

6 DESARROLLO PREVISIBLE



6.1 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	6.3
6.1.1 Motivación del estudio.....	6.3
6.1.2 Relación de alternativas.....	6.4
6.1.2.1 Alternativas para el campo de vuelos	6.4
6.1.2.2 Alternativas para el área terminal.....	6.5
6.1.2.3 Alternativas para la plataforma de aeronaves comercial	6.5
6.1.2.4 Zona de carga	6.7
6.1.2.5 Zona Industrial	6.7
6.1.2.6 Zona de Aviación General	6.7
6.1.3 Valoración	6.7
6.2 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS.....	6.7
6.3 ACTUACIONES PROPUESTAS	6.10
6.3.1 Subsistema de movimiento de aeronaves	6.10
6.3.1.1 Espacio aéreo-campo de vuelos.....	6.10
6.3.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves comercial.....	6.11
6.3.1.3 Plataforma de estacionamiento de Aviación General.....	6.11
6.3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias.....	6.11
6.3.2.1 Zona de Pasajeros	6.11
6.3.2.2 Zona de carga	6.11
6.3.2.3 Zona de Servicios	6.12
6.3.2.4 Zona de Aviación General	6.12
6.3.2.5 Zona de abastecimiento energético.....	6.12
6.3.3 Necesidades de Terreno.....	6.12
6.3.4 Varios.....	6.12





6.1 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

6.1.1 MOTIVACIÓN DEL ESTUDIO

A continuación se realiza un resumen de la problemática y condicionantes encontrados en el Aeropuerto de Sevilla en su configuración actual.

El tráfico del Aeropuerto se caracteriza por ser no estacional, repartiéndose uniformemente a lo largo del año, siendo en su mayoría tráfico regular nacional. Cabe destacar asimismo el elevado número de operaciones pertenecientes al segmento de Aviación General y Otros Servicios (vuelos de entrenamiento, de prueba, etc.) que representan aproximadamente el 30 % del tráfico anual de aeronaves. Este tipo de tráfico deberá desplazarse fuera de las horas punta, conforme vaya incrementándose la demanda de tráfico comercial de aeronaves, para no producir una disminución de la capacidad del aeropuerto.

La capacidad del espacio aéreo-campo de vuelos es suficiente para atender el incremento de demanda previsto hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del Aeropuerto, siempre y cuando se cumplan las mínimas de separación entre aterrizajes y despegues que se establecen en el Reglamento de Circulación Aérea.

El entorno del aeropuerto, si bien reúne unas condiciones orográficas adecuadas para futuras ampliaciones del campo de vuelos, en los últimos años se ha incrementado de forma notable la presión urbanística del planeamiento vigente de los municipios de Sevilla y La Rinconada hacia el aeropuerto.

Así, se ha producido una fuerte expansión de la ciudad de Sevilla hacia el Noreste, ocupando incluso terrenos que se encuentran situados en la prolongación del eje de la pista por su cabecera 09.

En lo que respecta al municipio de La Rinconada, la proliferación de urbanizaciones ilegales, como es el caso de Tarazona situada a tan solo 3 Km de distancia del umbral 27 y la creación prevista de un parque aeronáutico al norte de la carretera N-IV Madrid-Cádiz, comprometen las posibilidades de crecimiento del aeropuerto a largo plazo.

De esta forma, aunque la capacidad del espacio aéreo-campo de vuelos es suficiente con la actual pista 09-27 para absorber la demanda hasta alcanzar el Desarrollo Previsible, se considera de vital importancia para garantizar el crecimiento del aeropuerto a largo plazo, el establecimiento de un área de reserva, denominada área de cautela aeroportuaria, que posibilite la construcción de una segunda pista paralela al norte de la actual.

Esto se analiza con detalle en el capítulo 7 titulado "Máximo Desarrollo Posible".

La plataforma de estacionamiento de aeronaves comercial necesita una ampliación hacia el final del Desarrollo Previsible, para ser capaz de atender el incremento de demanda previsto.

El Edificio Terminal de Pasajeros se manifiesta suficiente para el tratamiento del pasajero en los próximos años. Sin embargo son necesarias ciertas modificaciones puntuales o incremento de ciertos elementos, con el objeto de cubrir las necesidades hasta el Desarrollo Previsible del Aeropuerto.

La capacidad del aparcamiento de vehículos se manifiesta insuficiente para atender el incremento de demanda previsto en los próximos años, siendo necesaria su ampliación. Hay que señalar que salvo la zona situada más al norte del parking, el resto de plazas se encuentran todas ellas en una única planta al nivel de llegadas. La ampliación del parking podría realizarse dotando al

parking actual de una nueva planta al nivel de salidas y ampliándolo hacia el Oeste, como se muestra en el plano nº 4.1 titulado "Zona de Servicio Propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario".

El Edificio Terminal de Mercancías se manifiesta suficiente para atender el incremento de la demanda de transporte de mercancías durante el periodo de estudio del Plan Director.

La zona de Aviación General no cuenta en la actualidad con un Terminal dedicado a este tipo de tráfico, recomendándose la construcción de un edificio para dar servicio a la misma o bien la adaptación del antiguo Edificio Terminal de Pasajeros para este segmento de tráfico.

La excesiva cercanía entre la autovía N-IV Madrid-Cádiz y el aeropuerto hace que los accesos se hayan construido en una superficie de terreno muy reducida. Así, en el ramal de acceso correspondiente a salidas existe un tramo de aproximadamente 200 metros de longitud que dispone de un único carril de circulación, lo que podría ocasionar congestión de la circulación en periodos punta. Asimismo existen algunos tramos de las incorporaciones con unos radios de giro y pendientes inadecuados, dada la falta de espacio comentada.

Las mejoras propuestas para los accesos al aeropuerto se recogen en el Anexo A1 "Infraestructuras de acceso" de este Plan Director.

Para atender el incremento de demanda previsto hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del Aeropuerto, se considera necesario modificar los accesos al mismo de la siguiente forma:

- La autovía N-IV dispondría de un tercer carril en una distancia aproximada de 700 m previos a la entrada al aeropuerto.
- El acceso a la planta de salidas se modifica de forma que disponga de dos carriles en lugar de uno que tiene en la actualidad.
- El acceso a la N-IV desde la planta de salidas del aeropuerto se modifica de forma que los radios de giro y pendiente sean adecuados.
- Se creará un acceso independiente a las instalaciones de C.A.S.A. desde la N-IV.

Un estudio detallado de las mejoras propuestas para los accesos al aeropuerto se encuentra en el Anexo 1: "Infraestructuras de acceso" del presente Plan Director.

6.1.2 RELACIÓN DE ALTERNATIVAS

6.1.2.1 Alternativas para el campo de vuelos

Como ya se ha comentado en el capítulo 5 y en el apartado 6.1.1 de este capítulo el espacio aéreo-campo de vuelos del Aeropuerto de Sevilla tiene capacidad suficiente para atender el incremento esperado de tráfico aéreo en los próximos años (Desarrollo Previsible). El análisis SIMMOD realizado en el capítulo 3 de este Plan Director establece la capacidad de saturación del conjunto espacio aéreo-campo de vuelos en 37 operaciones a la hora, suponiendo que la estructura de la demanda se mantiene semejante a la actual.

En el capítulo 7 de este Plan Director se muestra el área de cautela aeroportuaria que es necesario establecer para garantizar la posibilidad de ampliación del campo de vuelos con una segunda pista paralela al Norte de la actual. Este área de cautela deberá ser recogida en los Planes de Ordenación Urbana de Sevilla y La Rinconada, integrándose con el planeamiento urbanístico de acuerdo con el Real Decreto 2591/98 para garantizar que las

actuaciones urbanísticas no incluyan acciones que supongan una interferencia con el ejercicio de las actividades aeroportuarias.

Para garantizar la plena operatividad del aeropuerto, no limitando su capacidad actual ni su capacidad potencial de ampliación es necesario tener en cuenta los siguientes puntos:

- Debe impedirse el crecimiento urbanístico de la urbanización no legalizada de Tarazona, ya que de seguir creciendo haría inviable la operación de las aeronaves tanto por la actual pista 09-27, como por la futura pista 09L-27R prevista en la Configuración de Máximo Desarrollo Posible.
- Debe contenerse la expansión urbanística de la ciudad de Sevilla hacia el Noreste, de forma que los terrenos que se encuentran en la prolongación del eje de la pista 27 anteriormente al umbral 09 no se construyan viviendas residenciales, escuelas ni zonas destinadas a uso sanitario, de acuerdo con la afección sonora que se muestra en los planos 12, 13 y 14 del Plan Director.
- Las construcciones que se lleven a cabo en el parque aeronáutico deben respetar las limitaciones en altura impuestas por la superficie de transición (véase plano en página 7.13), teniendo en cuenta asimismo el límite establecido por el área de cautela aeroportuaria y la afección sonora por huellas de ruido.

6.1.2.2 Alternativas para el área terminal

El Edificio Terminal de Pasajeros, inaugurado en el año 1991, con motivo de la Exposición Universal de Sevilla tiene capacidad suficiente para absorber el incremento de tráfico previsto hasta el Desarrollo Previsible. No obstante es necesario realizar una serie de actuaciones puntuales o incremento de elementos para cubrir las necesidades en el periodo de estudio del Plan Director. Estas necesidades se citan en el punto 6.3 de este capítulo.

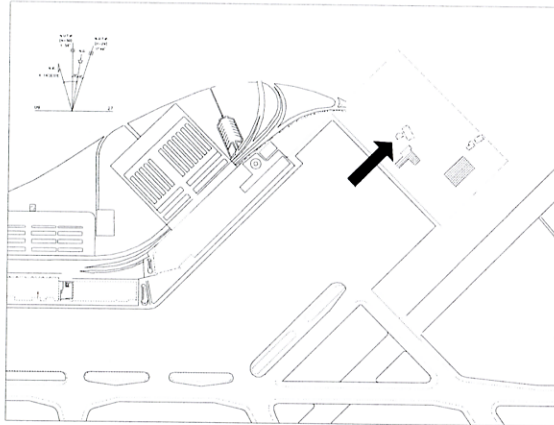
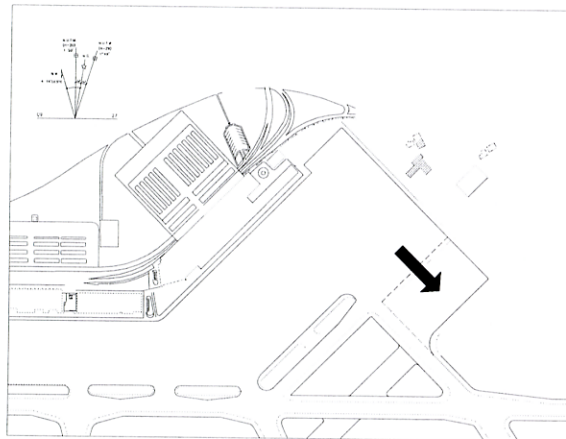
En el capítulo 7 del Plan Director se comentan las alternativas de desarrollo del área terminal más allá del Desarrollo Previsible del Aeropuerto.

6.1.2.3 Alternativas para la plataforma de aeronaves comercial

De la comparación realizada entre la capacidad actual de la plataforma y la previsión de demanda realizada en el capítulo 4 de este Plan Director, resulta la necesidad de ampliar la plataforma, dotándola de 5 puestos más para aeronaves con letra de clave C, al final del periodo contemplado en el capítulo 4 de este documento.

En los siguientes gráficos se muestran las posibilidades de expansión de la plataforma de estacionamiento de aeronaves (crecimiento hacia el Este; crecimiento hacia el Sur).



ALTERNATIVA 1**ALTERNATIVA 2**

Si bien la Alternativa 1 proporcionaría un mayor número de puestos de estacionamiento servidos por pasarela, en el caso de que dicha ampliación se realizase de forma conjunta con la ampliación del dique de embarque del edificio terminal, esta opción tiene el inconveniente de suponer el traslado de Central eléctrica, Edificio de Catering, Halconera y Nave de cocheras y talleres a otro lugar en el interior del recinto aeroportuario.

Por el contrario la alternativa 2 daría lugar a un incremento del número de puestos de estacionamiento en remotos, presentando la ventaja de no tener que reubicar los edificios citados en el párrafo anterior hasta más allá del Desarrollo Previsible. Hay que tener en cuenta que asimismo podría anularse la isleta con forma trapezoidal y así incrementarse la superficie de la plataforma.

Debido a la ubicación actual que ocupan tanto la Central Eléctrica, como el Edificio de Catering, Halconera y Nave de cocheras y talleres, estos edificios deberán ser reubicados para las ampliaciones que se contemplan más allá del Desarrollo Previsible del Aeropuerto (véase plano Nº 5. "Máximo Desarrollo Posible. SGA y Area de cautela aeroportuaria").

6.1.2.4 Zona de carga

El Terminal de Mercancías es suficiente para tratar la demanda prevista hasta el Desarrollo Previsible. Su ubicación cercana al edificio Terminal de Pasajeros es adecuada, detectándose sin embargo necesidades de redistribución de espacios ya que en la actualidad existen problemas de distribución de superficies con las compañías existentes.

6.1.2.5 Zona Industrial

En el plano Nº 4.4 titulado "Zona de Servicio Propuesta. Actividades Aeroportuarias" se muestra la zona destinada a este uso. En la actualidad parte de los terrenos delimitados como zona industrial están ocupados por las instalaciones que posee CASA en el interior del recinto aeroportuario. En la actualidad CASA está planteando la ampliación de dichas instalaciones hacia el este de las instalaciones actuales, si bien es posible que opte finalmente por instalarse en los terrenos pertenecientes al Ministerio de Defensa situados al Este de la Torre de Control.

Por otro lado al Norte de la carretera N-IV Madrid-Cádiz se está proyectando la construcción de un parque aeronáutico para la instalación de empresas relacionadas con el sector. Dicho parque aeronáutico deberá tener en cuenta las limitaciones en altura impuestas por la superficie de transición de la pista 09L-27R prevista en la configuración de Máximo Desarrollo Posible del Plan Director, así como el área de cautela aeroportuaria y la afección por huellas sonoras que se recoge en el capítulo 7 y en los planos 12,13 y 14 del Plan Director.

6.1.2.6 Zona de Aviación General

La ampliación de la plataforma de Aviación General se realizará al Oeste de la actual. Se estima en 8.000 m² la ampliación de plataforma necesaria para este tipo de tráfico. Se recomienda asimismo la construcción de un Edificio de Servicios destinado a este tipo de tráfico que reemplace las caracolas prefabricadas actuales.

6.1.3 VALORACIÓN

En el plano nº 4.1 titulado "Zona de servicio propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario" y en el plano nº 4.4 titulado "Zona de Servicio Propuesta. Actividades Aeroportuarias" se muestra la estructura del Sistema General Aeroportuario.

6.2 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS

De acuerdo con el Desarrollo Previsible del aeropuerto, es necesario establecer las recomendaciones de zonificación en el interior del mismo. Siguiendo las recomendaciones de O.A.C.I. y la experiencia acumulada por Aena de situaciones similares en otros aeropuertos, es necesario clasificar los terrenos del aeropuerto en función de los distintos usos que pueden darse en el mismo, con la finalidad de conseguir un desarrollo armónico y ordenado del conjunto de las actividades aeroportuarias, donde tengan cabida todas y cada una de ellas según su interrelación con las demás dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario (SGA) y, a ser posible, con el de las actividades de su entorno como soporte y apoyo mutuo.





6.2

El Sistema General Aeroportuario se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano nº 4.1 "Zona de Servicio Propuesta. Estructura del SGA", son las siguientes: "Subsistema de Movimiento de Aeronaves", "Subsistema de Actividades Aeroportuarias" y "Zonas de Reserva Aeroportuaria", con sus correspondientes zonas funcionales.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 252,44 hectáreas. Se representa en el plano nº 4.1.

1. Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 09-27, tres calles de salida y una calle de rodadura paralela. Además de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales existe otra de aviación general, situada al oeste de la anterior.
2. Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.
3. Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 80,93 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano nº 4.4. "Zona de Servicio Propuesta Actividades Aeroportuarias".

1. Zona de Pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 29,57 hectáreas.
2. Zona de carga: contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,38 hectáreas.
3. Zona de servicios: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 26,39 hectáreas.
4. Zona de aviación general: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,5 hectáreas.
5. Zona Industrial: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 15,83 hectáreas.
6. Zona de abastecimiento energético: contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto, incluyendo la nueva depuradora prevista. Superficie: 7,26 hectáreas.

La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar en desarrollo de nuevas instalaciones y/o servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas

anteriormente mencionadas. Ocupa una superficie de 202,13 hectáreas, que se representa en el plano nº 4.1.

En el cuadro 6.I se define la estructura de servicio del Aeropuerto y en el plano Nº 4.4 titulado "Zona de Servicio Propuesta. Actividades Aeroportuarias" se representan gráficamente.

CUADRO 6.I
ESTRUCTURA DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO

ESPACIO AÉREO	AREA TERMINAL (TMA) / ZONA DE CONTROL (CTR)				
ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO	Subsistema de Movimiento de Aeronaves	<p><u>Campo de vuelos:</u> Pistas de vuelo y calles de Rodaje, Franjas de seguridad, Ayudas a la Navegación.</p> <p><u>Plataforma:</u> Zona de Espera, Seguridad y Estacionamiento de Aeronaves</p> <p><u>Viales y Aparcamientos de vehículos de servicio</u></p> <p><u>Instalaciones para Equipos y vehículos de servicio</u></p>			
	Subsistema de Actividades Aeroportuarias		1ª Línea	2ª Línea	3ª Línea
		Zona de pasajeros	Edificios Terminales y Servicios Anejos en Zona Acceso Restringido	Admón. Agentes, Cías, Hoteles, Serv. Comerc y Personales. Aparc. de Vehic. y Term. Transporte Público. Alquiler de vehículos.	Edific. Auxiliares. Oficinas Cías Aéreas, Serv. Empres. Expo, Congresos
		Zona de carga	Edificios Terminales. Agentes. Handling. Correos. Mensajería	Aduanas, Edificios. Transitarios. Aparc. Vehículos y Carga. Terminales de Transporte Público	Oficinas. Almacenes de Privados
		Zona industrial	Hangares y Talleres Asistencia a las Aeronaves	Servicios de Campo Aparcamientos	Almacenes y Oficinas
		Zona de Servicios Técnicos	Bloque Técnico. Torre de Control. Agentes de Handling	Asistencia Rampa y Mantenimiento del Campo de Vuelos. Aparcamientos.	Almacenes Cocheras y Talleres Ed. Catering y Servicios
		Zona de Aviación General	Edificio Terminal y Hangares	Área Administrativa. Aparcamientos	Activ. Sociales y Servicios Escuelas
	Zona de Abastecimiento (Redes)	<p>Redes de Comunicaciones</p> <p>Almacenamiento y Servicio de Combustibles</p> <p>Central Eléctrica y Distribución de Energía</p> <p>Abastecimiento de Agua y Redes de Saneamiento</p>			
	Zona de Reserva Aeroportuaria				



La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano nº 4.3 "Zona de Servicio. Coordenadas UTM", en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. La superficie total del Sistema General Aeroportuario es de 535,5 hectáreas, y las coordenadas UTM que lo delimitan se muestran en la tabla siguiente.

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE SEVILLA								
1	X	2.418.811	14	X	2.458.966	27	X	2.432.367
	Y	41.454.208		Y	41.451.569		Y	41.448.192
2	X	2.426.456	15	X	2.458.751	28	X	2.428.819
	Y	41.458.685		Y	41.450.034		Y	41.445.645
3	X	2.436.313	16	X	2.457.303	29	X	2.428.318
	Y	41.464.013		Y	41.449.771		Y	41.446.320
4	X	2.436.731	17	X	2.458.222	30	X	2.426.618
	Y	41.462.928		Y	41.449.184		Y	41.446.277
5	X	2.438.858	18	X	2.444.855	31	X	2.424.985
	Y	41.462.051		Y	41.448.968		Y	41.447.754
6	X	2.439.553	19	X	2.440.638	32	X	2.424.218
	Y	41.462.440		Y	41.449.077		Y	41.448.334
7	X	2.439.887	20	X	2.440.593	33	X	2.424.106
	Y	41.461.865		Y	41.447.328		Y	41.451.859
8	X	2.445.521	21	X	2.437.331	34	X	2.420.284
	Y	41.464.871		Y	41.447.420		Y	41.452.254
9	X	2.448.273	22	X	2.437.124	35	X	2.414.796
	Y	41.465.132		Y	41.444.572		Y	41.454.782
10	X	2.456.655	23	X	2.435.962	36	X	2.416.842
	Y	41.465.769		Y	41.444.534		Y	41.454.748
11	X	2.459.057	24	X	2.435.935	37	X	2.417.654
	Y	41.454.880		Y	41.447.737		Y	41.454.406
12	X	2.460.640	25	X	2.435.378	38	X	2.416.039
	Y	41.454.839		Y	41.447.839		Y	41.453.897
13	X	2.460.555	26	X	2.434.215	39	X	2.414.772
	Y	41.451.528		Y	41.448.022		Y	41.453.901

6.3 ACTUACIONES PROPUESTAS

Se enumeran en este apartado las actuaciones a llevar a cabo en el Aeropuerto de Sevilla para que éste sea capaz de absorber el incremento de demanda prevista hasta el Desarrollo Previsible del aeropuerto.



6.3.1 SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES

6.3.1.1 Espacio aéreo-campo de vuelos

- No se detectan necesidades hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del Aeropuerto, salvo las lógicas actuaciones de mantenimiento de las infraestructuras y ayudas a la navegación.
- RESA cabecera 27 y soterramiento del canal del Bajo Guadalquivir.

6.3.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves comercial

- Ampliación en 5 puestos de estacionamiento tipo "C" con una superficie aproximada de 27.000 m².

6.3.1.3 Plataforma de estacionamiento de Aviación General

- Ampliación de 8.000 m² de plataforma.

6.3.2 SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

6.3.2.1 Zona de Pasajeros

• Edificio Terminal de Pasajeros.

- Habilitación de un mayor número de superficies comerciales, en una superficie aproximada de 5.000 m².
- División del hipódromo de distribución de equipajes situado más al Oeste en dos, para conseguir mayor capacidad operativa, abarcando más mostradores de facturación.
- Construcción de una segunda comunicación entre el Vestíbulo de Salidas y la Zona de preembarque para distribuir el flujo de pasajeros con dos zonas destinadas al control de seguridad.
- Instalación del Sistema de mostradores de uso compartido - U.C.A. - en los 12 mostradores que no disponen de este sistema.
- Ampliación de la Sala B – Sala de Recogida de Equipajes Comunitaria- a costa de la Sala A – Sala de Recogida de Equipajes Internacionales-. Aproximadamente la mitad de la superficie de la sala A pasará a formar parte de la superficie de la sala B.
- Ampliación del Vestíbulo de Llegadas en una superficie aproximada de 250 m².
- Independizar el acceso a las rampas que conducen al pasajero a la plataforma de estacionamiento para embarque remoto, del acceso a las aeronaves mediante pasarela.

• Urbanización

- Ampliación del aparcamiento de vehículos hasta contar con 1.740 plazas, lo que supone un incremento de superficie útil de 22.000 m².



6.3.2.2 Zona de carga

- Deberían acometerse actualmente acciones dirigidas a una mejor distribución de superficies demandadas por las compañías, procediéndose el desalojo de los que no desarrollan actividades propias del manejo de carga y acoplándolo en otras zonas del aeropuerto. Por otra parte debería procederse a una redistribución de espacios en el Terminal de Carga.

6.3.2.3 Zona de Servicios

- Dotación de una red separadora de aguas pluviales y fecales al S.E.I, Central Eléctrica, Edificio de Catering, Nave de Cocheras y Talleres e instalaciones de C.A.S.A, Zona de taxis y CLH.
- Edificio para Centro de Emisores (remodelación del edificio de la antigua depuradora).
- Equipamiento para el Centro de Emisores instalado en el edificio de la antigua depuradora del Aeropuerto.
- Equipamiento del Nuevo Centro de Control.

6.3.2.4 Zona de Aviación General

- Construcción de un Terminal destinado a los usuarios de este tipo de tráfico o adaptación del antiguo Edificio Terminal de Pasajeros para actividades relacionadas con la Aviación General.

6.3.2.5 Zona de abastecimiento energético

- Mejora de la depuración de pluviales antes de su evacuación al arroyo de La Ranilla
- Red separadora de pluviales y fecales de SEI, Central Eléctrica, Nave de cocheras y talleres, Edificio de catering, instalaciones de C.A.S.A., Zona de taxis y CLH.

6.3.3 NECESIDADES DE TERRENO

La superficie de terreno que es necesario expropiar para la habilitación de la RESA de la pista 09, de dimensiones 300m x 300m a partir del umbral 27, es de aproximadamente 51.000 m². Estos terrenos están calificados como suelo no urbanizable común, salvo la franja de servidumbre del Canal del Bajo Guadalquivir.

6.3.4 VARIOS

- Mejora del vallado perimetral del aeropuerto en la zona situada al Sur de la Torre de Control.
- Reparación de viales lado aire, lado tierra y acometidas.
- Recrecido calles de rodaje R3, R4, T2, T3, T4, T5, T6, T7 y C2.
- Utilización del Antiguo edificio Terminal de Pasajeros para usos relacionados con la actividad aeronáutica, como servicio de catering, agentes de handling, etc.



En los cuadros 6.II y 6.III se muestran las necesidades en infraestructura, equipos e instalaciones hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del Aeropuerto. Se han incluido en dicho cuadro los conceptos correspondientes a las inversiones previstas por Aena para el Aeropuerto de Sevilla, que han sido facilitados por la Dirección de Planificación de Infraestructuras.

CUADRO 6.II NECESIDADES EN INFRAESTRUCTURA

Concepto	Desarrollo Previsible
Edificio para Centro de Emisores (Remodelación Edificio Depuradora). Acometida eléctrica y obras.	1
Reparación viales lado aire, lado tierra y acometidas	1
Recrecido calles de rodaje R3, R4, T2, T3, T4, T5, T6, T7 y C2	1
Pavimento Plataforma (m ²)	35.000
Adaptación Edificio Terminal de Pasajeros para Aviación General	1
Superficie de aparcamiento, en altura (m ²)	22.000
Red separadora de pluviales y fecales (*)	1
RESA cab 27 y soterramiento del Bajo Guadalquivir	1
Acondicionamiento del Arroyo Ranillas	1
Mejora T8 y plataforma en zona militar	1
Nuevo acceso a CASA y CLH desde N-IV	1

(*) Correspondiente a SEI, Central Eléctrica, Nave de cocheras y talleres, Edificio de Catering, instalaciones de C.A.S.A, Zona de taxis y CLH.

CUADRO 6.III NECESIDADES EN EQUIPOS E INSTALACIONES

Concepto	Desarrollo Previsible
Equipamiento Terminal de Pasajeros	Adquisición e instalación
Equipamiento Centro de Emisores	Adquisición e instalación
Equipamiento Nuevo Centro de Control	Adquisición e instalación
Equipamiento Torre de Control	Adquisición e instalación
Equipamiento Contra Incendios	Adquisición e instalación
Equipamiento Central Eléctrica	Adquisición e instalación
Cerramiento y Seguridad Aeroportuaria	Adquisición e instalación
Instalación de MSSR en el Judío	Adquisición e instalación
Adquisición material inventariable y pequeñas obras e instalaciones	Adquisición e instalación
Nuevo tratamiento del proceso de carga	Adquisición e instalación
Automatización Sistema tratamiento de equipajes	Adquisición e instalación

