accesos al aeropuerto, y el actual parking existente.

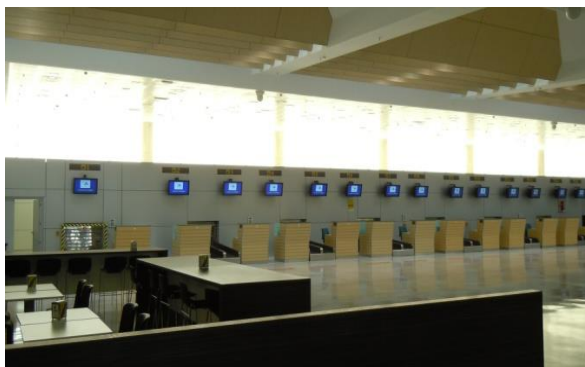
Ilustración 1.3.- Nuevos vehículos autoextintores contra incendios



Igualmente, durante el año 2010 se fue realizando de forma sucesiva la apertura de diferentes zonas del Edificio Terminal tras la ampliación realizada: se abrieron al público el vestíbulo de salidas y la segunda puerta de acceso a la sala de equipajes, parte de la sala de embarque, vestíbulo de llegadas, tienda libre de impuestos, hipódromos de recogida de equipajes, concluyendo prácticamente con la inauguración del área comercial (cafetería zona de embarque y restaurante vestíbulo de salidas) y control de seguridad, siendo realizada la apertura completa del Edificio Terminal en el año 2011.

En el año 2013 entró en servicio el nuevo edificio del SSEI reubicado junto al edificio de señaleros. Tiene capacidad para 6 vehículos de extinción y consta de dos niveles, con una superficie en planta de unos 1.500 m².

Ilustración 1.4.- Edificio terminal: nuevo hall de facturación



En la temporada de verano del año 2016 el Aeropuerto de Almería ofrece conexiones con hasta 30 destinos (tanto regulares como no regulares), 6 nacionales (Barcelona, Madrid, Málaga, Melilla, Palma de Mallorca y Sevilla) y 24 internacionales, todas ellas en Europa: Amsterdam, Billund, Birmingham, Bratislava, Bruselas, Catowice, Charleroi, Copenhagen, Dublín, Dusseldorf, Estocolmo, Glasgow, Gotemburgo, Londres (Gatwick y Stansted), Luxemburgo, Malmö, Manchester, Múnich, Oporto, Paderborn, Praga, Reikiavik y Varsovia. Estos destinos son servidos por un total de 25 aerolíneas diferentes.