



1 ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO

1.1 EL PLAN DIRECTOR1.3

1.2 MARCO LEGAL EXISTENTE1.3

1.3 RESEÑA HISTÓRICA DEL AEROPUERTO1.9





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 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.

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 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 artículo 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 artículo 149.1.20.0 de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, 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 tráfico 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 7.0 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.

DISPONGO:

Artículo 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 artículo 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 tráfico 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, además 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 artículo 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 tránsito 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.

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.

Artículo 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 tráfico 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.

Artículo 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 público 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.

Artículo 6. Declaración de utilidad pública.

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.

Artículo 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.

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.

Artículo 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.

Artículo 9. Tramitación y aprobación del plan especial.

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente público 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.

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.

Artículo 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 el 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 años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.

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 en 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 artículo 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 artículo 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.

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



1.3 RESEÑA HISTÓRICA DEL AEROPUERTO

En la primavera de 1910 el Ayuntamiento de Sevilla organiza una Semana de Aviación. El lugar elegido para su desarrollo son las instalaciones del hipódromo, ubicado en la dehesa de Tablada, al Suroeste de la ciudad, entre los ríos Guadalquivir y Guadaira.

En 1913 es la cooperativa de casas baratas La Práctica la que organiza un festival aéreo destinado a recaudar fondos, habilitando para ello un improvisado aeródromo en Tablada. Este mismo aeródromo recibe en 1914 el avión que une por primera vez por el aire los territorios peninsulares con los del protectorado español de Marruecos.

El 11 de Diciembre de 1914 el Ayuntamiento de Sevilla acuerda la cesión por tiempo indefinido, al Servicio de Aeronáutica Militar, de una parcela de 800 por 300 metros para la construcción de un aeródromo en Tablada. Las obras de acondicionamiento se inician en 1915 y ese mismo año empieza a ser utilizado para la formación de pilotos y observadores.



En 1919 utilizan Tablada los primeros vuelos comerciales que unen Sevilla con Madrid. En Diciembre de ese año se realizan obras de mejora y ampliación del aeródromo con vistas a instalar en él una escuela de pilotos militares, la cual se inaugura en Febrero de 1920. Dentro de la reorganización de la distribución de las fuerzas de la Aeronáutica Militar se designa la Base Aérea de Sevilla, Tablada, como cabecera de la 30 Zona Aérea.

En Julio de 1920 se establece la línea aérea postal Sevilla-Larache. Será la compañía CETA, Compañía Española de Tráfico Aéreo, la que realice la primera línea aérea comercial española entre Sevilla y Larache, en Octubre de 1921, empleando como campo de aviación unos terrenos cedidos con carácter temporal por el Ayuntamiento de Sevilla en Tablada, junto al aeródromo militar. Meses después CETA construye en Tablada una caseta de madera para atender a los pasajeros.

En Octubre de 1922 se propone construir un aeropuerto fuera de las instalaciones de Tablada, capaz de acoger todo el montaje necesario para establecer una línea de dirigibles con Sudamérica. Para ubicar el nuevo aeropuerto se eligen unos terrenos en el cortijo de Hernán Cebolla, 5 Km al Este de Sevilla. Las obras se reducen a un poste de amarraje de dirigibles y un depósito de combustibles.

Mientras, Tablada se desarrolla poco a poco. Se construyen numerosos hangares, talleres, locales e instalaciones que configuran la base aérea en un frente de casi 800 metros. El barracón de viajeros se traslada a uno de los hangares recién construidos. El 10 de abril de 1923 se inauguran las instalaciones de la base.

Por su parte la comisión permanente municipal aprueba la construcción en Tablada de un aeropuerto municipal situado en el extremo Suroeste del campo de vuelos del aeródromo militar de Tablada, con unas dimensiones de 750 por 500 metros.

En Julio de 1927 el Aeropuerto de Sevilla recibe el carácter provisional de aduanero y se habilita el puerto fluvial para la hidroaviación. Un mes después se constituye la Junta Provisional del Aeropuerto Civil de Sevilla.

En Abril de 1927, la compañía UAE, Unión Aérea Española, establece la línea aérea Madrid-Sevilla-Lisboa. En marzo de 1929 se incorpora la línea Sevilla-Granada.

Tanto UAE como CETA y la aviación militar utilizan como campo de vuelos los terrenos reservados para el aeródromo militar de Tablada, que dispone de una franja de vuelo recién ampliada y acondicionada de 1.350 por 600 metros.

El 28 de Febrero de 1929 se aprueba el proyecto del Aeropuerto de Sevilla, que queda excluido de la regulación de los aeropuertos nacionales en tanto estuviese vigente la concesión de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires.

En Marzo de 1929 el aeródromo de Tablada se abre a la navegación y tráfico aéreo, siguiendo las instrucciones para la organización de los servicios de navegación aérea comercial en los aeródromos militares, determinándose que habría de dejar de prestar dicho servicio tan pronto estuviese construido el aeropuerto nacional de interés general proyectado.

El 16 de Abril de 1930 aterriza en las instalaciones del aeropuerto de Hernán Cebolla el dirigible Graf Zeppelin. Sin embargo el proyecto de la línea Sevilla-Buenos Aires mediante dirigible se va sucesivamente retrasando por considerarse que no tendría éxito.

En Mayo de 1929 se constituye la compañía CLASSA, Concesionaria de Líneas Subvencionadas, S.A. y absorbe los servicios de UAE e Iberia. El 1^{er} vuelo de CLASSA se realiza el 27 de Mayo en la ruta Madrid-Sevilla. En Mayo de 1930 se prolonga hasta Canarias. A finales de 1929 aterriza en Sevilla procedente de Berlín el avión Arado VI. Seguidamente realiza un vuelo experimental a Tenerife. Será ésta la primera de una serie de tentativas alemanas para volar desde España a Sudamérica haciendo escala en Canarias.

En Febrero de 1931 la línea Berlín-Barcelona se prolonga hasta Sevilla. En combinación con ésta, se establece otra línea servida por hidroaviones a las Islas Canarias.

En Marzo de 1932 el Estado declara anulada la concesión hecha de la línea Sevilla-Buenos Aires por dirigible, y liquida mediante subasta los bienes del aeropuerto Hernán Cebolla. Sin embargo un nuevo proyecto de estación de anclaje para dirigibles surge promocionado por la empresa Zeppelin. El ambicioso aeropuerto se localiza en los terrenos del cortijo de San Pablo, a 8 Kilómetros de la capital, pasados los terrenos de Hernán Cebolla. Varios amarres entre los meses de Julio a Octubre de 1933 del dirigible Graf Zeppelin tendrán lugar en este aeródromo ya con pasajeros a bordo.

El desarrollo de las líneas aéreas con aviones sigue su curso. El 29 de Diciembre de 1933 se inaugura la línea Sevilla-Canarias por parte de la compañía LAPE. El 3 de Febrero de 1934 se consigue el primer enlace aéreo postal entre Alemania y América del Sur, siendo escalas de la línea Sevilla y Canarias.

Las concesiones realizadas por el Gobierno a la compañía Deutsche Zeppelin en Julio de 1936 dentro del convenio para el establecimiento de líneas aéreas entre España y Alemania, incluye utilizar la estación de amarre del aeropuerto de San Pablo y construir las instalaciones necesarias para abastecerse de hidrógeno. La realización del proyecto será inviable.

Iniciada la guerra civil, Sevilla se convierte en punto de llegada de las tropas africanas. La compañía Iberia presta diferentes servicios de transporte aéreo con las líneas Tetúan-Sevilla-Vitoria, Sevilla-Salamanca y Sevilla-Larache-Las Palmas. Concluido el conflicto bélico sólo se mantendrán a lo largo de los años cuarenta las líneas Madrid-Sevilla-Canarias y Sevilla-Tetúan.

En Septiembre de 1945 se inician las obras del aeropuerto transoceánico de Sevilla, construyéndose las pistas 05-23 de 1.948 metros, 02-20 de 1.525 metros y 09-27 de 2.150 metros. Un año después el aeropuerto es clasificado como aduanero y se asfaltan las pistas 05-23 y 02-20.

En 1948 se instala un gonio y se completa el balizamiento de las pistas, que pasan a denominarse 04-22, 18-36 y 09-27.

En 1956 se inicia la ampliación de la pista 09-27 a 3.360 por 45 metros convirtiendo la antigua pista de vuelo 18-36 en calle de rodaje. Un año después se realizan las obras del edificio terminal que incluye las instalaciones de la torre de control. El Aeropuerto de Sevilla se incluye en el Acuerdo Hispano Americano para instalar en él una base de aprovisionamiento. Las instalaciones se desarrollan en las cercanías del umbral 02 motivo por el que esta pista queda fuera de servicio.

En 1962 el aeropuerto es clasificado como de primera categoría administrativa.

En Marzo de 1964 se publican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y al año siguiente se instala un ILS y se mejora el terminal de viajeros.

Entre 1971 y 1975 se remodela el área terminal, se lleva a cabo la ampliación del estacionamiento de aeronaves, se construye un nuevo edificio terminal y se urbaniza y acondicionan nuevos accesos.

En 1989, con la vista puesta en la Exposición Universal de Sevilla, el aeropuerto se remodela profundamente. Se amplía la plataforma de aeronaves hasta los 200.000 m², se construye un nuevo acceso desde la carretera N-IV, se remodela el terminal de pasajeros existente y se construye un nuevo edificio terminal de pasajeros.

El edificio tiene una superficie construida de 60.000 m², cuenta con 38 mostradores de facturación, 5 pasarelas telescópicas de acceso directo al avión y 8 cintas de recogida de equipajes. Además se construye una nueva torre de control al Sur de la pista de vuelo frente al área terminal.

El 31 de Julio de 1991 se inauguran las nuevas instalaciones.

