

# Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante

1	Información territorial y urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Municipios	III.2
2	Planes de Infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y Municipios	III.15
2.1	Introducción	III.15
2.2	Planes de la Unión Europea y estatales	III.15
2.3	Planes de la Comunidad Autónoma	III.23
2.4	Principales proyectos de infraestructuras propuestas	III.31
2.5	Red de accesos al aeropuerto	III.37

2.6	Intermodalidad	III.38
2.7	Intermodalidad en el Aeropuerto de Sevilla	III.39
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.42
3.1	Introducción	III.42
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.43
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.44
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.44
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.46
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según R.D. 764/2017	III.46
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.46
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.49
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.50
5.1	Introducción	III.50
5.2	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.50
5.3	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.50
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.54
6.1	Preámbulo	III.54
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.54
6.3	Resultados	III.56
6.4	Zona de servidumbre acústica	III.59
7	Compatibilidad del aeropuerto con su entorno	III.61
7.1	Preámbulo	III.61
7.2	Disposiciones legales en relación con el uso de los predios	III.62
7.3	Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios	III.64
8	Áreas de coordinación	III.65

# ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de comunicaciones del territorio donde se instala. Es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio, que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, puede verse afectado por las actuaciones de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autónoma y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo tiene una normativa específica, la cual permite la coordinación e integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexiones de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

## **1 Información territorial y urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Municipios**

### **1.1 Legislación sectorial**

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo (BOE nº 67, de 18 de marzo), que modificó la anterior ley con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, fija los criterios para calificar los aeropuertos de interés general, manteniendo como tales todos los gestionados por Aena.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio; asimismo, el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, definió el régimen estatutario por el que se regiría la Entidad Pública Empresarial. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-Ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto Ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., y el 3 de junio de 2011 aprobó que Aena Aeropuertos, S.A. empezara a funcionar de manera efectiva a partir del 8 de junio de 2011.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (BOE nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Dicha ley precisa el régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones, de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

La planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social -modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en su actual redacción, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa recoge dos figuras para la planificación aeroportuaria: el Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias; y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece, entre otras disposiciones, que “Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona 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”, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito del Sistema General Aeroportuario por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerlo en su ordenación.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina que las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico, tanto del entorno del aeropuerto como del entorno de las instalaciones de ayudas a la navegación aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, establecen tanto la naturaleza y características generales de las

servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Sevilla sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Real Decreto 764/2017, de 21 de julio (BOE nº. 216 de 8 de septiembre). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las maniobras de operación de aeronaves actualmente establecidas, por lo que se revisarán, en caso de ser necesario, según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, 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.

En cuanto a las servidumbres acústicas, han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que “El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.”

Por otro lado, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre de 2003, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además, se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

## 1.2 Normativa Estatal. Ley del Suelo

Mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula para todo el territorio estatal, las condiciones básicas que garantizan:

- La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

El objetivo final se centra en evitar el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

### 1.3 Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1. 3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril otorgó a los municipios la competencia en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Comunidad Autónoma de Andalucía posee competencia legislativa en materia de vivienda, urbanismo, ordenación del territorio y obras públicas, según lo previsto en el artículo 56 del Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, que deroga el de 1981. Esta competencia legislativa corresponde al Parlamento, mientras que las funciones ejecutiva y administrativa corresponden al Consejo de Gobierno.

En materia de ordenación territorial se encuentran vigentes la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA), y la Ley 7/2002, de 17 diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).

Con la Ley Autonómica 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA) se establece un marco para la actuación pública y se avanza la necesidad de lograr un Modelo Territorial en Andalucía basado en la articulación y cohesión interna, la inserción plena en el espacio europeo y un desarrollo socioeconómico equilibrado social y ambientalmente.

Con este propósito, la Ley establece un sistema de planificación basado en dos instrumentos de ordenación integral: el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. El sistema se complementa mediante la incorporación de otras actividades de planificación de la Junta de Andalucía, a las que se otorga la consideración de Planes de Incidencia en la Ordenación del Territorio (art. 17 a 19 y Anexo 1 LOTA), que deberán adecuarse al contenido de los planes anteriores, como son el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, Plan de Carreteras, Planes de Ordenación de Recursos Naturales, Plan Forestal Andaluz, Plan de Medio Ambiente de Andalucía, Plan energético de Andalucía. La planificación de aeropuertos viene recogida en el Anexo II de la LOTA como actividad de planificación e intervención singular en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

La Ley 7/2002 (LOUA) tiene por objeto la regulación de la actividad urbanística y el régimen de utilización del suelo, incluidos el subsuelo y el vuelo, en la Comunidad Autónoma. Recoge entre sus fines de la actividad urbanística:

- Conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida en Andalucía.

- Vincular los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales.
- Subordinar los usos del suelo y de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sea cual fuere su titularidad, al interés general definido por esta Ley y, en su virtud, por la ordenación urbanística.

La Ley recoge que las Administraciones públicas y las entidades a ellas adscritas o dependientes, se regirán por los principios de cooperación y colaboración, en el ejercicio de la actividad urbanística. A estos efectos y en el ámbito de sus respectivas competencias podrán celebrar convenios de colaboración y cooperación con la finalidad, entre otras, de prestación de asistencia y cooperación a las entidades locales en diversas materias.

La ordenación urbanística se establece en el marco de esta Ley y de las normas reglamentarias generales a que la misma remite, y de las dictadas en su desarrollo, así como de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio en los términos dispuestos por la Ley 1/1994, por los siguientes instrumentos de planeamiento:

- Planeamiento general: Planes Generales de Ordenación Urbanística, Planes de Ordenación Intermunicipal y Planes de Sectorización.
- Planes de desarrollo: Planes Parciales de Ordenación, Planes Especiales y Estudios de Detalle.
- Catálogos.

La Ley 7/2002 recoge en su artículo 14 los Planes Especiales, que pueden ser municipales o supramunicipales, y tener por objeto, entre otras la finalidad de establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos. Determina que, cuando su finalidad sea la de establecer infraestructuras, deberán valorar y justificar de manera expresa la incidencia de sus determinaciones con las que, con carácter vinculante, establezcan los planes territoriales, sectoriales y ambientales.

## 1.4 Planeamiento Vigente

### 1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 190, de 9 de agosto de 2001), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2020.

Asimismo perseguía la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como única puerta de entrada del turismo interinsular, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, la máxima reducción del impacto medioambiental que generara sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

### 1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

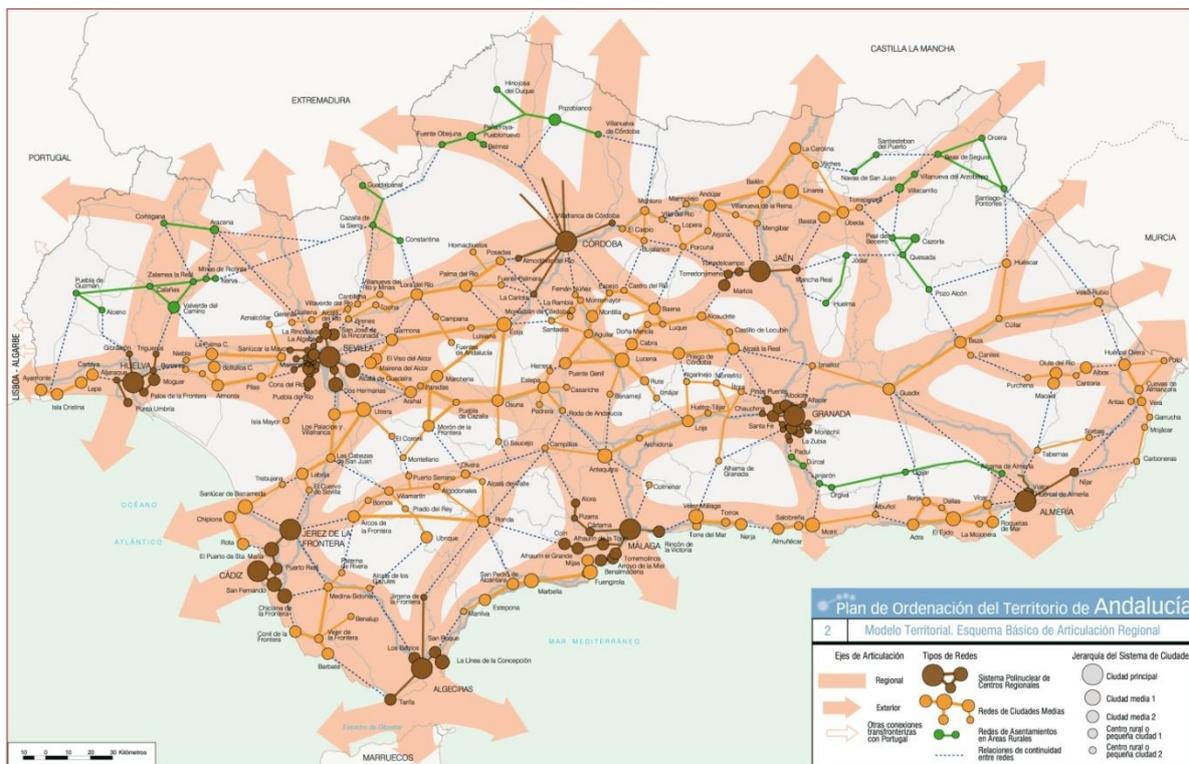
El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) es el instrumento mediante el cual se establecen los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general. Su elaboración y aprobación se ha realizado conforme a lo establecido en la Ley 1/1994, de 11 enero, de Ordenación del

Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA). Fue aprobado por el Consejo de Gobierno mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250, de 29 de diciembre).

Su elaboración y aprobación se realizó según lo establecido en la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Decreto 83/1995, de 28 de marzo, por el que se acordó su formulación y el Decreto 103/1999, de 4 de mayo, por el que se aprobaron las Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El objetivo general del POTA, de contribuir a la construcción de Andalucía como territorio común desde el punto de vista político, económico, social y cultural, toma en consideración, como uno de los factores más decisivos para la región, su posición y los términos de su integración exterior.

Ilustración III.1.- POTA. Modelo Territorial de Articulación Regional



Para ello se plantea como objetivos:

1. Lograr la plena articulación e integración de Andalucía con el exterior tomando como base de partida el reforzamiento de las estructuras territoriales regionales.
2. Desarrollar estrategias de cooperación específicas para los diversos ámbitos de integración exterior de Andalucía (Europa, Mediterráneo, España).
3. Reforzar la articulación exterior de Andalucía a través de los sistemas infraestructurales básicos.

El Plan tiene entre sus cometidos recoger el mapa de infraestructuras y los niveles de equipamientos andaluces, las zonas protegidas de ámbito autonómico y los límites, así como los criterios de crecimiento de los distintos planes de ordenación urbana.

De acuerdo con la Ley 1/1994, los planes a los que vinculan las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, son: los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y los Planes

con Incidencia en la Ordenación del Territorio. A su vez, el Plan se desarrolla a través de los instrumentos urbanísticos y otros instrumentos de ordenación, estableciendo criterios para asegurar su coherencia con la política territorial.

- Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. Establecen los objetivos y elementos básicos de la organización y estructura del territorio en ámbitos supramunicipales, y son el marco idóneo para el desarrollo y coordinación de políticas, planes y programas de las administraciones públicas, y actividades de particulares.
- Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio. El POT indica los sectores o áreas en los que resulta prioritaria su formulación, definiendo sus objetivos territoriales.
- Instrumentos del sistema de planeamiento urbanístico. Deben guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial.
- Otros instrumentos de planificación. El Plan establece directrices y recomendaciones dirigidas a incorporar criterios territoriales a planes y programas sectoriales que forman parte del acervo habitual de la gestión pública.

El Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA) se coordinará con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, elaborado por la Administración del Estado, y con las establecidas por la política de la Unión Europea, en particular las relativas a las redes transeuropeas.

El PDIA 1997-2007 (Decreto 108/1999 de 11 de mayo) se concibe como un instrumento básico para la definición y coordinación de las actuaciones en materia de infraestructuras, tanto de la Junta de Andalucía, como del resto de administraciones.

Complementariamente, se redactan los Planes de Ordenación del Territorio subregionales (POT) seguido de la denominación del ámbito de planeamiento que desarrollan. Mediante Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, se acordó la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), aprobado posteriormente mediante Decreto 267/2009, de 9 de junio (BOJA nº 250, de 29 de diciembre de 2009) que abarca gran parte de los términos municipales de la provincia de Sevilla, incluyendo el Aeropuerto y los términos municipales de Sevilla y La Rinconada sobre los cuales se asienta.

Los objetivos del POTAUS en relación con el sistema de comunicaciones y transportes son los siguientes, tal y como se indica en su artículo 19:

- Reforzar el centro regional de Sevilla como Nodo Regional del Sistema de Transportes de Andalucía.
- Construir un Sistema integrado de transporte y movilidad de carácter intermodal, que satisfaga las demandas de movilidad de la población en coherencia con la ordenación del territorio y en condiciones adecuadas de sostenibilidad ambiental y equidad social.

El artículo 27 de la normativa del POT, establece como objetivos del Plan, en relación al Aeropuerto como nodo de primer nivel de conexión de la aglomeración con el exterior:

- Reforzar su integración en el sistema intermodal de transportes de Andalucía, mediante su conexión con la red viaria y ferroviaria de alta capacidad y prestaciones.
- Potenciar las funciones económicas y logísticas en los mismos.
- Desarrollar las actuaciones previstas en el Plan Director aprobado o sus modificaciones, así como por la planificación sectorial estatal o autonómica vigente.

El Plan prevé, en coherencia con la planificación sectorial (Plan Director del Aeropuerto de Sevilla aprobado por Orden de 23 de julio de 2001), las siguientes actuaciones en el Aeropuerto de Sevilla:

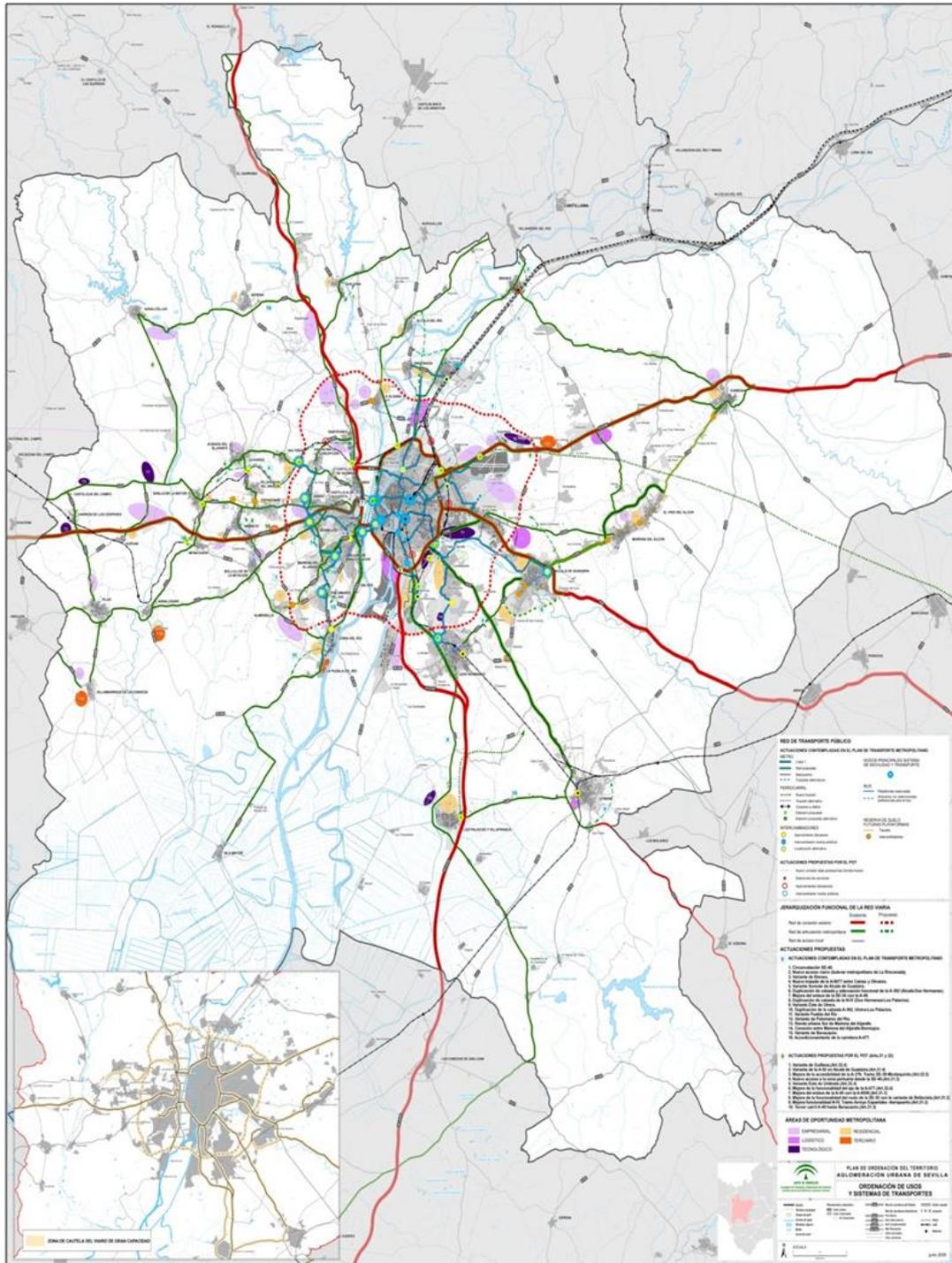
- Construcción de una estación de ferrocarril, asociada a la línea de alta velocidad transversal de Andalucía.

- Ampliación de los aparcamientos para vehículos.
- Reserva para ampliación futura de la pista de vuelo.

Las prioridades y programación de las actuaciones previstas se ajustarán a lo establecido por la planificación sectorial que les compete.

Asimismo, recoge que el planeamiento de desarrollo y edificaciones e infraestructuras afectadas por las servidumbres aeronáuticas definirán sus características, respetando las limitaciones impuestas por la planificación y legislación sectorial que les es de aplicación.

Ilustración III.2.- POTA. Modelo Territorial e Articulación Regional



### 1.4.3 Escala Local. Planeamiento Municipal

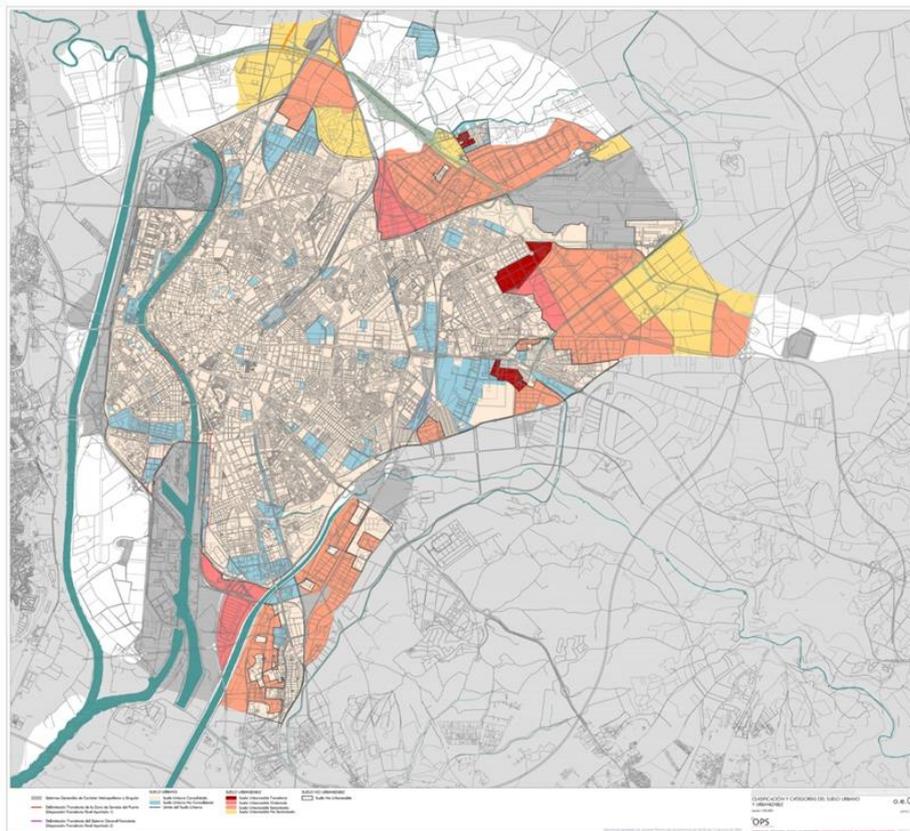
La Zona de Servicio del Aeropuerto de Sevilla, se encuentra ubicada en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Sevilla y La Rinconada.

#### 1.4.3.1 Término Municipal de Sevilla

El planeamiento vigente del municipio de Sevilla es el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, aprobado definitivamente por Resolución de 19 de julio de 2006, de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía sobre la Resolución del PGOU (BOJA nº 174, de 7 de septiembre), y la Resolución de 9 de octubre de 2007, de la misma Consejería, sobre el Documento de Cumplimiento de la anterior Resolución (BOJA nº 21, de 30 de enero de 2008).

El PGOU dedica un apartado en su Memoria al Aeropuerto de San Pablo, el cual contiene unas consideraciones generales, y un pequeño resumen del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla aprobado en 2001.

Ilustración III.3.- Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla



El artículo 6.6.35 de las Normas Urbanísticas del PGOU se refiere a las Condiciones particulares del uso Aeroportuario (AP).

Dentro del ámbito aeroportuario se integran:

- Zona de Movimiento de Aeronaves: Comprende los campos de vuelo, pistas y plataforma, las instalaciones e infraestructuras auxiliares de servicio de mantenimiento del lado aire.

- Zona de actividades aeroportuarias: Comprende el resto de los elementos y actividades que completan en el intercambio con el lado tierra: pasajeros, carga, industrial, servicios, aviación general y abastecimiento de agua.

Con carácter general a este ámbito le será de aplicación lo dispuesto en la Ley 48/1960 sobre navegación Aérea, modificada por Ley 55/1999, Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea, y Orden de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla y lo que resulte del futuro Plan Especial de la Zona de Servicios Aeroportuaria.

Todos los elementos incluidos en la Zona de Servicio Aeroportuaria se clasifican como Suelo No Urbanizable de Especial Protección Integral, y están calificados como Sistema General Aeroportuario (de Carácter Metropolitano), formando parte de la Estructura General y Orgánica del Plan General.

También establece una serie de criterios y recomendaciones de ordenación, entre las que destaca:

- La ordenación del Sistema General Aeroportuario se desarrollará mediante un Plan Especial que definirá las condiciones de desarrollo de sus infraestructuras, instalaciones y edificaciones, conforme a las previsiones del Plan Director del Aeropuerto para la Zona de Servicios Aeroportuaria. El Plan Especial podrá prever los planes, proyectos u otras figuras de planeamiento o instrumentos de ejecución que se consideren oportunos.

#### *1.4.3.2 Término Municipal de La Rinconada*

El municipio de La Rinconada dispone de un Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en su sesión de fecha 20/04/2007, con documentación complementaria aprobada por el mismo órgano colegiado en su sesión de fecha 29/06/2007, publicado en BOJA núm. 148, de 27/07/2007. El Pleno del Ayuntamiento aprobó un Texto Refundido con fecha 17/09/2007, publicándose en BOJA núm. 46, de 6 de marzo de 2008.

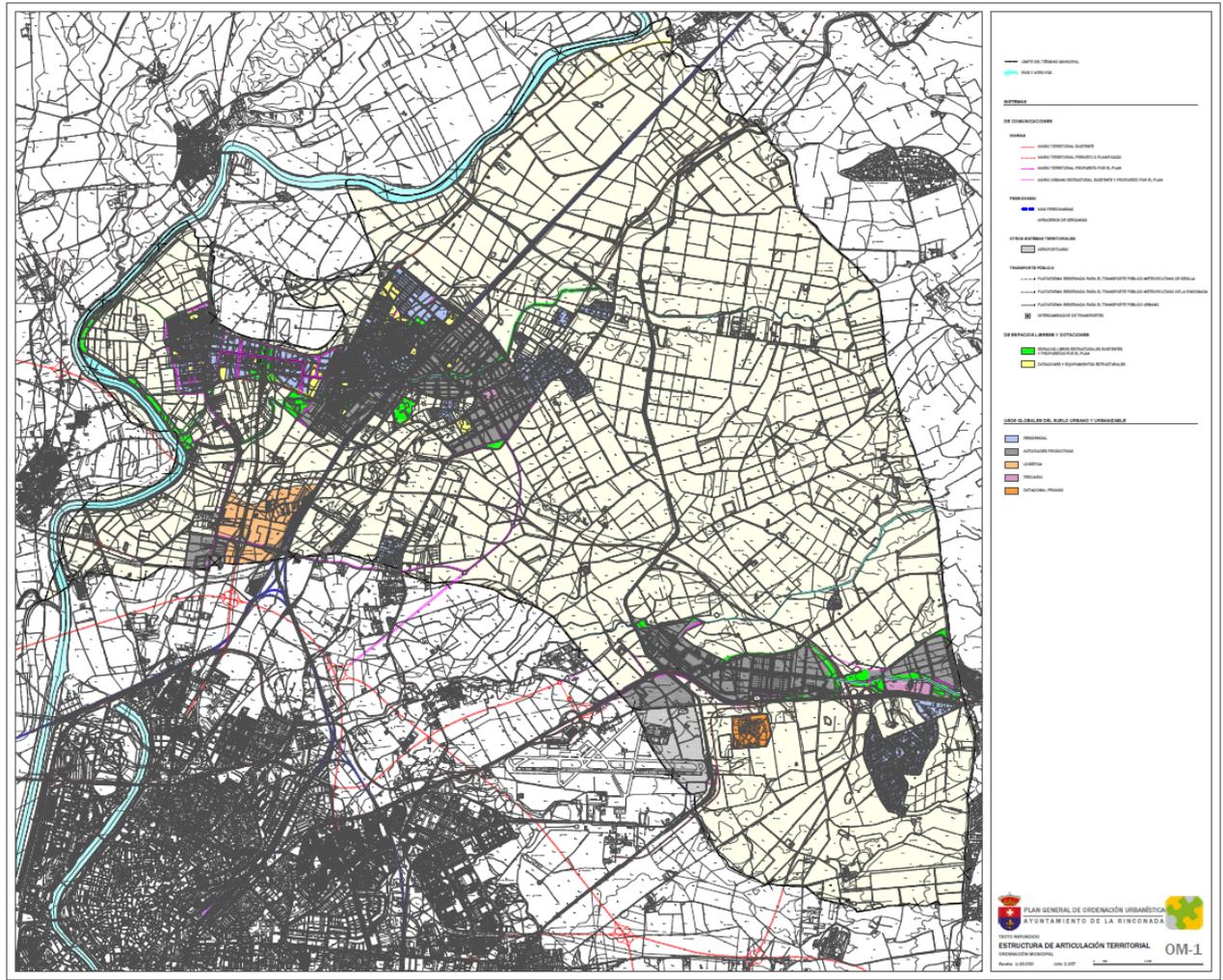
Posteriormente, mediante Resolución del 9 de mayo de 2018, de la Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Sevilla, se aprueba definitivamente la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbanística para su adaptación al POT AUS, y se ordena la publicación de sus Normas Urbanísticas. Se publica en el BOJA núm. 91, de 14 de mayo de 2018.

El aeropuerto es calificado como Sistema Territorial Aeroportuario, y establece que cualquier obra de construcción o estructura, así como la instalación de los medios necesarios para su construcción requerirá informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil.

Parte de los terrenos que forman parte de la Zona de Servicio Aeroportuaria, situados al este del aeropuerto, están clasificados Suelo No Urbanizable de Carácter Natural o Rural Agrícola.

El Plan Parcial de Ordenación del Sector SUP-1-06, "Parque Aeronáutico" en La Rinconada, ha sido aprobado definitivamente el 18/12/2000. La finalidad de este Plan es la implantación de un Parque Empresarial con destino preferente a la Industria Aeronáutica. Los terrenos delimitados por el Plan ocupan una superficie de suelo de 558.770 m<sup>2</sup> y están situados junto a la margen Norte de la Autovía N-IV muy próximos al aeropuerto.

Ilustración III.4.- PGOU de La Rinconada. Plano de clasificación y categorías del suelo urbano y urbanizable

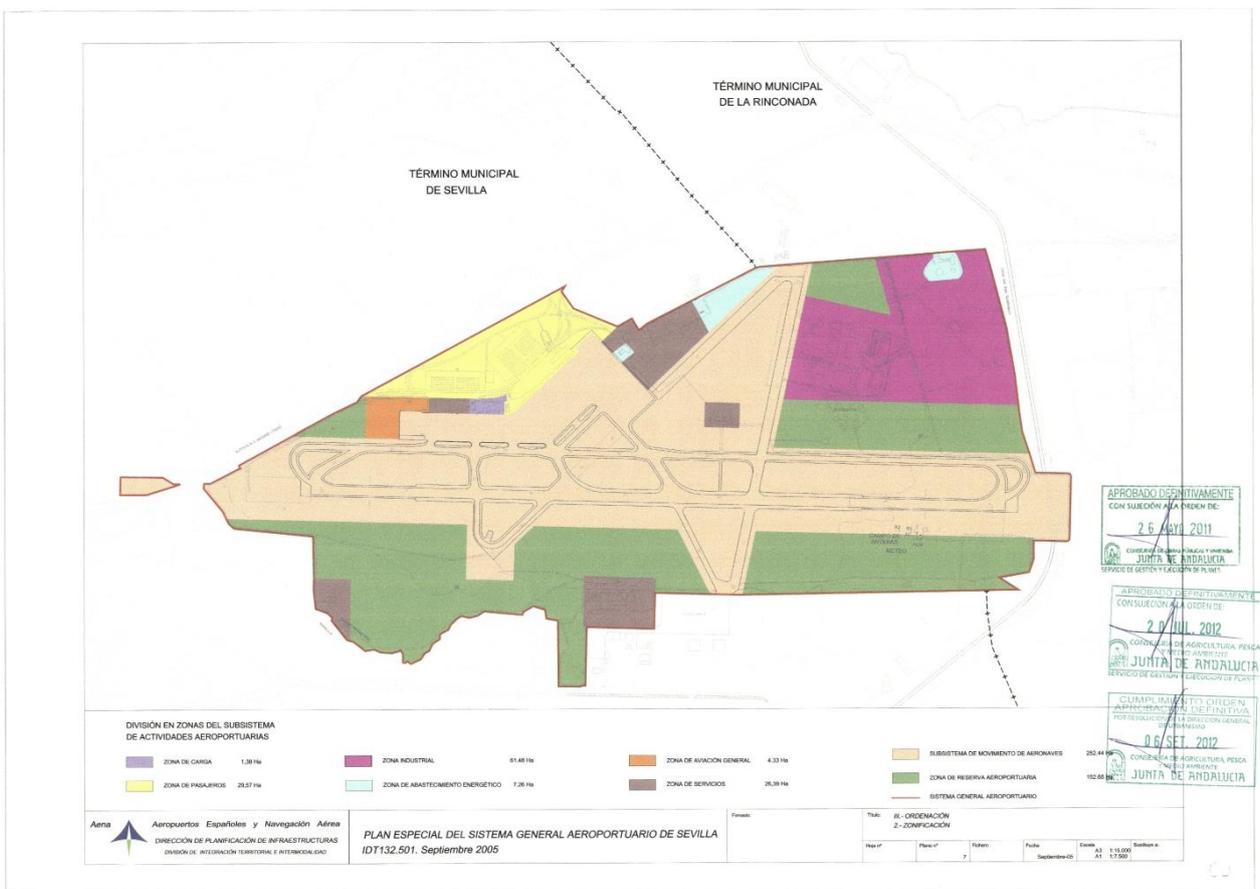


#### 1.4.4 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla 2012

Una vez aprobado el anterior Plan Director de 2001, Aena formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, aprobado definitivamente, por Orden de 29 de noviembre de 2012 (Boletín Oficial de la Junta de Andalucía nº. 239, de 7 de diciembre de 2012), y su Corrección de errores (BOJA nº 8, de 11 de enero de 2013).

En el momento de producirse la aprobación del nuevo Plan Director, el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla de 2012 seguirá vigente en aquellas áreas y determinaciones no modificadas por el nuevo Plan Director, hasta que se apruebe un nuevo Plan Especial.

Ilustración III.7.- Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla. Plano III.2. Ordenación. Zonificación



## 2 Planes de Infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y Municipios

### 2.1 Introducción

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, tanto Comunitaria, como Estatal y Autonómica. El Ministerio de Fomento interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos del Estado, etc., sino que a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria, dictando esta última la política común del Transporte.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexión de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

### 2.2 Planes de la Unión Europea y estatales

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) n ° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión n ° 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Según lo recogido en el citado documento, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

- a) Cohesión, a través de:
  - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultra periféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;
  - ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
  - iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
  - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;
- Eficiencia, a través de:
  - i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;
  - ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
  - iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;

- iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
- v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
- vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;
- Sostenibilidad, a través de:
  - i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;
  - ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
  - iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO2 de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO2.
- Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:
  - i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
  - ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
  - iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
  - iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
  - v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

En el caso de los aeropuertos, se han incluido 10 aeropuertos en la red Básica: Alicante, Barcelona, Bilbao, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur y Valencia.

Los puertos de la Red Básica los constituyen los de Huelva, Tenerife, La Coruña, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona y Valencia

Por otro lado, **la Comisión presentó el 22 de agosto de 2012 el LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible**, fijándose en el horizonte temporal de 2050:

Desde el Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos

de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y, sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de "business as usual" (BaU), la dependencia del crudo del transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10 % establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO2 procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se hará más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Partiendo de la experiencia adquirida, la nueva Hoja de Ruta correspondiente al nuevo Libro Blanco pasa revista a la evolución del sector de los transportes, sus desafíos futuros y las iniciativas políticas que es preciso considerar, presentando su visión del transporte del futuro y esbozando las medidas clave para lograrlo.

En lo que respecta al transporte aéreo, se indica en el Libro Blanco: los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen por su propia naturaleza una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como «hub global de la aviación». Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

Ilustración III.5.- Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores.



La hoja de ruta Transporte 2050 hacia un espacio único europeo del transporte persigue pues la creación de un espacio único europeo de transporte, más competitivo y con una red transeuropea de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías (Red Transeuropea de transporte), fijando diferentes metas para distintos tipos de viaje, siendo los objetivos para los viajes intercontinentales los que más atañen al transporte aéreo:

- Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050.
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo.
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte.
- Diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales.
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias.
- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis.
- Innovación tecnológica.
- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa.

A nivel estatal, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 5 de mayo de 2015, formula el documento final del **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024**.

Dicho Plan muestra un diagnóstico global del sistema español de transporte caracterizado por una serie enumerada de circunstancias en materia de transporte aéreo.

Así mismo contempla los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos como nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes en España:

- Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes
- Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes. En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal,

En base a los objetivos estratégicos anteriores, la Alternativa PITVI se articula a corto y medio plazo sobre tres principios básicos:

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Estos grandes objetivos definidos para la planificación a largo plazo del sistema de transporte estarán centrados en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda, con objeto de avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.

En particular, y por lo que respecta al modo de transporte aéreo, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones:

- Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.
- Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo. ...

- Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.
- Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector. Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.
- Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena Aeropuertos a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

La filosofía de los programas de actuación del PITVI se basa en una visión global de la política de transporte centrada en la mejora de los servicios desde la óptica de la sostenibilidad y eficiencia económica.

En concreto, el Plan del Sector Aéreo (PSA), actualmente en tramitación, tiene por objeto definir la estrategia y actuaciones para el desarrollo del Sector Aéreo en España en el período 2012-2024, de acuerdo con los objetivos generales y directrices del PITVI, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades de desarrollo del Sector Aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Dicho plan, enmarcado en la planificación estratégica que se articula en el PITVI, y teniendo en cuenta la relevancia estratégica del sector aéreo en la economía española, se desarrolla para la consecución de los siguientes objetivos:

- Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo
- Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros
- Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español
- Objetivo 4: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones
- Objetivo 5: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental
- Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España
- Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica
- Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Fomento.

Para lograr el máximo cumplimiento de estos objetivos se plantean un conjunto de actuaciones según las cuatro grandes áreas previstas en el PITVI:

#### **1º. Regulación, Control y Supervisión:**

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejora de la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos

- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros
- Adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumento de la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general, deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías
- Regular e impulsar el desarrollo de las actividades con UAV/RPA (Unmanned Aerial Vehicle / Remotely Piloted Aircraft)
- Revisión del régimen de matriculación de las aeronaves con el objeto de simplificar y agilizar los trámites de matriculación
- Mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots)
- Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos Handling)
- Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona
- Fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir la dependencia energética del sector aéreo, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles y la creación de empleo
- Revisión y mejora del sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España
- Reforzar la posición española en las instituciones internacionales de aviación civil
- Reforzar el papel de la DGAC como cerebro estratégico del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación
- Adaptar la estructura de AESA como entidad supervisora técnica e independiente.

## **2º. Gestión y Prestación de Servicios:**

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejora de la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Análisis e implantación de mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo
- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias
- Revisión y aprobación de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo
- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena Aeropuertos
- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea

- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos.

### **3º. Actuación inversora:**

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena Aeropuertos ajustándose al presupuesto autorizado, y priorizando las actuaciones para satisfacer las demandas de capacidad, calidad, seguridad operativa y de personas y bienes y con la mayor eficiencia económica y respeto al medio ambiente
- Priorización de las inversiones con criterios de rentabilidad económico-social, considerando la cohesión territorial con las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla
- Ejecución de inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo.

Por lo que respecta al resto de modos de transporte, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones sectoriales:

#### Transporte por carretera

En resumen, los subprogramas contenidos dentro de los programas de regulación, control y supervisión sobre el transporte por carretera son:

- Desarrollo normativo
- Calidad de los servicios y derechos de los viajeros
- Seguridad: regulación y protección de usuarios
- Eficiencia y competitividad: redimensionamiento del sector del transporte de mercancías.

El PITVI prevé la modificación de la Ley de Carreteras para diseñar un nuevo modelo de red, eliminando distinción entre autopista y autovía e incluyendo el concepto de red transferible.

También prevé la modificación del régimen de concesión de autopistas.

#### Transporte ferroviario

Los subprogramas contenidos en el programa de regulación, control y supervisión del transporte ferroviario son:

- Ordenación de la regulación del sector ferroviario.
- Eficiencia y competitividad: desarrollo del modelo ferroviario
- Posicionamiento internacional
- Mejora de la seguridad ferroviaria y protección de los viajeros.

#### Transporte intermodal

El contenido de este apartado del PITVI se desarrolla en el apartado de Intermodalidad.

#### Transporte marítimo

La oferta del transporte marítimo-portuario es decisiva para el comercio exterior español. El 50% de las exportaciones y más del 80 % de las importaciones españolas se canalizan por vía marítima a través del sistema portuario de interés general.

El PITVI, dentro de sus programas de regulación, control y supervisión, contempla en el ámbito del transporte portuario los siguientes subprogramas:

- Desarrollo y actualización de la normativa.
- Refuerzo de las medidas preventivas de la seguridad marítima.
- Calidad.
- Eficiencia y competitividad.
- Refuerzo de las medidas enfocadas a la sostenibilidad ambiental.
- Internacionalización y posición española en la UE y la OMI.

### Transporte en el ámbito urbano

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento está presente en el ámbito urbano y metropolitano a través de la ordenación global del sistema de transportes y del desarrollo y ejecución de sus competencias propias. Sus competencias más específicas corresponden al transporte ferroviario de Cercanías, y a la ejecución, gestión y explotación de las redes de infraestructuras de carreteras y ferrocarril en el entorno urbano.

En este sentido, la interacción entre los principales nodos de estas redes, lo que es además ampliable dependiendo de su localización, a los nodos portuarios y aeroportuarios, es un factor de radical importancia para el sistema de transporte en su conjunto.

### 2.3 Planes de la Comunidad Autónoma

Las competencias de los modos actuales de transporte en la Comunidad Autónoma de Andalucía se muestran en la siguiente Tabla, habiendo particularizado el sistema viario en el entorno del Aeropuerto de Sevilla:

**Tabla 1.- Competencias de las infraestructuras del transporte en Andalucía**

SISTEMA	INFRAESTRUCTURA	ÓRGANO	ENTE/OPERADOR
Sistema Viario (particularizado en el entorno del Aeropuerto de Sevilla)	Autovía A-4 Autovía A-7 (N-340) Autovía SE-30 Autovía SE-40	Estado	Administraciones públicas
	Red Autonómica Autovía A-92	Comunidad Autónoma	
	Red comarcal y local	Ayuntamientos	
Sistema Ferroviario	Red Ferroviaria Interés General AVE, FF.CC. convencional	Estado	ADIF
	Metro (en ejecución o en funcionamiento) en Málaga, Granada y Sevilla) y tranvía de la Bahía de Cádiz (en ejecución)	Comunidad Autónoma y Ayuntamientos	Consorcio de Transportes
Sistema Portuario	Puertos de Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
	Puertos Autonómicos	Comunidad Autónoma	Empresa Pública de Puertos de Andalucía
Sistema Aeroportuario	Aeropuertos Interés General	Estado	Aena

### 2.3.1 Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía 2007 - 2013 (PISTA 2007 - 2013)

La ordenación de las diferentes infraestructuras y equipamientos se realiza mediante los correspondientes Planes Directores Sectoriales, dentro de los cuales se encuentra en la actualidad el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA 2007-2013)**, cuya formulación se aprobó mediante Decreto 151/2007, de 22 de mayo, fue sometido a información pública, junto con su Informe de Sostenibilidad Ambiental, en enero de 2008 (BOJA nº4 de 5 de enero), siendo definitivamente aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, aprobó por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre.

Parte del marco legal fijado por la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía, la Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía y de la Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía. Igualmente, debe insertarse en el contexto regional de planificación territorial y económica, al tiempo que en el marco estatal y europeo de las estrategias y programación sobre el sistema de transporte.

Las propuestas relativas a la red ferroviaria se dirigen a garantizar las conexiones exteriores de altas prestaciones de las capitales andaluzas con el resto de la Península, así como las conexiones transversales dentro del territorio andaluz.

Respecto a la red viaria, el PISTA incluye nuevas conexiones exteriores de gran capacidad y autovías interiores, así como la modernización de la red convencional para hacer más accesible el territorio andaluz. Los proyectos de nuevas vías y mejora de las existentes se llevarán a cabo en 3.000 kilómetros, mientras que los programas de renovación de firme alcanzarán los 6.000 kilómetros. En este caso, se persigue que "el 97% de los habitantes de Andalucía se encuentre a menos de 25 minutos de una vía de gran capacidad". Estas medidas posibilitarán, además, que el transporte público genere "tiempos competitivos" con respecto al uso del vehículo privado, apostilló el responsable de Obras Públicas.

Asimismo, se crearán nuevas variantes, circunvalaciones y accesos a cascos urbanos, con un diseño que prestará especial atención a su adaptación al transporte público y al fomento de los modos no motorizados, además de impulsar nuevas infraestructuras como los metros de Sevilla, Granada y Málaga.

El PISTA recoge que, por lo que respecta a los aeropuertos, los indicadores de tráfico señalan un crecimiento de la actividad aeroportuaria andaluza superior a la media nacional. Dicho plan considera su coordinación con los restantes planes que la administración estatal o autonómica desarrolle en materia de infraestructuras del transporte durante el período de vigencia del mismo. A este respecto cabe diferenciar aquellos planes que establecen el marco general en el que el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía ha de incardinarse, de aquellos otros que por concretar sus determinaciones cabe considerarlos como instrumentos de desarrollo.

Entre los planes de carácter general que proporcionan el contexto en el que se inserta el Plan se enumeran:

- Estrategia para la Competitividad de Andalucía
- Programa Operativo de Andalucía 2007-2013
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía
- Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

A continuación, se enumeran los objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

Transporte de mercancías:

Objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

- Desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.
- Conexión exterior del sistema logístico.
- Acciones para el desarrollo de la intermodalidad.
- Mejora de la calidad y seguridad del transporte de mercancías.
- Mejora de la eficiencia energética y ambiental del sistema logístico.
- Acciones de coordinación.
- Mejora del conocimiento y la aplicación de tecnologías innovadoras en el transporte de mercancías.

Articulación exterior de Andalucía:

Objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

- Red viaria de conexión exterior:
  - o Nuevas conexiones con Lisboa:
    - Granada-Córdoba-Badajoz-Lisboa.
    - Sevilla-Lisboa a través de la Ruta de la Plata.
    - Huelva-Badajoz-Lisboa.
  - o Comunicaciones con el interior de la Península:
    - Toledo-Córdoba (corredor en estudio).
    - Nuevo acceso de Despeñaperros.
  - o Comunicaciones con el litoral:
    - Desdoblamiento de la N-IV entre Jerez y Dos Hermanas.
    - Finalización de la conexión Cádiz-San Roque (A-48).
    - Finalización de Córdoba-Antequera (A-45).
    - Finalización de Granada-Motril (A-44).
    - Finalización de la A-7 en las provincias de Almería y Granada.
- Completar el esquema ferroviario de conexión exterior:
  - o Garantizar las conexiones por ferrocarril de alta velocidad de las capitales andaluzas con Madrid, el eje Mediterráneo, Portugal y Marruecos:
    - Huelva-Ayamonte
    - Cádiz-Sevilla
    - Granada-Antequera

- Algeciras-Antequera
- Almería-Murcia
- Jaén-Madrid
- Estudio del enlace fijo del Estrecho de Gibraltar
- o Garantizar las conexiones ferroviarias transversales:
  - Eje ferroviario transversal: Huelva-Sevilla-Antequera-Granada-Almería, cuyo tramo entre Sevilla y Antequera a ejecutar por la Junta de Andalucía entrará en servicio en 2013.
  - Jaén-Córdoba.
  - Almería-Linares-Jaén.
  - Estudio del corredor ferroviario del Mediterráneo desde Almería hasta Cádiz.
  - Estudio, por parte de la Junta de Andalucía, de nuevos corredores ferroviarios en la zona oriental de Andalucía (Granada-Jaén, Granada-Motril y Granada-Levante).
- Mejora del sistema aeroportuario:
  - o Para el aeropuerto de Almería:
    - La mejora de la intermodalidad a partir de las actuaciones previstas en líneas férreas de altas prestaciones (con Granada y Murcia) y en el cierre definitivo de la Autovía del Mediterráneo.
    - Mejora de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias con la ejecución de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Almería, en especial las relativas a las calles de rodaje y salida, ampliación de la plataforma y finalización de las terminales de pasajeros y carga.
    - Adaptación de las infraestructuras y servicios de carga aérea a las necesidades de la economía local (producción hortofrutícola).
    - Soporte para la línea área de transporte público Sevilla-Almería, pendiente de confirmación por parte de la Unión Europea.
- Mejora de las conexiones marítimas.

#### 2.3.1.1 Interconexión de los Centros Regionales:

Objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

- Las Altas Prestaciones ferroviarias como modo principal de la conexión entre centros regionales.
- Completar y aprovechar la malla viaria de alta capacidad para la conexión de los nodos principales.
- Dotar los centros regionales de infraestructuras nodales.
- Impulsar el transporte aéreo de tercer nivel.

#### 2.3.1.2 Accesibilidad del territorio y el transporte público de personas:

Objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

- El Plan para la Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad y la Conservación de la Red de Carreteras de Andalucía (PLAN MAS CERCA).
- Servicios de Transporte público de personas por Carretera
- Servicios Ferroviarios Regionales y de Cercanías
- Extensión de la Gestión de los Consorcios de Transporte
- Puesta en valor del patrimonio viario.

#### 2.3.1.3 Ámbitos metropolitanos:

Objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

- Mejora de las Infraestructuras del Transporte Público
- Infraestructuras Viarias en los Centros Regionales
- Fomento de los desplazamientos en modos de transporte autónomos
- Fomento de la motocicleta
- Planificación del sistema
- Gestión del Sistema de Transporte
- Mejora del conocimiento sobre la movilidad y aplicación de tecnologías innovadoras en el transporte.

#### 2.3.1.4 Áreas litorales:

Objetivos y propuestas recogidos en el PISTA:

- Mejora de los Sistemas de Transporte Intermodales
- Actuaciones en el Sistema Portuario Autonómico.

#### 2.3.2 Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (Plan MAS CERCA)

El Plan MAS CERCA, con un ámbito temporal 2004 - 2010, y con horizonte 2012 tenía el objetivo de intervenir en 2.300 kilómetros de carreteras aproximadamente, además de actuar sobre la conservación de toda la Red Autonómica, buscando una mayor seguridad y calidad demandadas por el usuario.

El objetivo general del Plan puede desglosarse en los siguientes objetivos concretos y específicos:

1. Mejorar la accesibilidad y conectividad en el interior de la región, con especial atención a las áreas con peores condiciones de acceso, facilitando la movilidad de las personas y el intercambio de bienes y servicios, y con ello, el desarrollo de su economía.
2. Mejorar la accesibilidad a la Red de Gran Capacidad desde los distintos núcleos de población.
3. Mejorar la accesibilidad a las zonas litorales, ámbitos con gran dinamismo demográfico, económico y urbanizador de Andalucía, consideradas como de interés turístico y estratégico para el desarrollo de la Comunidad Autónoma Andaluza
4. Mejorar la Seguridad vial y el confort de las carreteras, dotándola de características técnicas adecuadas que lo garanticen.
5. Mejorar la organización y capacidad de la Red viaria en las Áreas Metropolitanas, ámbitos de influencia de las grandes ciudades caracterizados por una movilidad con carácter local y niveles de tráfico muy importantes.
6. Eliminar la conflictividad de tráfico en el medio urbano mediante la ejecución de variantes de población y tratamiento de travesías y de los tramos de acceso a las poblaciones, buscando la

integración de la carretera en un medio en el que el ciudadano demanda habitabilidad y calidad de vida.

7. Modernización del sistema de gestión y organización de la Conversión y potenciación de la conservación preventiva.

El aeropuerto de Sevilla no se encuentra próximo ni dentro de ninguna de las zonas de actuación pertenecientes a la provincia de Sevilla.

### 2.3.3 Plan de Movilidad Sostenible de Sevilla (2006 - 2020)

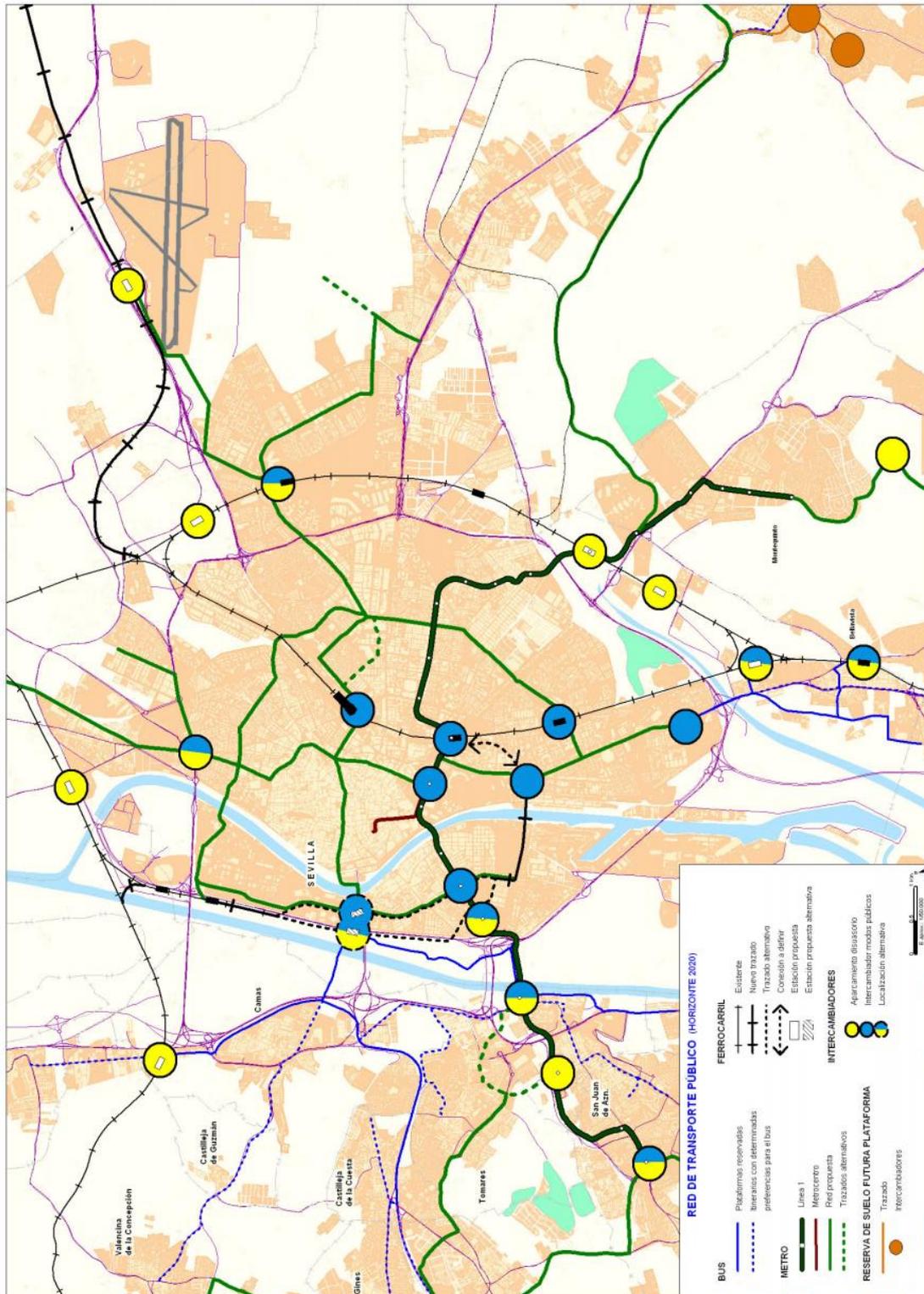
Dentro del **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla** se encuentra el **Plan de Movilidad Sostenible de Sevilla (PMSS)**, actualmente en revisión, se plantean una serie de actuaciones con horizonte 2020. El núcleo básico de las propuestas del Plan se compone de la ampliación de la red de metro de Sevilla y su prolongación hacia la corona metropolitana, junto con las actuaciones en el ferrocarril de cercanías y las plataformas reservadas para el autobús.

A continuación, se citan las propuestas más relevantes del Plan:

- Líneas 3 y 4 de metro, con una longitud respectiva de 11,6 y 10,7 km, discurriendo la primera en dirección norte-sur entre Pino Montano y Los Bermejales y la segunda con un carácter circular, encajando su plataforma sobre la Ronda del Tamarguillo.
- **Línea 2 de metro**, con una longitud total de 12,9 km; por el este, **se ha mantenido el doble ramal hacia el aeropuerto y hacia el Polígono Aeropuerto**, si bien el primero, de 4,2 km de longitud adicional, es redundante en origen y destino con la nueva línea ferroviaria de salida de Sevilla hacia el este regional que se menciona posteriormente. Los nuevos desarrollos urbanos de Sevilla Este (residencial) del Plan Urbano Municipal de Sevilla justifican el planteamiento de una alternativa de trazado para este segundo ramal.
- Línea de tranvía del Metrocentro, desde El Prado (conexión con línea 1) hasta Plaza Nueva, con longitud de 1,26 km.
- Prolongación del ramal ferroviario de La Cartuja desde el apeadero existente hasta la línea 1 de metro, con dos alternativas que conectarían, respectivamente, con las estaciones de Blas Infante o Parque de los Príncipes.
- Una plataforma reservada para autobús, de una longitud total de 5,9 km, que servirá al nuevo desarrollo urbano de Cortijo del Cuarto e incluirá un ramal hasta la estación ferroviaria de Bellavista.
- **Nuevo ramal ferroviario que conectará con el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía hacia Granada y Málaga**, con apeaderos en el Aeropuerto y Valdezorras, este último planteado para servir a los nuevos desarrollos urbanos que allí localiza el Plan Urbano de Sevilla.
- Un total de 17 intercambiadores de transporte:
  - **6 aparcamientos disuasorios**: en la estación de Guadaira, punto de intercambio de la línea 1 con el ferrocarril de cercanías, **en el Aeropuerto**, situado aprovechando o ampliando el actual aparcamiento de la terminal del aeropuerto, pero siempre en la margen izquierda de la A-4- y en las nuevas estaciones de cercanías del El Pítamo, Calonge y S. Jerónimo.
  - 5 intercambiadores de transporte público: Torretriana (a), Santa Justa, Parque de los Príncipes (a), Prado de S. Sebastián, San Bernardo, Virgen del Rocío y Bermejales.
  - 6 Mixtos: en Pío XII, Patrocinio, Palacio Congresos, Blas Infante, Bellavista y la Salud



Ilustración III.7.- Red de transporte público próxima al aeropuerto de Sevilla propuesta por el PMSS en el 2020



## 2.4 Principales proyectos de infraestructuras propuestas

### 2.4.1 Sistema ferroviario

Respecto a los proyectos de la infraestructura ferroviaria, destaca el **Eje Ferroviario Transversal de Andalucía**, que está siendo impulsado conjuntamente por el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía. Esta infraestructura ferroviaria es el gran eje articulador de Andalucía, que se inserta dentro del corredor de altas prestaciones Faro-Huelva-Sevilla- Antequera-Granada-Almería-Murcia.

Existe un proyecto de la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía, para conectar el citado Eje Ferroviario transversal con el Aeropuerto de Sevilla (tramo Santa Justa-Aeropuerto), cuyo trazado discurre en parte sobre suelos adscritos al Sistema General Aeroportuario, y que servirá para conectar el AVE con el aeropuerto, mediante la estación que se construirá en el mismo (ver Ilustración III.7).

A lo largo de su trazado se construirá una **estación subterránea junto a la terminal aérea del Aeropuerto de San Pablo**, muy próxima a los aparcamientos cubiertos y a la terminal aérea, a la que se accederá mediante una pasarela, con objeto de agilizar la intermodalidad. La estación contará con un andén para cuatro vías, dos de las cuales se destinan al servicio de media distancia, y otras dos para el servicio de lanzadera ferroviaria que se creará entre el aeropuerto y la estación de Santa Justa, con un tiempo de recorrido de siete minutos.

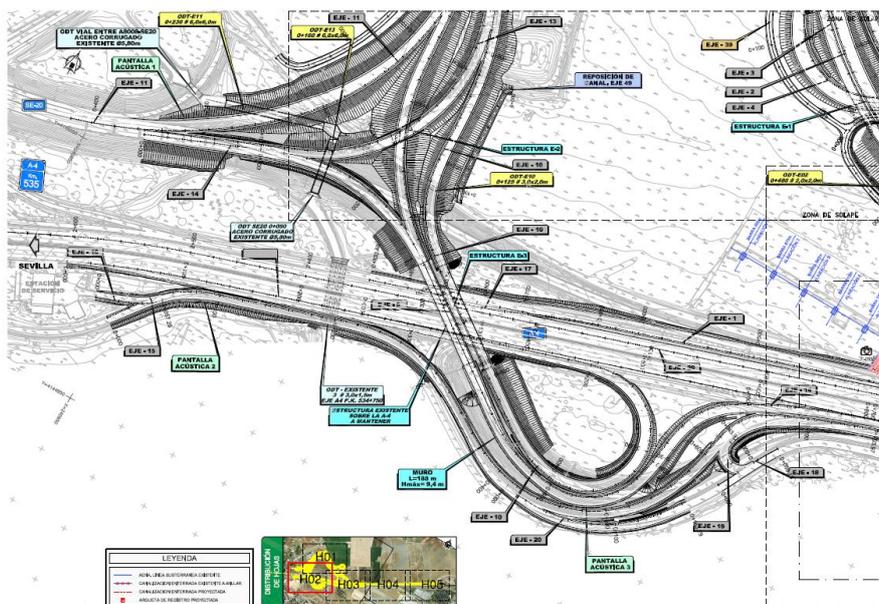
Otra de las actuaciones relevantes próximas al aeropuerto de Sevilla se menciona en el Plan de Movilidad Sostenible de Sevilla, se hace referencia a la **ampliación de la red de metro**, como ya se ha descrito en el apartado 2.3.3.

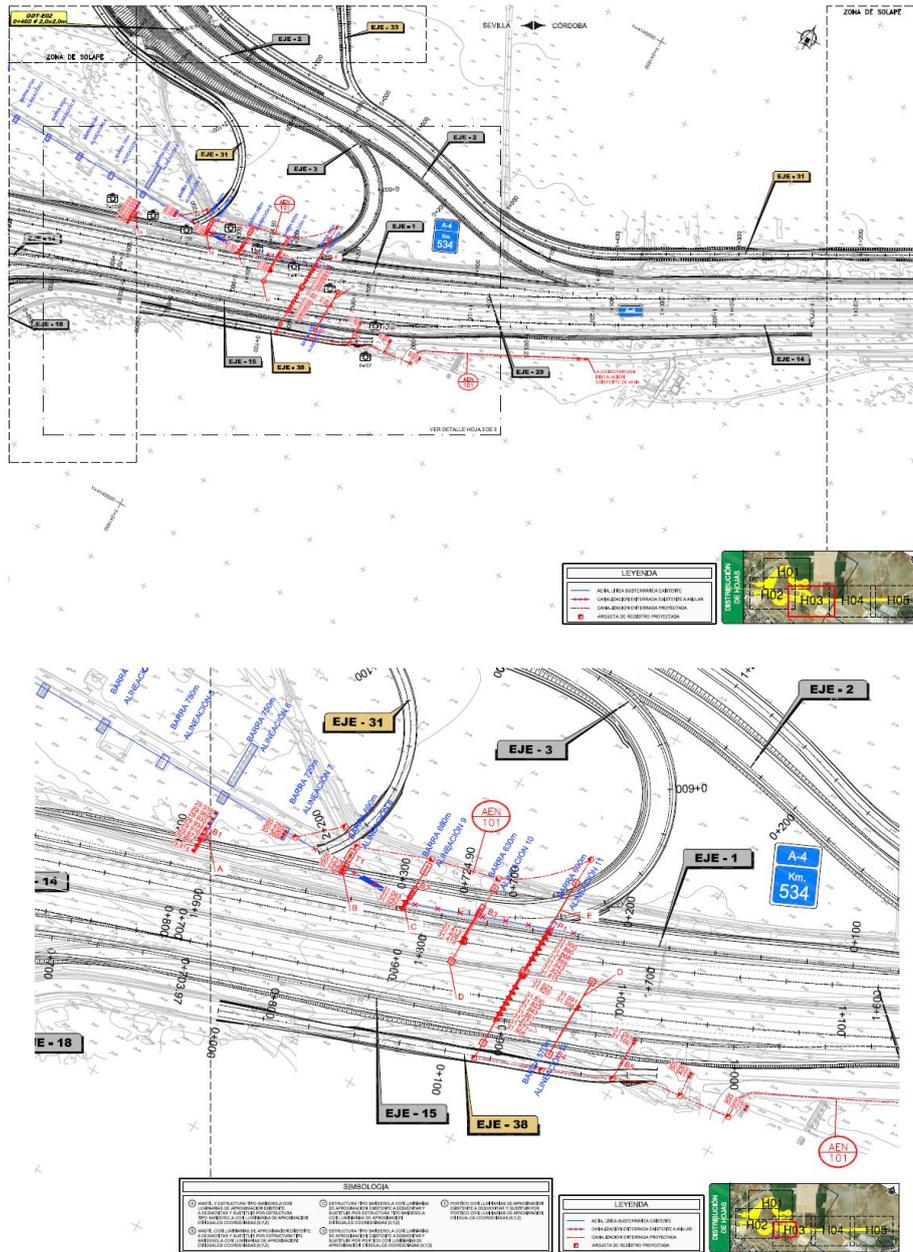
### 2.4.2 Sistema viario

El pasado abril de 2018 se presentó el proyecto “*Avance de proyecto de Trazado. Fase 3 Reforma del enlace de la autovía del sur (A-1) con la SE-20 (P.K.0) Provincia de Sevilla*” respaldado por La Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental.

El trazado de dicho enlace se muestra en las siguientes imágenes:

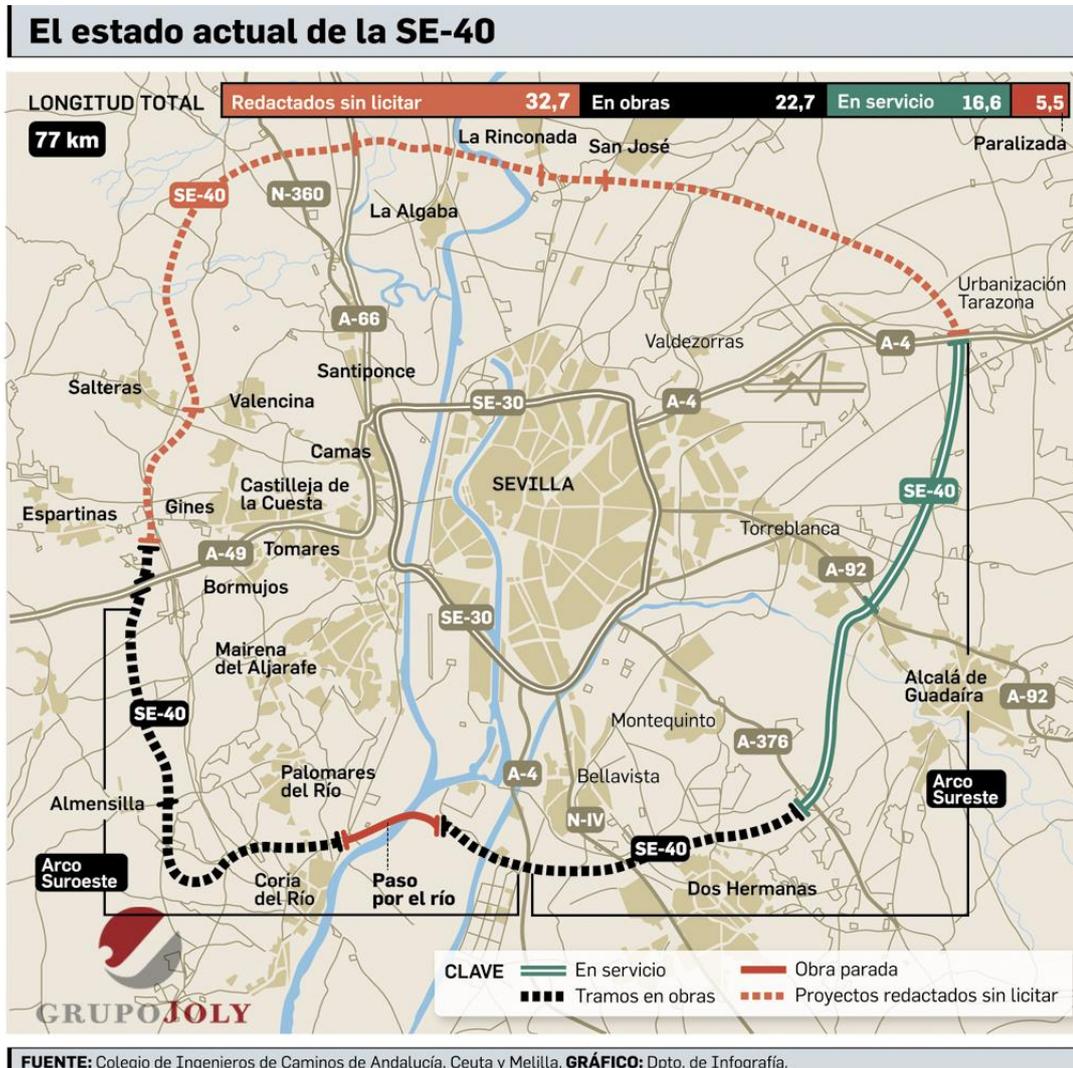
Ilustración III.8.- Enlace de la A-1 y la SE-20





Según se ha indicado, está prevista la construcción por parte del Ministerio de Fomento de la **Autovía de circunvalación metropolitana SE-40**, la cual pasará muy cerca del Aeropuerto de Sevilla. Se adjunta plano con la red de carretas en el entorno de la ciudad de Sevilla y su Aeropuerto, así como el trazado propuesto para la futura SE-40:

Ilustración III.9.- Plano de la propuesta del trazado para la futura SE-40.



(Gráfico obtenido en prensa)

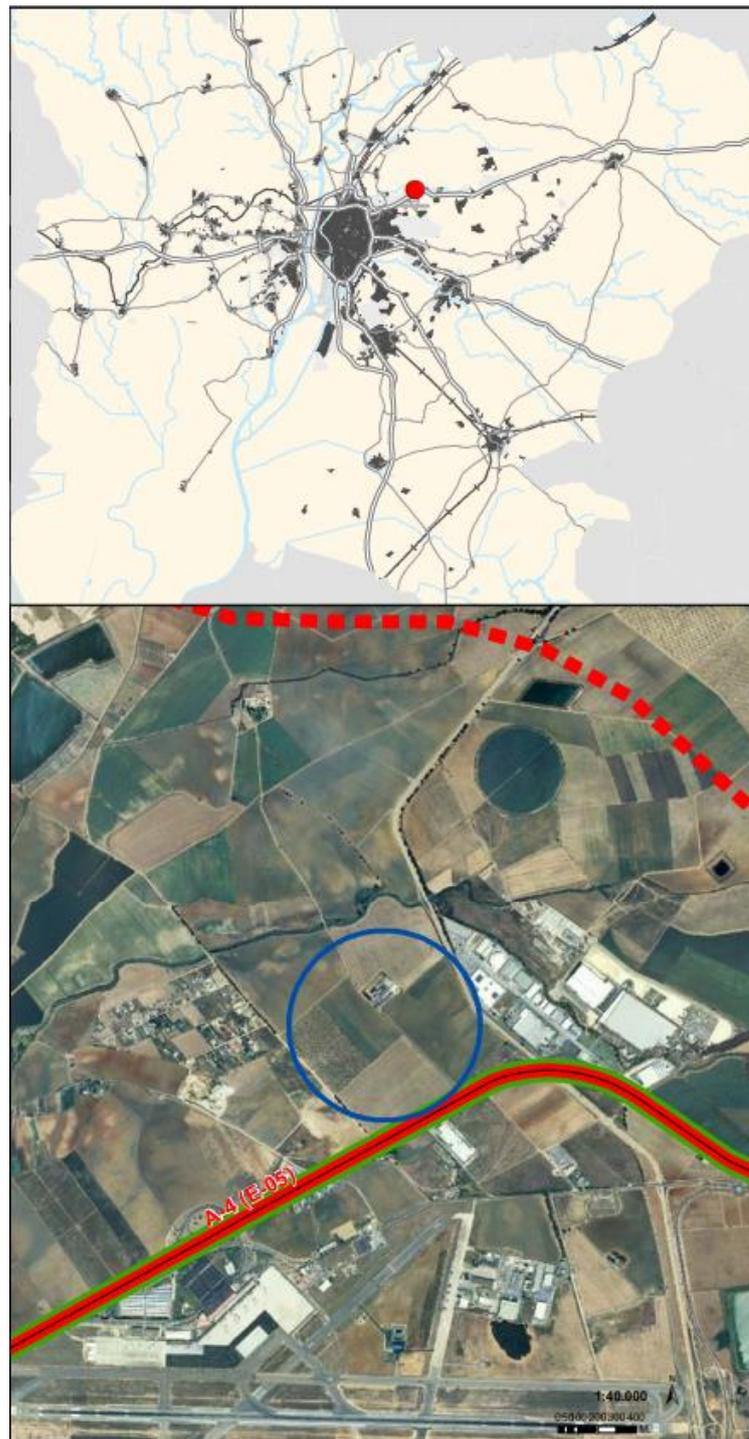
### 2.4.3 Actuaciones singulares

En el **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)** de junio de 2009 se plantean una serie de actuaciones a ejecutar con el fin de impulsar distintas áreas de oportunidades como son la empresarial, logística, tecnológica, residencial y del sector terciario.

A continuación, se detallan las nuevas actuaciones que se encuentran muy próximas al aeropuerto de Sevilla y, por consiguiente, su ordenación deberá adecuarse a las limitaciones impuestas por la legislación sectorial aeroportuaria y de navegación aérea:

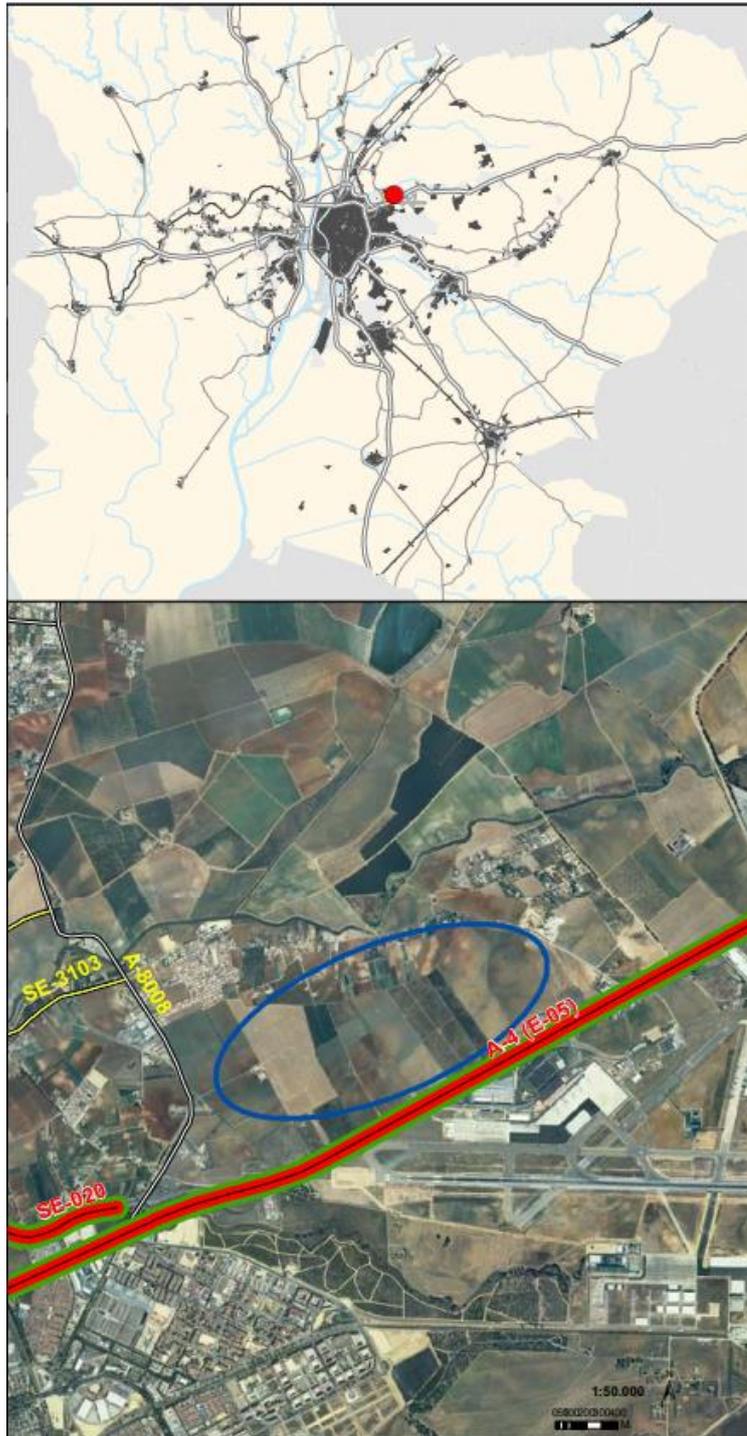
- **E19 Polígono Industrial Los Espartaes:** El eje conformado a lo largo de la autovía A-4 constituye una de las zonas prioritarias para la localización de actividades de carácter productivo y logístico, dada la alta accesibilidad que confiere la autovía, el aeropuerto y la futura conexión ferroviaria. Los suelos pertenecientes al municipio de La Rinconada situados junto a la A-4 y al oeste del polígono Espartaes, actualmente con uso agrario extensivo, son idóneos para implantar usos terciarios y de servicios, en coherencia con los planteamientos del PGOU de Sevilla que prevé suelos urbanizables terciarios en esta misma zona.

Ilustración III.10.- Plano de localización del Polígono Industrial Los Espartaes



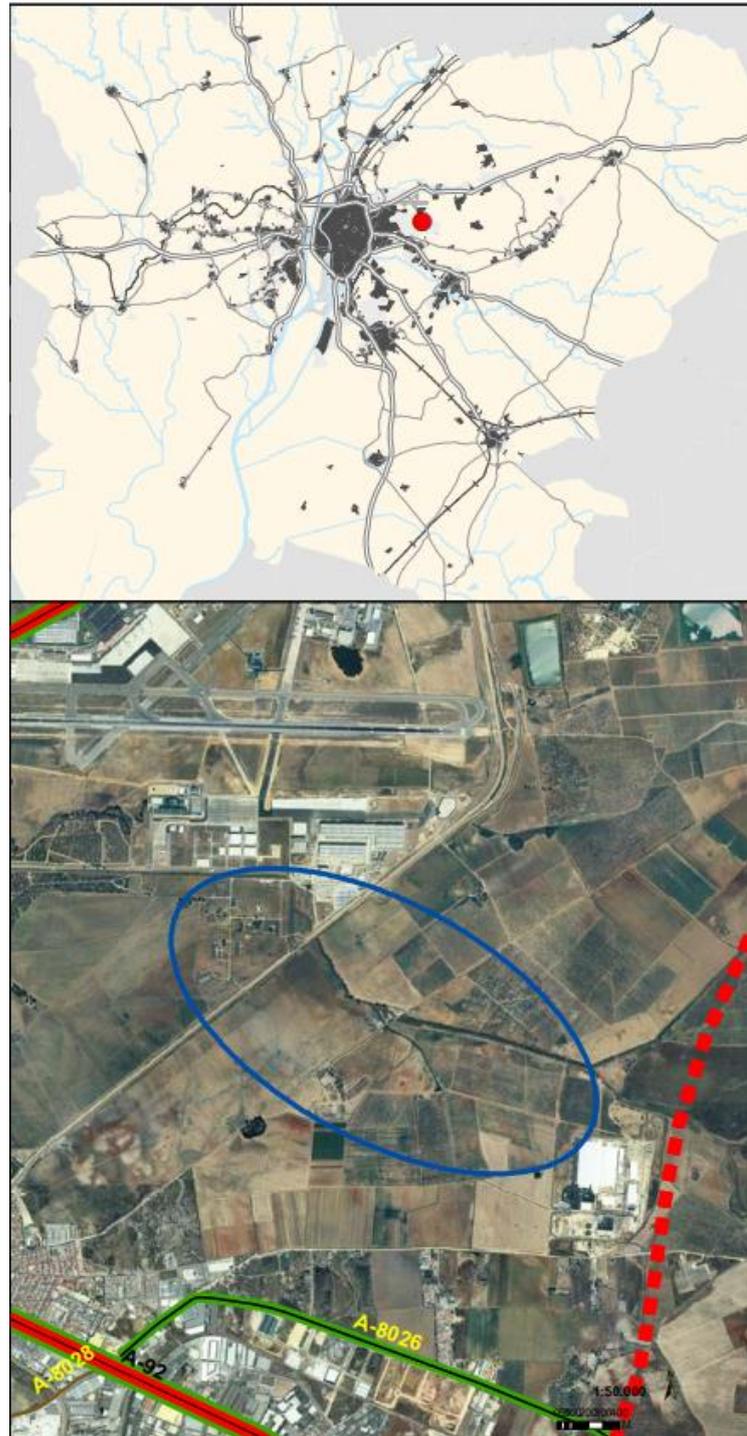
- **E21 Nuevo Parque Empresarial y de Actividades Económicas en San Nicolás:** la zona de San Nicolás se apoya en la traza de la A-4, reforzando el eje productivo que está consolidándose en torno al aeropuerto. Su proximidad al aeropuerto es una oportunidad para el desarrollo de actividades logísticas, terciarias y comerciales, complementarias a las previstas en el término de La Rinconada. Los terrenos se corresponden con la zona calificada con uso global "actividades productivas" en el ámbito de los sectores urbanizables delimitados por el PGOU de Sevilla SUS-DMN-02 y 03.

Ilustración III.11.- Plano de localización del Parque empresarial y de actividades económicas de San Nicolás



- **E22 Suelo destinado a la implantación de industrias de Heineken, Santa Bárbara y Peromingo:** El Plan General de Sevilla ha determinado la conformación de una importante oferta de suelo de carácter productivo al sur del aeropuerto y próxima a los desarrollos residenciales de Santa Bárbara. Se trata de un suelo dividido en los sectores denominados Heineken, Santa Bárbara y Peromingo, destinados preferentemente a la implantación de industrias que demanden grandes superficies de parcela. Su accesibilidad vendrá dada por la SE-40, que prevé un nudo en Peromingo, y la nueva ronda del arroyo Miraflores al Ranillas.

Ilustración III.12.- Plano de localización de suelo destinado a la implantación de industrias próximo al aeropuerto



## 2.5 Red de accesos al aeropuerto

### 2.5.1 Accesos por carretera

El Aeropuerto de Sevilla está situado a 10 km al noreste de la ciudad.

Desde Sevilla, por la autovía de San Pablo se enlaza con la nacional A-4 en dirección a Madrid. En el punto kilométrico 533, se encuentra el desvío de acceso al aeropuerto. Este trayecto tiene una duración aproximada de 20 minutos. Desde Cádiz y Huelva, a través de la SE-30 hasta el cruce con la nacional A-4 y, a continuación, se toma el desvío del kilómetro 533. Desde Córdoba, antes de llegar a Sevilla, se ha de tomar el desvío del kilómetro 533 de la nacional A-4.

### 2.5.2 Accesos por ferrocarril

En cuanto al acceso ferroviario, no existe una estación terminal de ferrocarril para uso exclusivo del aeropuerto, siendo la estación de Santa Justa la más cercana al aeropuerto. Es desde esta estación desde la que sale el tren de alta velocidad (AVE) que realiza el trayecto Sevilla-Madrid en 2,30 h y tiene también paradas en Córdoba y Ciudad Real.

Además del servicio del AVE, la estación concentra todo el tráfico ferroviario y de ella parten también trenes con destino a diversos pueblos de la provincia, a todas las capitales andaluzas y a otras ciudades españolas como Barcelona, Valencia, Alicante o Cáceres.

Ilustración III.13.- Estación de tren de Santa Justa, Sevilla



### 2.5.3 Accesos por autobús

Existe una línea EA (especial aeropuerto Prado). Dicha línea de transportes urbanos de Sevilla une el Prado de San Sebastián con el aeropuerto.

Los itinerarios y los horarios de salida de los autobuses se pueden consultar, tanto desde la parada en el centro de Sevilla como desde el aeropuerto, así como en las paradas intermedias o en la web de la empresa operadora.

### 2.5.4 Accesos por puerto

A pesar de no ser una provincia costera, Sevilla tiene un puerto fluvial. Está situado a 80 kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir y es el único puerto fluvial comercial que existe en España. Su proyección es a la vez mediterránea y atlántica, siendo varios los factores que lo erigen en punto logístico y comercial de primer orden.

El trayecto que separa el puerto del aeropuerto es de unos 15 km.

**Ilustración III.14.-Puerto fluvial de Sevilla**



## 2.6 Intermodalidad

Como se apuntaba en la introducción de este capítulo los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

Una de las finalidades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es conseguir la “interoperabilidad e intermodalidad en y entre los distintos modos de transporte”. El Libro Blanco del Transporte, con un horizonte 2050 hacia un espacio único europeo, persigue la creación de una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

La hoja de ruta del transporte europeo precisa varios objetivos en este sentido para el transporte aéreo:

- “Definir las medidas necesarias para integrar en mayor medida los distintos modos de transporte de pasajeros para ofrecer viajes multimodales puerta a puerta sin solución de continuidad”
- “Crear las condiciones marco para fomentar el desarrollo y uso de sistemas inteligentes interoperables y multimodales de confección de horarios, información, sistemas de reservas en línea, y expedición de billetes inteligentes”
- “Asegurar la definición de planes de movilidad que garanticen la continuidad del servicio en caso de trastornos...”

En cuanto al recientemente documento presentado del PITVI 2012-2024 se apuntan las siguientes orientaciones al respecto de la intermodalidad:

- Dentro del ámbito de la política de transportes y la planificación de sus infraestructuras, la intermodalidad puede entenderse como el conjunto de estrategias orientadas a articular un sistema de transportes que, globalmente y por encima de las consideraciones operativas propias de cada modo de transporte, satisfaga las necesidades de movilidad de la sociedad en condiciones de eficacia y eficiencia. Dicho enfoque tiene implicaciones relevantes para la política de transporte y la planificación de sus infraestructuras.
- La intermodalidad persigue la implantación progresiva de una red estratégica de servicios de transporte basada en las infraestructuras lineales desarrolladas para los diferentes modos, entre las que se establezcan nodos de conexión que permitan completar un viaje utilizando los servicios de más de uno de ellos.
- La sustitución de un transporte mono-modal por una cadena de transporte de varias etapas puede ser más eficiente en términos sociales, y más conveniente para el usuario en cuanto a la relación

calidad de servicio - coste (en determinados segmentos de la demanda tanto de viajeros como de mercancías). La cooperación y el aprovechamiento de las ventajas propias de cada modo en esta cadena son elementos clave para la viabilidad y el despliegue efectivo del transporte intermodal.

- La intermodalidad requiere de una visión unitaria y coordinada del marco regulatorio y de control de las infraestructuras y de los servicios, cuya planificación y desarrollo se debe constituir como un punto de encuentro de las diferentes Administraciones competentes y de los agentes y usuarios que intervienen en los distintos sectores de transportes.
- La estructura administrativa del Estado español y el reparto de competencias, así como su inserción en la Unión Europea, hacen que en el proceso de planificación territorial y de infraestructuras de transporte participen diferentes administraciones y organismos públicos. Algo semejante ocurre con los responsables de regular la prestación de los servicios de transporte en cada uno de los modos.
- Para potenciar la intermodalidad se desarrollarán unas directrices de coordinación que involucren a las diferentes administraciones - central, autonómica y local -, en tres niveles: entre modos de transporte, entre planificación y gestión de infraestructuras lineales y entre infraestructuras nodales.
- En el ámbito del Ministerio de Fomento y las empresas y entidades del Grupo, se reforzarán los mecanismos e instrumentos de coordinación que permitan avanzar en el establecimiento conjunto de prioridades en la planificación, ejecución, gestión y explotación de actuaciones cuando éstas afecten a la intermodalidad del sistema de transporte, garantizando con esta coordinación la eficiencia en la asignación de recursos de los distintos centros inversores. Se prestará especial atención a las relaciones entre el transporte terrestre, singularmente entre el transporte ferroviario, y el transporte marítimo.

## 2.7 Intermodalidad en el Aeropuerto de Sevilla

A continuación, se detallan las infraestructuras y servicios para cada tipo de modo de transporte del Aeropuerto de Sevilla.

### 2.7.1 Turismos privados y de alquiler

El Aeropuerto de Sevilla dispone de tres tipos de aparcamientos de turismos:

- **“P1 Express”** (para llevar y recoger usuarios del aeropuerto) situado enfrente del Edificio Terminal actual, cuenta con 916 plazas para uso público y otras 428 para vehículos de alquiler (“rent a car”).
- **“P1 Corta y media estancia”** (estancias inferiores a 6 días): edificio anexo al de “P1 Express” que cuenta con 1.772 plazas.
- **“P2 Larga estancia”** (estancias superiores a 6 días): situado enfrente del antiguo Terminal, con espacio de aparcamiento en superficie con 927 plazas cubiertas.

Ilustración III.15.- Aparcamientos del aeropuerto de Sevilla

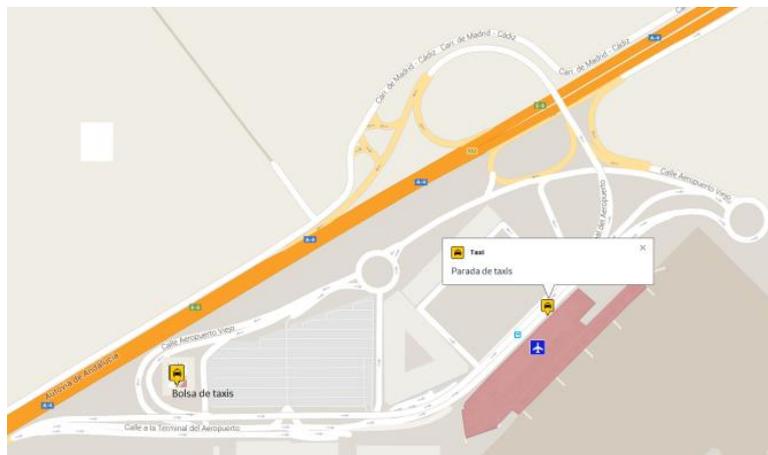


En el aeropuerto operan seis compañías de **alquiler de vehículos**, disponiendo además de una zona de depósito de vehículos alejado de la Terminal (al noreste de la Central Eléctrica) con 20.000 m<sup>2</sup> de superficie y una capacidad aproximada de 772 plazas.

### 2.7.2 Taxi

El aeropuerto dispone de una zona de parada de taxis situada junto a la acera de la fachada principal del Edificio Terminal, así como con una bolsa para 120 vehículos situada al oeste del antiguo Edificio Terminal:

Ilustración III.16.- Parada de taxis



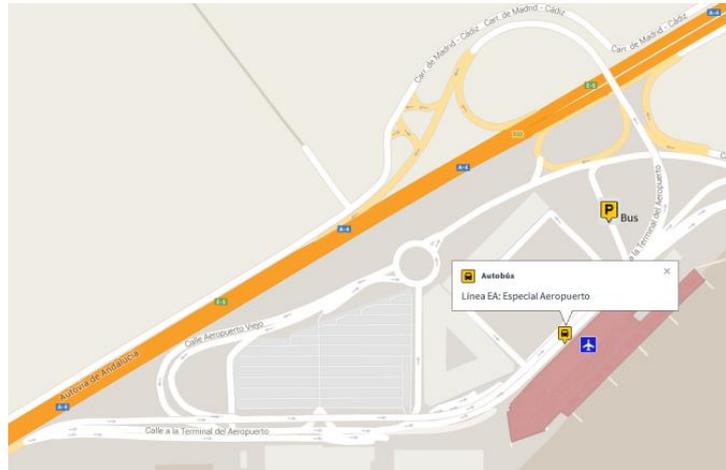
### 2.7.3 Transporte público de autobús

La línea EA (Especial Aeropuerto), perteneciente a la Línea de Transportes Urbanos de Sevilla comunica la Plaza de Armas, en el centro de la ciudad, con el aeropuerto, con paradas intermedias en puntos estratégicos, entre ellos la estación de tren y AVE de Santa Justa. El viaje tiene una duración aproximada de 35 minutos.

Su parada se encuentra en la acera de la fachada principal del Edificio Terminal de pasajeros.

Se dispone además de un aparcamiento de autobuses para servicio discrecional con 20 plazas para autobuses ubicadas en el extremo este del P1.

Ilustración III.17.- Parada de autobús



### 3 Áreas de afectación por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### 3.1 Introducción

##### 3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla fueron modificadas por Real Decreto 764/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

##### 3.1.2 Base Legal

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. núm. 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas, se expone: «*Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*».

*La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».*

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. núm. 69 de 21 de marzo de 1972), se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, (B.O.E. núm. 204, de 25 de agosto de 2011), por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado a su vez por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

Por último, el 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y 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 por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, «Aeródromos», en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, «Operación de Aeronaves», todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos. El Anexo 14 fue traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 (actualizado por Orden FOM/2086/2011) y posteriormente, mediante el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, 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 (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

## 3.2 Datos generales del aeropuerto

### 3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el apartado tercero del Real Decreto 764/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 09-27. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.2. La cota del PR es de 30 metros.

Tabla III.2.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
PR	37° 25' 04,56"	005° 53' 35,14"	30

### 3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 764/2017, el campo de vuelos del aeropuerto de Sevilla de una única pista denominada 09-27.

Tiene unas dimensiones pavimentadas de 3.360 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY).

En la Tabla III.3 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales y extremos de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo, recogidas en el apartado tercero del Real Decreto 764/2017:

Tabla III.3.- Umbrales de pista para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
Umbral 09 y extremo 27	37° 25' 04,34"	005° 54' 43,50"	25
Umbral 27 y extremo 09	37° 25' 04,81"	005° 52' 26,77"	34

### 3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el apartado segundo del Real Decreto 764/2017, el aeropuerto de Sevilla se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, como aeródromo de letra de clave «A».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla aprobadas por el Real Decreto 764/2017, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en

el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

### 3.3 Servidumbres del aeródromo

#### 3.3.1 Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, *«constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad»*.

Por otra parte, en base al artículo 5 del Decreto 584/1972 las áreas y superficies que se establecen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica. En el artículo 6, Capítulo I de dicho Decreto, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies.

#### 3.3.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 7 del Decreto 584/1972 se establece que *«ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas»*.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, *«deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea»*.

### 3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 3.4.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 11 del Decreto 584/1972, constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

En los artículos 15 y 16, Capítulo II del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

#### 3.4.2 Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, en el artículo 15, Capítulo II del Decreto 584/1972, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

#### 3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el apartado tercero del Real Decreto 764/2017 son las que se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas

y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Sevilla

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGG84		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
TWR	55	37° 24' 51,31"	005° 53' 37,65"	
Centro de comunicaciones de Contingencia ACC	41	37° 24' 49,95"	005° 53' 36,33"	
Centro de comunicaciones de Contingencia Aeropuerto	34	37° 24' 52,00"	005° 53' 35,84"	
Radiogoniómetro	55	37° 24' 51,31"	005° 53' 37,65"	
LLZ ISV	25	37° 25' 04,30"	005° 54' 56,25"	
GP ISV	29	37° 25' 00,87"	005° 52' 42,57"	
DME ISV	36	37° 25' 00,87"	005° 52' 42,57"	
LLZ ISE	34	37° 25' 04,83"	005° 52' 20,88"	
GP ISE	25	37° 25' 00,50"	005° 54' 31,30"	
DME ISE	30	37° 25' 00,50"	005° 54' 31,30"	
Centro de emisores Aeropuerto y ACC	41	37° 24' 48,75"	005° 54' 39,00"	
Centro de emisores Contingencia ACC	41	37° 24' 35,40"	005° 53' 53,30"	
Centro de receptores ACC	40	37° 24' 48,31"	005° 53' 42,20"	
RADAR LEJU	23	37° 26' 19,37"	005° 55' 53,77"	
NDB SPP	74	37° 25' 05,00"	005° 47' 43,85"	
VOR SVL	113	37° 25' 39,33"	005° 45' 43,99"	
DME SVL	113	37° 25' 39,33"	005° 45' 43,99"	
Enlace hertziano	RADAR LEJU	45	37° 26' 19,17"	005° 55' 53,81"
	C. emisores Aeropuerto y ACC	35	37° 24' 49,11"	005° 54' 38,14"
Enlace hertziano	TWR	57	37° 24' 51,31"	005° 53' 37,84"
	Castilleja de la Cuesta	155	37° 22' 41,70"	006° 03' 53,50"
Enlace hertziano	TWR	57	37° 24' 51,54"	005° 53' 37,85"
	RADAR LEJU	45	37° 26' 19,28"	005° 55' 53,71"
Enlace hertziano	TWR	51	37° 24' 51,52"	005° 53' 37,47"
	VOR SVL	119	37° 25' 39,33"	005° 45' 44,60"

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres del radar es del 2%.

Los datos relativos a los radioenlaces se muestran en la siguiente tabla:

Tabla III.5.- Parámetros de los radioenlaces

ENLACE HERCIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
RADAR LEJU	45	C. emisores Aeropuerto y ACC	35	3,343	18.030	13
TWR	57	Castilleja de la Cuesta	155	15,669	18.030	18
TWR	57	RADAR LEJU	45	4,300	17.865	14
TWR	51	VOR SVL	119	11,725	14.515	17

### 3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

#### 3.5.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 17 del Decreto 584/1972, «constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo».

Además, según dicho artículo 17, las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

En los artículos 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24, Capítulo III del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres correspondientes a cada tipo de maniobra.

#### 3.5.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 17 del Decreto 584/1972 se indica que «Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos».

### 3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según R.D. 764/2017

Las servidumbres vigentes están representadas en el Plano 5.1 de este Plan Director.

Este plano consta de dos hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

### 3.7 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

#### 3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir 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 de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

### 3.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 2, todos ellos pertenecientes a la provincia de Sevilla, son los siguientes:

- Albaida del Aljarafe
- Alcalá de Guadaíra
- Alcalá del Río
- Benacazón
- Bollullos de la Mitación
- Bormujos
- Camas
- Carmona
- Castilleja de Guzmán
- Castilleja de la Cuesta
- Dos Hermanas
- El Viso del Alcor
- Espartinas
- Fuentes de Andalucía
- Gelves
- Gerena
- Gines
- Guillena
- Huévar del Aljarafe
- La Algaba
- La Campana
- La Rinconada
- Mairena del Alcor
- Mairena del Aljarafe
- Marchena
- Olivares
- Salteras
- San Juan de Aznalfarache
- Sanlúcar la Mayor
- Santiponce
- Sevilla
- Tomares
- Umbrete
- Valencina de la Concepción
- Villanueva del Ariscal

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración III.18.



#### **4 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual**

El estado actual de las instalaciones aeroportuarias no ha sufrido cambios respecto al escenario descrito en el Real Decreto 764/2017, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas para el estado actual será análoga a las servidumbres aeronáuticas vigentes, descritas en el Apartado 3 y representadas en el Plano 5.1, con sus dos respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 3.6.

## 5 Áreas de afectación por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

### 5.1 Introducción

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla una serie de actuaciones, de las cuales la ampliación de RESA de la cabecera 27 afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas, ya que conlleva un desplazamiento de 150 metros del localizador del ILS 09.

### 5.2 Propuesta de servidumbres del aeródromo

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a la configuración del campo de vuelo no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo para el desarrollo previsible será análoga a las servidumbres aeronáuticas de aeródromo vigentes, descritas en el Apartado 3.3.

### 5.3 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 5.3.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al desarrollo previsible del aeropuerto de Sevilla.

#### 5.3.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas correspondientes al desarrollo previsible del aeropuerto de Sevilla son las que se relacionan en la Tabla III.6 indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.6.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Sevilla

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
TWR	55	37° 24' 51,31"	005° 53' 37,65"	243.897	4.144.760
Centro de Comunicaciones Contingencia ACC	41	37° 24' 49,95"	005° 53' 36,33"	243.928	4.144.717
Centro de Comunicaciones Contingencia Aeropuerto	34	37° 24' 52,00"	005° 53' 35,84"	243.942	4.144.780
Radiogoniómetro	55	37° 24' 51,31"	005° 53' 37,65"	243.897	4.144.760
LLZ ISV	25	37° 25' 04,30"	005° 54' 56,25"	241.976	4.145.220
GP ISV	29	37° 25' 00,87"	005° 52' 42,57"	245.260	4.145.013
DME ISV	36	37° 25' 00,87"	005° 52' 42,57"	245.260	4.145.013
LLZ ISE (*)	34	37° 25' 04,86"	005° 52' 14,78"	245.947	4.145.115
GP ISE	25	37° 25' 00,50"	005° 54' 31,30"	242.586	4.145.084
DME ISE	30	37° 25' 00,50"	005° 54' 31,30"	242.586	4.145.084
Centro de emisores Aeropuerto y ACC	41	37° 24' 48,75"	005° 54' 39,00"	242.386	4.144.727
Centro de emisores Contingencia ACC	41	37° 24' 35,40"	005° 53' 53,30"	243.497	4.144.281

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Centro de receptores ACC	40	37° 24' 48,31"	005° 53' 42,20"	243.782	4.144.671	
RADAR LEJU	23	37° 26' 19,37"	005° 55' 53,77"	240.634	4.147.578	
NDB SPP	74	37° 25' 05,00"	005° 47' 43,85"	252.609	4.144.919	
VOR SVL	113	37° 25' 39,33"	005° 45' 43,99"	255.587	4.145.890	
DME SVL	113	37° 25' 39,33"	005° 45' 43,99"	255.587	4.145.890	
Enlace hertziano	RADAR LEJU	45	37° 26' 19,17"	005° 55' 53,81"	240.633	4.147.572
	C. emisores Aeropuerto y ACC	35	37° 24' 49,11"	005° 54' 38,14"	242.407	4.144.738
Enlace hertziano	TWR	57	37° 24' 51,31"	005° 53' 37,84"	243.892	4.144.760
	Castilleja de la Cuesta	155	37° 22' 41,70"	006° 03' 53,50"	228.623	4.141.243
Enlace hertziano	TWR	57	37° 24' 51,54"	005° 53' 37,85"	243.892	4.144.767
	RADAR LEJU	45	37° 26' 19,28"	005° 55' 53,71"	240.635	4.147.575
Enlace hertziano	TWR	51	37° 24' 51,52"	005° 53' 37,47"	243.901	4.144.766
	VOR SVL	119	37° 25' 39,33"	005° 45' 44,60"	255.572	4.145.891

(\*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM ETRS89 gráficamente mediante el desplazamiento del LLZ\_ISE sobre el plano de estado actual. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres del radar es del 2%.

Los datos relativos a los radioenlaces se muestran en la siguiente tabla:

Tabla III.7.- Parámetros de los radioenlaces

ENLACE HERCIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
RADAR LEJU	45	C. emisores Aeropuerto y ACC	35	3,343	18.030	13
TWR	57	Castilleja de la Cuesta	155	15,669	18.030	18
TWR	57	RADAR LEJU	45	4,300	17.865	14
TWR	51	VOR SVL	119	11,725	14.515	17

#### 5.4 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

En base al desarrollo previsible propuesto, las maniobras de aproximación instrumental se espera que cambien con respecto al escenario actual. Por lo tanto, al no disponer de las maniobras futuras, no se establece ninguna propuesta de servidumbres aeronáuticas de la operación de aeronaves para el desarrollo previsible.

## 5.5 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

La propuesta de servidumbres de desarrollo previsible se muestra en el Plano 5.2 de este Plan Director.

Este plano consta de una hoja:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.

No existe representación de la propuesta de servidumbres de desarrollo previsible para la operación de aeronaves, según lo descrito en el Apartado 5.4.

## 5.6 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible

### 5.6.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir 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 de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

De acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, en su actual redacción, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

### 5.6.2 Términos municipales afectados

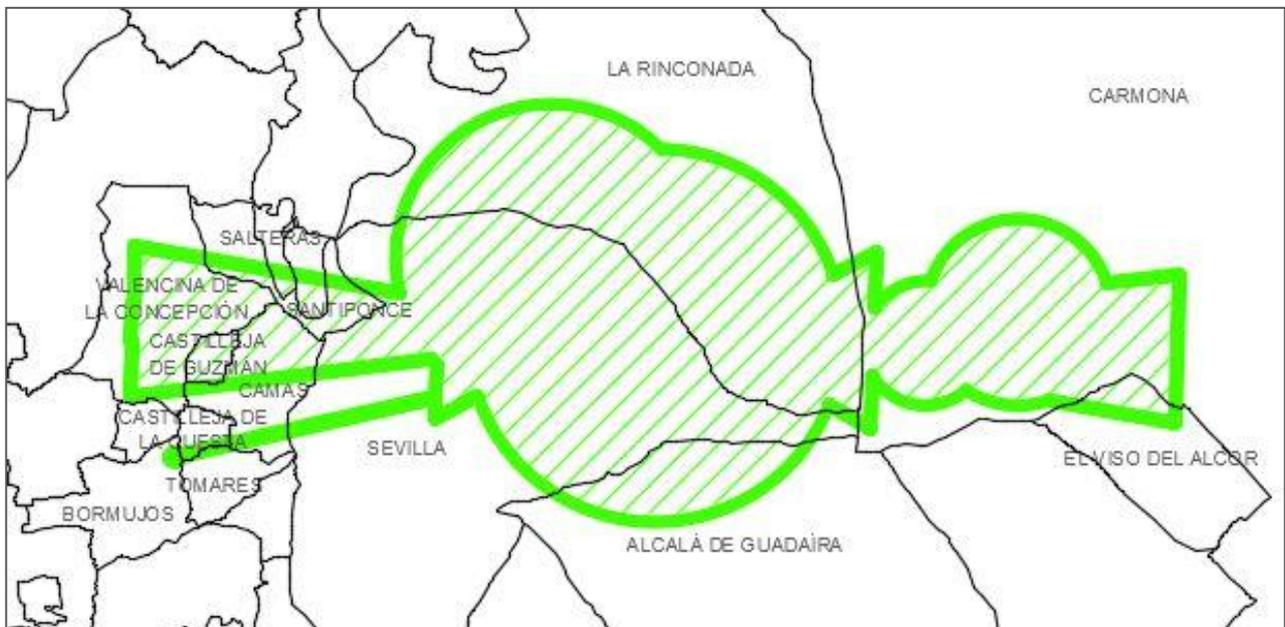
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los Apartados 5.2 y 5.3, todos ellos en la provincia de Sevilla, son los siguientes:

- Alcalá de Guadaíra
- Bormujos
- Camas
- Carmona
- Castilleja de Guzmán
- Castilleja de la Cuesta
- El Viso del Alcor

- La Rinconada
- Salteras
- Santiponce
- Sevilla
- Tomares
- Valencina de la Concepción

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible de aeródromo y radioeléctricas, descrito en el Apartado 5.3, se muestran en la Ilustración III.19.

**Ilustración III.19.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible**



Como se puede observar, los municipios afectados son menos que en la propuesta de estado actual, debido a que en la propuesta de desarrollo previsible no se han considerado las servidumbres de la operación de aeronaves, según lo descrito en el Apartado 5.4.

## 6 Áreas de afección acústica en el territorio

### 6.1 Preámbulo

El análisis de la afección acústica del territorio está destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en el entorno de dichas infraestructuras.

Para evaluar el grado de exposición al ruido, se han calculado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

### 6.2 Metodología y criterios de cálculo

#### 6.2.1 Modelo informático de simulación

En el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM (“Integrated Noise Model”) de la “Federal Aviation Administration” (FAA).

#### 6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos del Aeropuerto de Sevilla dispone de una pista, de orientación 09-27 de 3.362 metros de longitud y 45 metros de anchura. Sus características físicas se indican en la Tabla III.8.

Tabla III.8.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
09	089,74 ° GEO	3.362	45	Asfalto
27	269,77 ° GEO	3.362	45	Asfalto

#### 6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2015-2017) del aeropuerto de Sevilla, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 09: 38,3%
- ✓ Cabecera 27: 61,7%

#### 6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

Se ha considerado la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Sevilla en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

#### 6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

##### Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las

dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se sustituye el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido.

### Dispersiones verticales

Para calcular la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación.

#### 6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2017. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto de Sevilla para el escenario actual considerado.

Considerando la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año.

Así mismo, se han diferenciado tres periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h), tarde (19:00-23:00h) y noche (23:00-7:00h). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre y 1367/2007, de 19 de octubre.

Para los escenarios futuros contemplados en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario desarrollo previsible del Plan Director.

Tabla III.9.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
AERONAVES ALA FIJA				
Actual	133,32	86,35	35,45	11,52
Desarrollo previsible	228,93	148,28	60,88	19,77

La tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total del tráfico que se ha utilizado en las simulaciones se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada para el desarrollo previsible, se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en ese horizonte conforme a lo especificado en el Plan Director.

#### 6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se han considerado los siguientes valores de temperatura para los periodos anteriormente definidos:

- Periodo día: 20,3 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 21,1 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.
- Periodo noche: 16,1 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 23:00 hasta las 7:00 horas.

Con el mismo criterio se ha establecido un valor de presión atmosférica para cada uno de los dos periodos horarios considerados:

- Periodo día: 762,7 mm Hg.
- Periodo tarde: 762,1 mm Hg.
- Periodo noche: 762,7 mm Hg.

Los datos horarios, tanto de temperatura como de presión atmosférica, a partir de los cuales se han obtenido las variables climatológicas utilizadas en el estudio han sido proporcionados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

En cuanto a la humedad relativa media (59,0%) utilizada para el cálculo, se ha obtenido a partir de los valores estadísticos climatológicos del periodo 1981-2010 proporcionados por la AEMET.

#### 6.2.7 Modelización del terreno

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación.

### 6.3 Resultados

#### 6.3.1 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios. en términos de afección acústica, mediante los indicadores Ld, Le y Ln.

La base de los indicadores empleados radica en la definición del nivel continuo equivalente a largo plazo, LAeq, distinguiendo entre un periodo día (7:00-19:00 horas), un periodo tarde (19:00-23:00 horas) y un periodo noche (23:00-7:00 horas).

#### 6.3.2 Índices de calidad ambiental

Al tratarse de una infraestructura existente, la valoración de la situación acústica consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del Anexo II del 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. (BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007), modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm. 178, de 26 de julio de 2012).

### 6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le) y a los niveles Leq 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche (Ln) de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

Ilustración III.20.- Huellas acústicas del aeropuerto de Sevilla. Periodo día (7-19h).

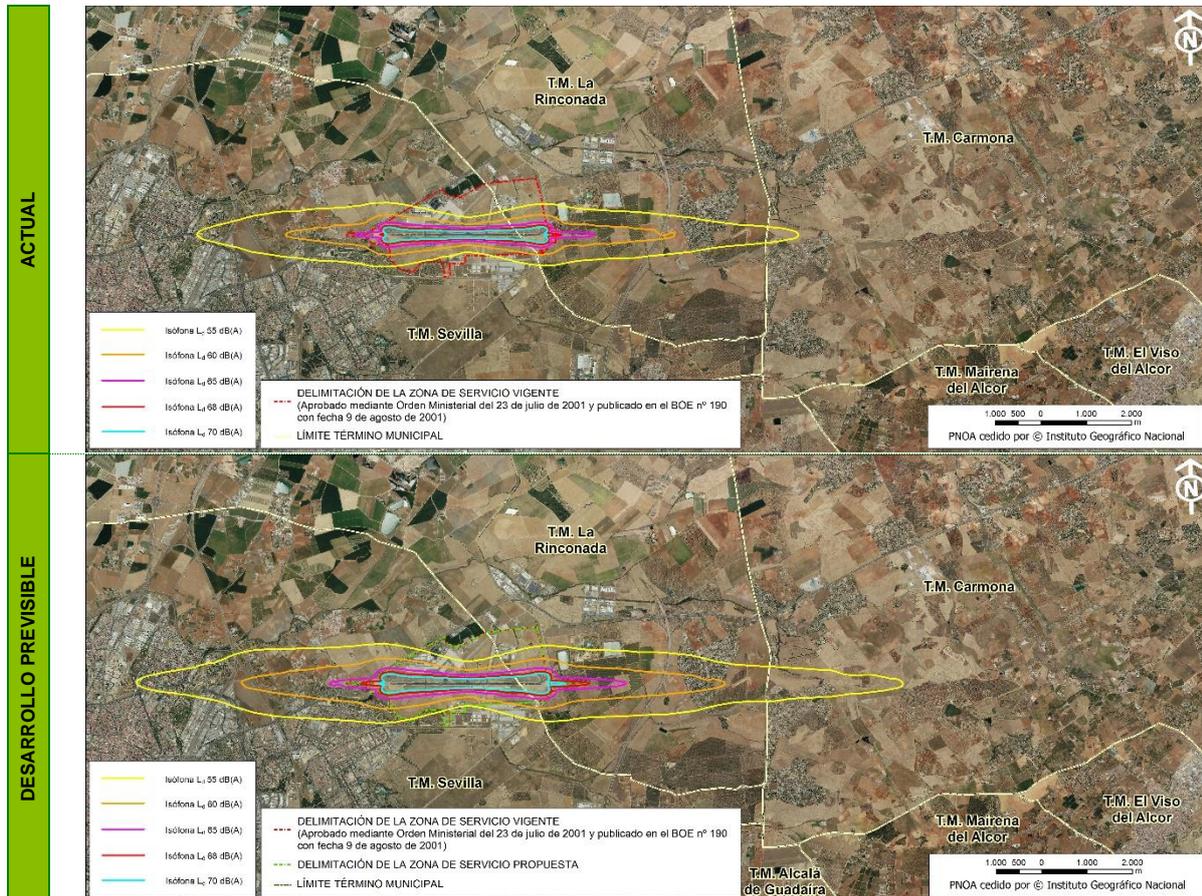


Ilustración III.21.- Huellas acústicas del aeropuerto de Sevilla. Periodo tarde (19-23h).

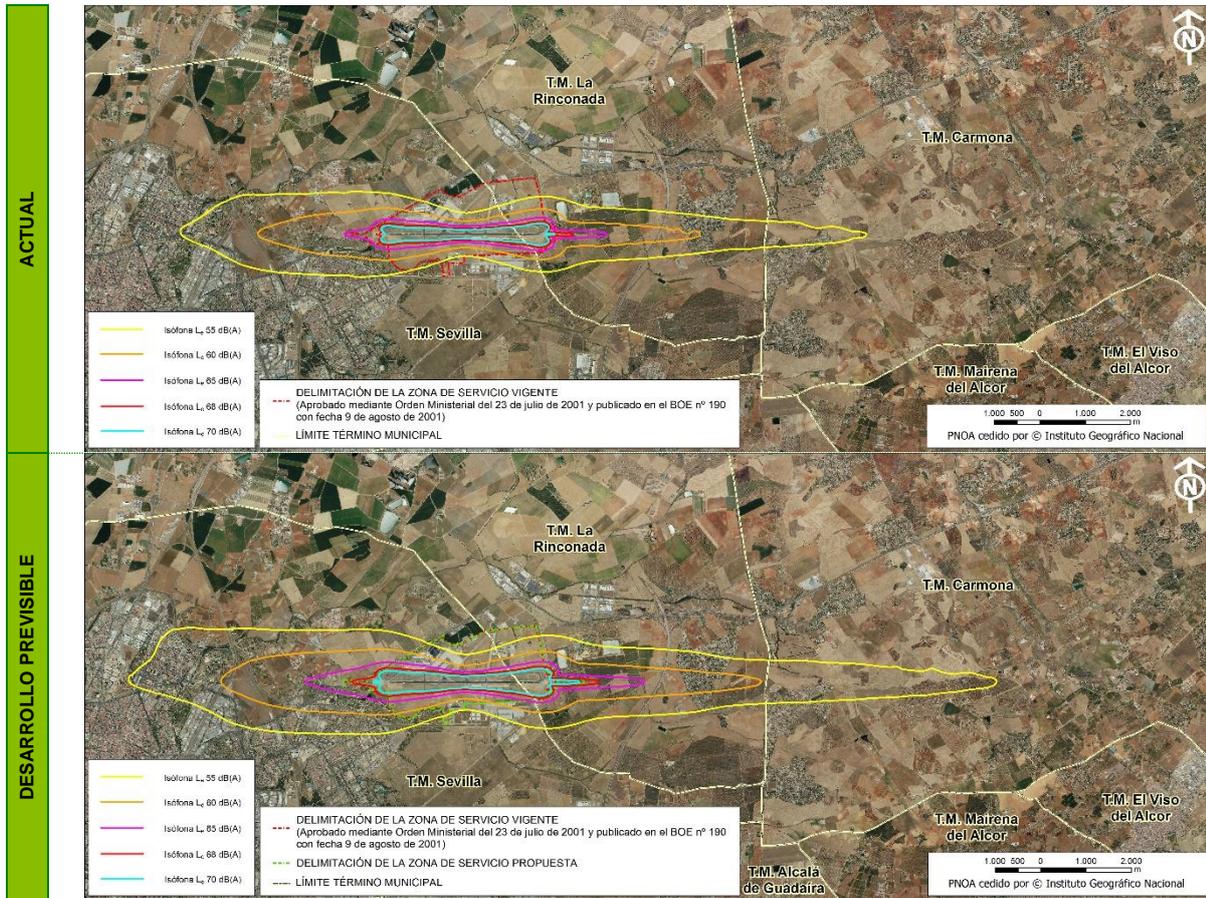
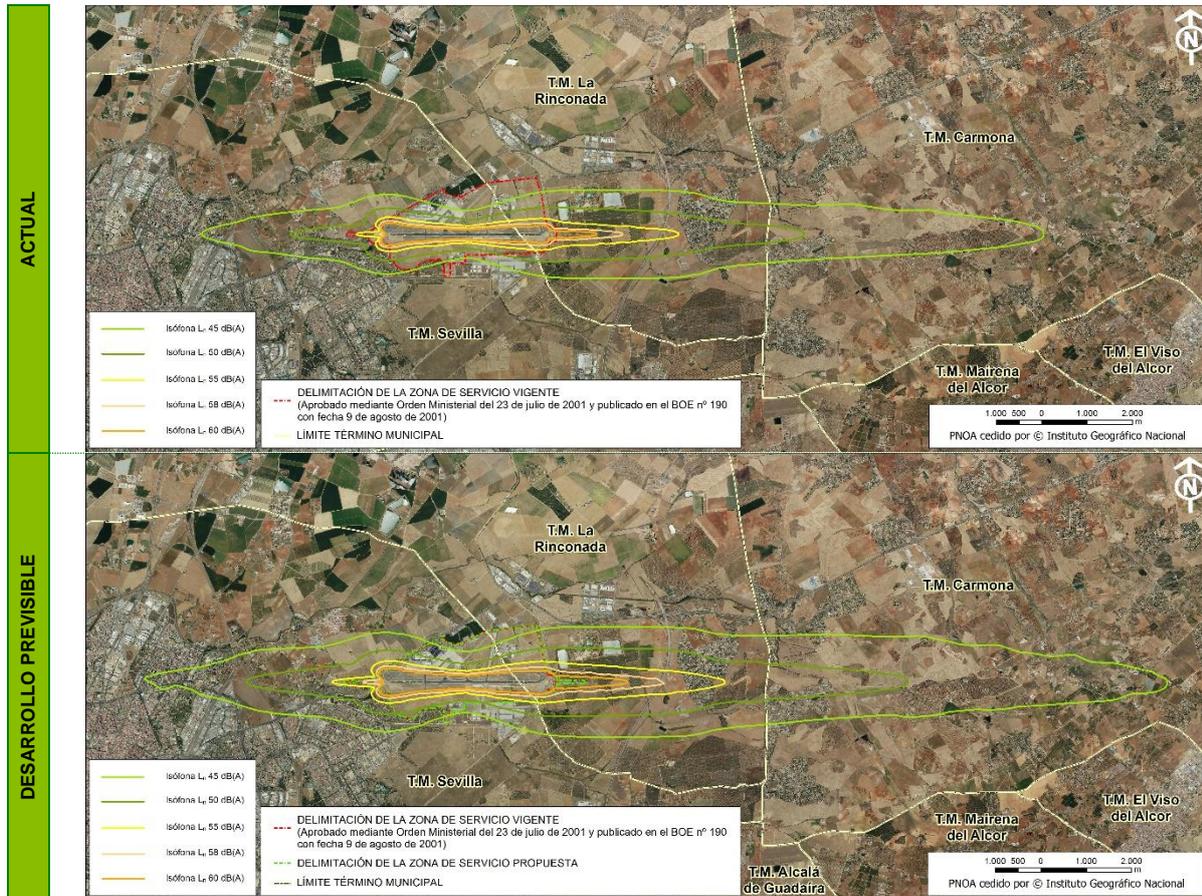


Ilustración III.22.- Huellas acústicas del aeropuerto de Sevilla. Periodo noche (23-7h).



#### 6.4 Zona de servidumbre acústica

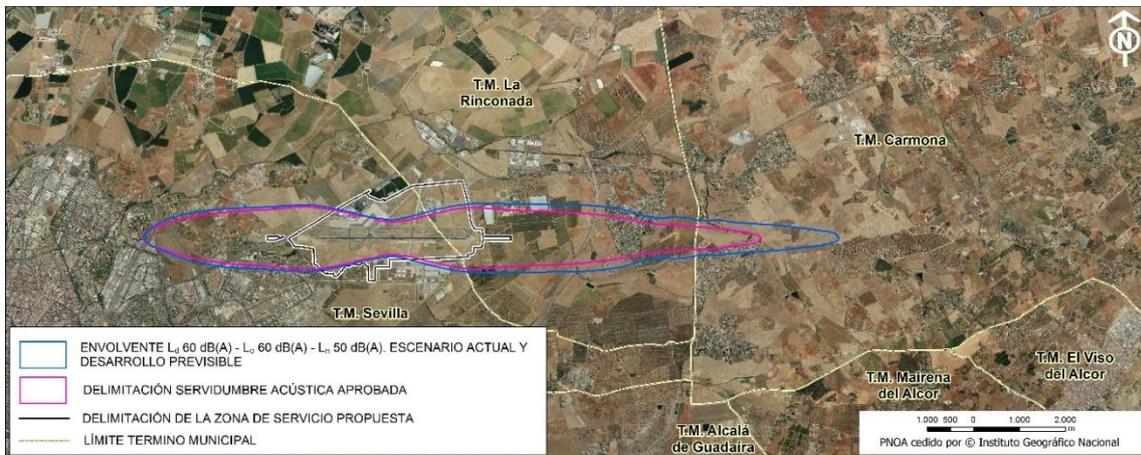
Según el Artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

El Aeropuerto de Sevilla cuenta en la actualidad con una delimitación de servidumbre acústica aprobada mediante Real Decreto 53/2018, de 2 de febrero.

En este sentido, se ha realizado un análisis y comparación con las isófonas obtenidas y se observa que la envolvente de la isófono definida por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A), del escenario de desarrollo previsible difiere de la zona de servidumbre acústica aprobada, no quedando englobada en su totalidad por la citada servidumbre. Debido a ello se iniciará el trámite para su modificación teniendo en cuenta la nueva situación del aeropuerto.

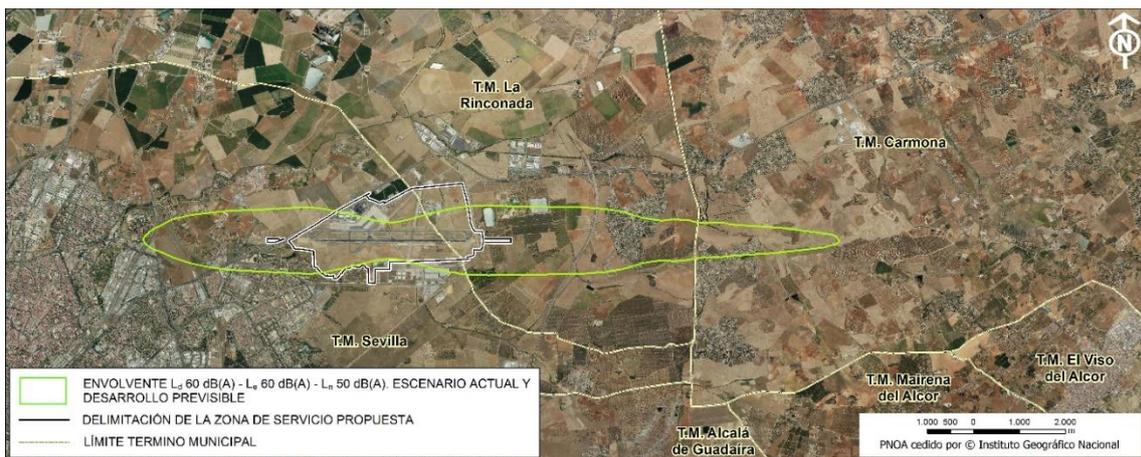
La comparativa entre estas dos huellas puede verse en la siguiente ilustración:

Ilustración III.23.- Comparativa delimitación de servidumbre acústica aprobada y envolvente Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A) escenarios actual y desarrollo previsible



Por tanto, la propuesta de modificación de la zona de servidumbre acústica sería la que se muestra en la siguiente ilustración:

Ilustración III.18.- Propuesta de modificación de servidumbre acústica



## 7 Compatibilidad del aeropuerto con su entorno

### 7.1 Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el aeropuerto, en este Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, *“Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación aérea, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en las disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación”*.

Asimismo, en la Disposición Adicional Única de la dicha Ley 48/1960, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, *“el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos”*.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que: *“los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona 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”*.

En la misma línea se refiere el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que dispone en su artículo 8 que: *“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”*.

Para verificar el cumplimiento de lo anterior, la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1267/2018, establece que:

*“Las Administraciones u Organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico 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 de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.*

*La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.”*

En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podría 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.

Asimismo, también queda recogido en el artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013:

*“Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. A tales efectos, previo a la aprobación inicial del instrumento de ordenación, el organismo competente del planeamiento solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planeamiento se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.*

*En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa.*

*Estos informes tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas. En ellos se identificarán los ámbitos o sectores del planeamiento urbanístico informado que podrán acogerse a lo previsto en el artículo 32, así como las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas a los efectos de lo previsto en los artículos 31, 32 o 33.*

*El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluido el informe del Ministerio de Defensa, y en su caso, el de la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe o informes preceptivos y vinculantes, se entenderán evacuados con carácter disconforme.*

*A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.”*

Por ello, a continuación se recogen las disposiciones legales y también se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios, en base a la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que tendrán que tenerse en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.

## 7.2 Disposiciones legales en relación con el uso de los predios

Los 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, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1267/2018, y del artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

Por ello, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberán ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

No obstante lo anterior, podrán informarse favorablemente o autorizarse las actuaciones que superen las superficies limitadoras de obstáculos, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico se acredite, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, actualmente la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 29.5 y 33.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos formular y presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad aeronáutica competente.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas, serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad aeronáutica competente, de acuerdo con el artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas.

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la autoridad aeronáutica competente, conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas en su actual redacción.

Por último, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social y, consiguientemente, sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

En este sentido, tanto el citado Real Decreto 1367/2007 como la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establecen las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.

### 7.3 Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, así como las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas  $L_d = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_e = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_n = 50 \text{ dB(A)}$  se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas.

Para la legalización de edificaciones previamente existentes no amparadas por licencia, destinadas a usos de vivienda, residenciales o dotacionales educativos o sanitarios en cualquier categoría de suelo, que se encuentren en terrenos afectados por las curvas isófonas  $L_d = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_e = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_n = 50 \text{ dB(A)}$ , se deberán dotar del aislamiento suplementario que sea necesario para que en el interior de las mismas se cumplan los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior habitable que se definen en la tabla B del Anexo 2 del 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, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio de Fomento con los costes de dicha insonorización

## 8 Áreas de coordinación

Con motivo de las actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director y que se describen en el Capítulo 5 de la Memoria, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

De esta forma, Aena SME, S.A., el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, los Ayuntamientos de Sevilla, Carmona y La Rinconada o cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.

Asimismo, será preciso establecer una adecuada coordinación entre Aena SME, S.A. y las administraciones y organismos con competencias en los proyectos del *Eje Ferroviario Transversal de Andalucía*, y la *Reforma del enlace de la autovía del sur (A-4) con la SE-20 (P.K.0)* tanto en las fases de redacción de proyecto, como en las fases de ejecución y puesta en explotación.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO