

DOCUMENTO DE TRAMITACIÓN URBANÍSTICA. MARZO - 03

Remitido el 18 - 03 - 03 a la Consejera de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, edición IDT132.501. Febrero 2004 enviada el 24 - 02 - 04 a la Secretaria General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, edición IDT132.501. Septiembre 2005 enviada el 29 - 09 - 05 a la Consejera de Obras Públicas y Transporte, edición IDT132.501. Septiembre 2005. Modificada Enero 2010, enviada en marzo de 2010 a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, edición IDT132.501. Septiembre 2005. Modificada Enero 2010 y Julio 2011, enviada el 15-07-2011 a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, edición IDT132.501. Septiembre 2005. Modificada Enero 2010, Julio 2011 y Marzo 2012, enviada en marzo del 2012 a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, edición IDT132.501. Septiembre 2005. Modificada Enero 2010, Julio 2011, Marzo 2012 y Junio 2012 enviada en junio del 2012 a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y edición IDT132.501. Septiembre 2005. Modificada Enero 2010, Julio 2011, Marzo 2012, Junio 2012 y Agosto 2012 enviada en agosto del 2012 a la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

-  **APROBACIÓN DEFINITIVA**
-  **APROBACIÓN PROVISIONAL**
-  **CARTA DE REMISIÓN**
-  **PLAN ESPECIAL**
-  **ÍNDICE**
-  **I MEMORIA**
-  **II ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS**
-  **IMPRIMIR**
-  **III NORMAS URBANÍSTICAS**
-  **SALIR**
-  **IV PLANOS**



3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, PESCA Y MEDIO AMBIENTE

ORDEN de 20 de julio de 2012, sobre el cumplimiento de la Orden de 26 de mayo de 2011, relativa a la aprobación definitiva del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla).

Visto el proyecto de Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), así como el expediente administrativo instruido, y en base a los siguientes:

A N T E C E D E N T E S

1. El presente Plan Especial tiene por objeto la ordenación urbanística y ampliación del Sistema General Aeroportuario de Sevilla (por ampliación de la zona industrial sobre suelos de Reserva Aeroportuaria), en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de máximo rango nacional y regional; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en relación con el artículo 14.1.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

El de Sevilla es un aeropuerto civil internacional de primera categoría y de interés general del Estado. Está situado al noreste de la capital, a 10 kilómetros del centro de la misma, en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada.

El Plan Director del Aeropuerto de Sevilla se encuentra aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (BOE núm. 190, de 9 de agosto de 2001).

2. Los aeropuertos y sus respectivas zonas de servicio tienen la calificación de sistema general aeroportuario por sus respectivos Planes Generales de Ordenación Urbanística. Este sistema general debe ser desarrollado a través de un Plan Especial o instrumento equivalente que se formula por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramita y aprueba por la Administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable, con las particularidades que se recogen en los artículos 8 y 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

3. La tramitación a la que ha sido sometido el presente expediente es la siguiente:

Formulación del Plan Especial por parte de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y Orden de Admisión a Trámite del mismo, de 24 de octubre de 2008, de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

Aprobación inicial, mediante Resolución de 18 de diciembre de 2008, de la Delegación Provincial en Sevilla de dicha Consejería, sometiéndose al trámite de información pública por plazo de un mes mediante anuncios publicados en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 26, de 9 de febrero de 2009, en el periódico «Diario de Sevilla», el 19 de febrero de 2009, y en el tablón de anuncios de la Delegación Provincial en Sevilla.

Aprobación Provisional, mediante Resolución de 7 de julio de 2010, de la Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Finalmente, mediante Orden de 26 de mayo de 2011, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se aprobó definitivamente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), a reserva de la simple subsanación de una serie de deficiencias, quedando supeditado su registro y publicación al cumplimiento de la misma, de acuerdo con el artículo 33.2.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre.

Asimismo, la referida Orden de 26 de mayo de 2011 suspendió la siguiente determinación:

La figura del Proyecto de Ordenación regulada en los artículos 2.2.2.2; 2.2.3.2; 2.2.4; 2.3.2.5; 2.3.3, apartados 2 y 3; 4.2.1.5; 4.2.4.4; y 4.3.3 de la Normativa, figura mediante la cual se preveía realizar la ordenación detallada exigible a la finalidad propia de este Plan Especial, atribuyéndosele facultades y contenido urbanístico propios de Plan Especial o, en ocasiones, de Estudio de Detalle, cuando no son instrumentos de planeamiento regulados en la legislación urbanística andaluza vigente.

Por tanto, deberá eliminarse la remisión a los Proyectos de Ordenación y efectuarse a los instrumentos de planeamiento de desarrollo correspondientes, Plan Especial o Estudio de Detalle, según el contenido y alcance de la ordenación que se proponga.

Respecto al levantamiento de la suspensión que nos ocupa, el Director General de Urbanismo, en fecha 4 de mayo de 2012, emite informe relativo al documento presentado por AENA con tal fin, sobre la base del informe emitido por el Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de dicha Dirección General, el anterior 2 de mayo, en el que se contiene un análisis en el que se pronuncia sobre el cumplimiento de lo suspendido mediante la citada Orden de 26 de mayo de 2011, por lo que procede el dictado de la presente Orden.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Competencia.

La competencia para resolver sobre la aprobación definitiva de este Plan Especial corresponde a la persona titular de la Consejería competente en materia de urbanismo, de conformidad con el artículo 31.2.B.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, en relación con el artículo 4.3.e) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, dado que se trata de un instrumento de planeamiento que por su objeto, naturaleza y entidad tiene incidencia e interés supramunicipal.

Esta competencia se encuentra actualmente asignada a la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, en virtud del Decreto del Presidente 3/2012, de 5 de mayo, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías, y el Decreto 151/2012, de 5 de junio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.

2. Procedimiento.

La tramitación de este expediente se ha ajustado, en general, a lo dispuesto en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y en los artículos 32 y 39 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y demás normativa urbanística de aplicación, en cuanto a procedimiento, información pública y participación.

3. Determinaciones.

El informe de la Dirección General de Urbanismo, de 4 de mayo de 2012, contiene las siguientes conclusiones:

En el documento presentado, la figura de los Proyectos de Ordenación se ha eliminado por completo, desapareciendo dicha figura en los artículos 2.2.3.2, 2.2.4, 2.3.2.5 (artículo eliminado), 2.3.3.3 (ahora 2.3.3.1), 4.2.4.4 y 4.3.3 (ahora 4.3); asimismo dicha figura se ha sustituido por la de Estudio de Detalle en los artículos 2.2.2.2, 2.3.3.2 (ahora 2.3.3.1) y 4.2.1.5.

Por lo expuesto anteriormente, se considera cumplimentada la Orden de Aprobación Definitiva del Plan Especial, de 26 de mayo de 2011, por lo tanto se informa favorablemente, si bien cabe realizar las siguientes consideraciones y valoraciones:

1. En primer lugar cabe mencionar que la citada Orden ha aprobado el Plan Especial de referencia, a la simple subsanación de una serie de deficiencias, suspendiendo únicamente la figura de los Proyectos de Ordenación, por lo tanto el Plan Especial que se presenta con objeto de dar cumplimiento a lo recogido en la citada Orden de 26 de mayo de aprobación definitiva del Plan Especial no puede realizar modificaciones que no sean con el objeto de eliminar la figura de los Proyectos de Ordenación, suspendidos, o subsanar las deficiencias recogidas en la misma, por lo tanto:

1.1. En el artículo 2.2.2.2, además de sustituirse la figura del Proyecto de Ordenación por la de Estudio de Detalle, se ha incorporado la frase «...en el caso de obras objeto de concesión...», la cual deberá eliminarse por lo anteriormente expuesto y porque no se encuentra justificado que se elimine de la regulación a las obras de AENA, limitándola únicamente a las obras objeto de concesión.

1.2. En el artículo 4.2.4.4 se recoge: «Para el desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, la intensidad edificatoria no superará la cuantía de 0,40 m²/m², salvo en la primera Línea Funcional (edificios terminales,...), por su particularidad». Del mencionado artículo deberá eliminarse la salvedad de cumplir con la intensidad edificatoria establecida para la primera Línea Funcional, en primer lugar por lo expuesto anteriormente (no se recogía en el Plan Especial aprobado esta salvedad) y porque es el propio Plan Especial el que debe establecer dicha determinación (limitación) para la totalidad de las zonas del ámbito del mismo.

2. El artículo 2.3.3: Obras promovidas por terceros, ha sido remodelado en su totalidad, en el mismo ha desaparecido la figura de los Proyectos de Ordenación y se ha recogido «Previamente a la tramitación de la licencia municipal correspondiente y para garantizar el ordenamiento espacial y funcional de las obras promovidas por terceros, AENA supervisará y dará su conformidad a los Proyectos de Edificación, Urbanización

o Estudios de Detalle, con el objeto de definir los parámetros volumétricos de las edificaciones y a proporcionar las infraestructuras de acceso correspondientes».

Respecto a lo recogido en el artículo, cabe mencionar que deberá eliminarse: «con el objeto de definir los parámetros volumétricos de las edificaciones y a proporcionar las infraestructuras de acceso correspondientes», puesto que la definición de dichas determinaciones no son propias de la figura de planeamiento recogida, como ya se ha reiterado en el presente informe, los Estudios de Detalle no tiene la capacidad jurídica suficiente para establecer ciertas determinaciones, ya que su capacidad se limita a la que le otorga el artículo 15 de la LOUA, según el cual pueden: «...Establecer, en desarrollo de los objetivos definidos por los Planes Generales de Ordenación Urbanística, Parciales de Ordenación o Planes Especiales la ordenación de volúmenes, el trazado local del viario secundario y la localización del suelo dotacional público...».

3. El grado de definición que contiene el Plan Especial, más concretamente sobre el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y en especial sobre los suelos de Reserva Aeroportuaria que se incorporan a este subsistema como Zona industrial, se considera insuficiente puesto que no contiene la ordenación detallada precisa exigible a la finalidad de este Plan Especial y necesaria para su posterior ejecución. Especialmente relevante es la insuficiente regulación recogida en la Memoria y la falta de definición en planimetría sobre las 45,65 hectáreas de los suelos, antes de Reserva, que se incorporan como industriales.

Los citados informes recogían además: Prueba de lo expuesto anteriormente es la falta de diferenciación entre los suelos susceptibles de edificación y los que no (trazados viarios, parcelas edificables, alineaciones y rasantes), incluso usos pormenorizados que podrían incorporarse, todo esto, parece desprenderse del Plan Especial, al amparo de lo recogido en el artículo 4.2.4.1.d) «el Sistema General constituye una única parcela, por lo que sus viarios deben considerarse como viarios interiores al Sistema General, no delimitando, por lo tanto, alineaciones ni rasantes oficiales. Las parcelas o recuadros que puedan definirse en el Sistema General lo son únicamente a los efectos de delimitación de terrenos objeto de concesión», de manera que conforme a lo regulado en este artículo no sería necesaria la redacción del Plan Especial.

Respecto a lo recogido en el párrafo anterior, cabe mencionar lo preceptuado en el artículo 96.1 de la LOUA, Presupuestos de la ejecución: «El desarrollo de la actividad de ejecución, cualquiera que sea el sujeto legitimado, requerirá la aprobación del instrumento de planeamiento conforme a esta Ley para establecer la ordenación pormenorizada en la clase de suelo de que se trate. En el caso de este Sistema General, el desarrollo se realiza mediante Plan Especial, conforme al artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, tal y como se repite en varias ocasiones en el documento que nos ocupa, y de acuerdo con las finalidades recogidas en el artículo 14.1.a) y conforme al 96.1.d) de la LOUA».

Ahora bien, en lo referente a lo establecido en el citado artículo 2.2.4, en el que se recoge que los Estudios de Detalle «1. Tienen por objeto completar o adaptar las determinaciones del Plan Especial, cuando ello convenga para obtener el grado de precisión necesario para la redacción de los Proyectos de Urbanización y de Edificación,...», cabe recordar que la ordenación «ex novo» que precisa la zona del Subsistema de Actividades Aeroportuarias (dado que el presente Plan Especial no la realiza), en especial sobre las 45,65 hectáreas de los suelos, antes de Reserva, que se incorporan como industriales, no puede realizarse exclusivamente mediante un Estudio de Detalle, el cual sólo puede completar o adaptar algunas determinaciones del planeamiento en áreas de suelos urbanos de ámbito reducido, por lo que difícilmente va a poder ajustar una ordenación que no está previamente establecida en el instrumento de planeamiento urbanístico apropiado, el Plan Especial, siendo necesario un instrumento con idéntico rango que el mismo para completar esas determinaciones.

Apoyando lo recogido anteriormente en el informe, se citan tres sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que se entienden ilustrativas de la capacidad atribuida a los Estudios de Detalle, de fecha 22 de marzo de 2007, 30 de octubre de 2009 y 21 de marzo de 2011.

A la vista de tales antecedentes y de las disposiciones legales de aplicación, en virtud del informe de la Dirección General de Urbanismo de 4 de mayo de 2012; y de conformidad con las competencias atribuidas a la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente por el artículo 10 del Decreto del Presidente 3/2012, de 5 de mayo, y el artículo 1 del Decreto 151/2012, de 5 de junio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, así como por el artículo 31.2.B.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y a la persona titular de dicha Consejería por el artículo 4.3.e) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre,

D I S P O N G O

Artículo 1. Cumplimiento de la Orden de 26 de mayo de 2011.

Se considera cumplimentado el apartado B del artículo 1 de la Orden de 26 de mayo de 2011, relativa a la Aprobación Definitiva del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), si bien deberán subsanarse las siguientes deficiencias:

1. Deberá eliminarse del artículo 2.2.2.2 la frase «...en el caso de obras objeto de concesión...».

2. Del artículo 4.2.4.4 deberá eliminarse la salvedad de cumplir con la intensidad edificatoria establecida para la primera Línea Funcional.

3. Se deberá eliminar del artículo 2.3.3 lo siguiente: «con el objeto de definir los parámetros volumétricos de las edificaciones y a proporcionar las infraestructuras de acceso correspondientes».

De esta manera, el Plan Especial queda aprobado definitivamente, a reserva de la simple subsanación de las deficiencias señaladas anteriormente, así como de las señaladas en el apartado A del artículo 1 de la citada Orden de 26 de mayo de 2011, quedando supeditado su registro y publicación al cumplimiento de las mismas, de acuerdo con el artículo 33.2.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Una vez verificada por la Dirección General de Urbanismo la subsanación de las deficiencias anteriormente señaladas, se procederá al registro y publicación del instrumento de planeamiento, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos siguientes.

Artículo 2. Inscripción en los Registros administrativos de Instrumentos Urbanísticos.

Subsanadas las deficiencias referidas en el dispositivo primero, se procederá a la inscripción y depósito del Plan Especial aprobado definitivamente en los siguientes Registros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre:

a) Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de Bienes y Espacios Catalogados dependiente de esta Consejería, Unidad Registral de la provincia de Sevilla.

b) Registros Municipales de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico correspondientes a los Ayuntamientos de Sevilla y La Rinconada (Sevilla).

Artículo 3. Publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Esta Orden se publicará para general conocimiento en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y, una vez inscrito y depositado el Plan Especial en el Registro Autonómico citado en el dispositivo segundo, se procederá a la publicación del contenido del articulado de sus normas en el mismo Boletín Oficial mediante la correspondiente Orden, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, en relación con el artículo 21.1 del Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los Registros administrativos de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los Bienes y Espacios Catalogados, y se crea el Registro Autonómico.

Artículo 4. Notificación.

La presente Orden se notificará al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, conforme al artículo 9.3 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio; así como a los Ayuntamientos de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Contra la presente Orden, por su naturaleza de disposición administrativa de carácter general, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación o, en su caso, notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, 14 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y con cumplimiento de los requisitos previstos en la misma, así como en el artículo 23.3 del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo. Todo ello, sin perjuicio de que pueda ejercitarse, en su caso, cualquier otro recurso que se estime procedente.

Sevilla, 20 de julio de 2012

LUIS PLANAS PUCHADES
Consejero de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

Tercero. Esta Orden se notificará al Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y al Consejo Consultivo de Andalucía, y se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. No obstante, una vez subsanadas las deficiencias señaladas en el apartado primero de esta orden se publicará una nueva que contendrá la normativa urbanística así como los condicionamientos del informe de Valoración Ambiental, de 13 de septiembre de 2010.

Contra la presente Orden, por su naturaleza de disposición de carácter general, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la publicación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

No obstante lo anterior, una vez que se publique la normativa de esta Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María, previa subsanación de deficiencias señaladas en el apartado primero, por su naturaleza de disposición administrativa de carácter general, podrá ser objeto de recurso contencioso-administrativo ante la correspondiente Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la publicación de la citada normativa de la innovación de planeamiento, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 26 de mayo de 2011

JOSEFINA CRUZ VILLALÓN
Consejera de Obras Públicas y Vivienda

ORDEN de 26 de mayo de 2011, relativa a la aprobación definitiva del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla).

Visto el proyecto de Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), así como el expediente administrativo instruido, y en base a los siguientes:

ANTECEDENTES

1.º El presente Plan Especial tiene por objeto la ordenación urbanística y ampliación del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de máximo rango nacional y regional; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en relación con el artículo 14.1.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

El de Sevilla es un aeropuerto civil internacional de primera categoría y de interés general del Estado. Está situado al noreste de la capital, a 10 kilómetros del centro de la misma, en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada.

El Plan Director del Aeropuerto de Sevilla se encuentra aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (BOE núm. 190, de 9 de agosto de 2001).

2.º Los aeropuertos y sus respectivas zonas de servicio tienen la calificación de sistema general aeroportuario por sus respectivos Planes Generales de Ordenación Urbanística. Este sistema general debe ser desarrollado a través de una Plan Especial o instrumento equivalente que se formula por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramita y aprueba por la Administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable, con las particularidades que se recogen en los artículos 8 y 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

3.º La tramitación a la que ha sido sometido el presente expediente es la siguiente:

Formulación del Plan Especial por parte de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y Orden de Admisión a Trámite del mismo, de 24 de octubre de 2008, de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio (actual Consejería de Obras Públicas y Vivienda).

Aprobación inicial, mediante Resolución de 18 de diciembre de 2008, de la Delegación Provincial en Sevilla de dicha Consejería, sometiéndose al trámite de información pública por plazo de un mes mediante anuncios publicados en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 26, de 9 de febrero de 2009, en el periódico «Diario de Sevilla», el 19 de febrero de 2009 y en el tablón de anuncios de la Delegación Provincial en Sevilla.

Asimismo, el acuerdo de aprobación inicial y del sometimiento a información pública fue notificado a los Ayuntamientos de Sevilla y de La Rinconada, así como a los de Santiponce, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Camas, Carmona y El Viso del Alcor, en tanto que municipios afectados por las Servidumbres Aeronáuticas. De igual manera, se notificó a la entidad Explotaciones Agrícolas Crespo Camino, como propietaria de parcelas afectadas.

Esta fase concluye con la presentación de un escrito de observaciones por parte del Ayuntamiento de Sevilla y de un escrito de alegaciones por parte del Ayuntamiento de Valencina de la Concepción.

Tras este trámite, se produce la Aprobación Provisional, mediante Resolución de 7 de julio de 2010, de la Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Traslado del Plan Especial aprobado provisionalmente al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea para que se pronuncie sobre los aspectos de su competencia, con carácter previo a la aprobación definitiva del mismo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. Al efecto, consta el pronunciamiento favorable de AENA, de 21 de octubre de 2010, sobre la base de los informes favorables emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles, todas pertenecientes al Ministerio de Fomento.

4.º Concluida la tramitación anterior, el titular de la Dirección General de Urbanismo, en fecha 11 de mayo de 2011, emite informe relativo al documento para aprobación definitiva, sobre la base del informe emitido por el Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de dicha Dirección General el anterior 6 de abril, en el que se contiene la descripción detallada, el análisis y la valoración de la documentación, tramitación y determinaciones del instrumento de planeamiento de referencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Competencia.

La competencia para resolver sobre la aprobación definitiva de este Plan Especial corresponde a la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de conformidad con el artículo 31.2.B.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciem-

bre, en relación con el artículo 4.3.e) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, dado que se trata de un instrumento de planeamiento que por su objeto, naturaleza y entidad tiene incidencia e interés supramunicipal.

Segundo. Procedimiento.

La tramitación de este expediente se ha ajustado, en general, a lo dispuesto en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre y en los artículos 32 y 39 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y demás normativa urbanística de aplicación, en cuanto a procedimiento, información pública y participación.

Tercero. Documentación y determinaciones.

Las determinaciones contenidas en el presente Plan Especial se adecuan, en general, a las previsiones contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001.

A la vista de tales antecedentes y de las disposiciones legales de aplicación, en virtud del informe de la Dirección General de Urbanismo de 11 de mayo de 2011; y de conformidad con las competencias atribuidas a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda por el artículo 31.2.B.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y a la persona titular de dicha Consejería por el artículo 4.3.e) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre,

D I S P O N G O

Artículo 1. Aprobación Definitiva del Plan Especial.

A) Se aprueba definitivamente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), a reserva de la simple subsanación de las siguientes deficiencias, quedando supeditado su registro y publicación al cumplimiento de la presente Orden, de acuerdo con el artículo 33.2.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía:

1. En la Memoria deberá recogerse un apartado sobre el resultado de las medidas y actuaciones adoptadas para el fomento de la participación ciudadana y de la información pública, de conformidad con el artículo 19.1.4.ª de la LOUA.

2. Deberá incluirse en la Memoria un anejo sobre el cumplimiento de las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía, conforme al Decreto 293/2009, de 7 de julio.

3. Deberá incorporarse en la Memoria un apartado específico que recoja las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, de conformidad con lo previsto en el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

4. Las referencias a la normativa autonómica sobre atribución de competencias en materia de urbanismo, contenidas en la página 4 de la Memoria, deberán realizarse a la actualmente vigente, constituida por el Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Asimismo, no es de aplicación la Orden de 18 de marzo de 2003, por la que se mantiene la vigencia, de forma transitoria, de las resoluciones de delegación de competencias urbanísticas en los Ayuntamientos, en desarrollo del Decreto 77/1994, de 5 de abril, pues la misma se refiere a instrumentos urbanísticos en los que a la entrada en vigor de la LOUA hubiera recaído aprobación inicial, lo que no es el caso. Por tanto, deben eliminarse las referencias a esta normativa.

5. Las referencias al documento «Bases y Estrategias» del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, contenidas en la página 4 de la Memoria, deberán realizarse al documento ya aprobado del citado Plan de Ordenación, lo que se produjo mediante el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre.

De igual manera, en relación a determinados Planes de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional, al señalar que se encuentran en fase de redacción, cuando en la actualidad los mismos están ya en fase de tramitación o aprobación. Este es el caso del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado por el Consejo de Gobierno mediante el Decreto 267/2009, de 9 de junio.

6. Las referencias a los Planes Generales de Ordenación Urbanística de Sevilla y de La Rinconada deben actualizarse a la fecha de aprobación definitiva de los mismos; asimismo, deberán recogerse entre los planos de información del Plan Especial los planos de ambos planeamientos generales en lo relacionado con el aeropuerto.

7. El Estudio Económico-Financiero se encuentra desfasado pues se refiere a la inversión presupuestada para el año 2005, por lo que se deberá actualizar.

8. En relación al artículo 1.2 «Normativa General de aplicación», deben realizarse las siguientes correcciones:

- La fecha de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley 7/2002) es 17 de diciembre de 2002.

- Se incluye cierta legislación que actualmente está derogada, por lo que las referencias a las mismas deberán sustituirse por la legislación vigente:

- La legislación estatal de suelo está constituida por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.

- El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, ha sido derogado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

- En el ámbito autonómico, la Ley 7/1994, de 18 de mayo, ha sido derogada por la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

9. Conforme a la legislación urbanística vigente, los Estudios de Detalle no pueden alterar algunas de las condiciones recogidas en el artículo 4.2.4 ni en el 4.2.5.1, tal y como permiten los artículos 2.2.5 y 4.2.5.2, respectivamente. Por ello, y con el objeto de evitar confusiones, el Plan Especial deberá remitir a la citada legislación en lo relativo al objeto, alcance y tramitación de los Estudios de Detalle.

10. Deberá añadirse en el apartado 2 del artículo 4.2.3 del Plan Especial que las variaciones o adaptaciones de la Zonificación a las que éste se refiere se realizarán mediante Plan Especial o Estudio de Detalle, según el alcance de las mismas conforme a la legislación urbanística vigente.

11. Deberá eliminarse el apartado 2 del artículo 4.3 de la Normativa que recoge la posibilidad de que el Plan Especial incorpore y/o desarrolle en su ordenación las Reservas Aeroportuarias y ello porque no se entiende si se está refiriendo al propio Plan Especial en futuro o está regulando la posibilidad de que el Plan Especial ordene las Reservas Aeroportuarias con otros usos, en cuyo caso no tiene sentido que se incorpore como normativa del Plan Especial.

Una vez verificada por la Dirección General de Urbanismo la subsanación de las deficiencias anteriormente señaladas, se procederá al registro y publicación del instrumento de planeamiento, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos siguientes.

B) Se suspende la siguiente determinación del Plan Especial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33.2.c) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre:

La figura del Proyecto de Ordenación regulada en los artículos 2.2.2.2; 2.2.3.2; 2.2.4; 2.3.2.5; 2.3.3, apartados 2 y 3; 4.2.1.5; 4.2.4.4; y 4.3.3 de la Normativa, figura mediante la cual se preveía realizar la ordenación detallada exigible a la finalidad propia de este Plan Especial, atribuyéndosele facultades y contenido urbanístico propios de Plan Especial o, en ocasiones, de Estudio de Detalle, cuando no son instrumentos

de planeamiento regulados en la legislación urbanística andaluza vigente.

Por tanto, deberá eliminarse la remisión a los Proyectos de Ordenación y efectuarse a los instrumentos de planeamiento de desarrollo correspondientes, Plan Especial o Estudio de Detalle, según el contenido y alcance de la ordenación que se proponga.

Artículo 2. Inscripción en los Registros administrativos de Instrumentos Urbanísticos.

Subsanadas las deficiencias referidas en el apartado A del artículo 1, se procederá al depósito e inscripción del Plan Especial aprobado definitivamente en los siguientes Registros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre:

a) Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de Bienes y Espacios Catalogados dependiente de esta Consejería, Unidad Registral de la provincia de Sevilla.

b) Registros Municipales de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico correspondientes a los Ayuntamientos de Sevilla y de La Rinconada.

Artículo 3. Publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Esta Orden se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y, una vez inscrito el Plan Especial en el Registro Autonómico citado en el artículo anterior, se procederá a la publicación del contenido del articulado de sus Normas en el mismo Boletín Oficial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, en relación con el artículo 21.1 del Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los Registros administrativos de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los Bienes y Espacios Catalogados, y se crea el Registro Autonómico.

Artículo 4. Notificación.

La presente Orden se notificará al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, conforme al artículo 9.3 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, a los Ayuntamientos afectados, así como a cuantos interesados consten en el expediente administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición final única. Habilitación para su desarrollo.

Se faculta a la persona titular de la Dirección General de Urbanismo para adoptar cuantas medidas sean precisas para el desarrollo y ejecución de esta Orden.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer recurso potestativo de reposición, ante este mismo órgano, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de la publicación o, en su caso, notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, así como en el artículo 23.4 del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo; o bien, directamente, recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación o, en su caso, notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, 14 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y con cumplimiento de los requisitos previstos en la misma.

No obstante lo anterior, una vez que se publique la normativa de este Plan Especial, previa subsanación de las deficien-

cias señaladas en el apartado A del artículo 1 de esta Orden, por su naturaleza de disposición administrativa de carácter general, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación o, en su caso, notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, 14 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, y con cumplimiento de los requisitos previstos en la misma, así como en el artículo 23.3 del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre.

Todo ello, sin perjuicio de que pueda ejercitarse, en su caso, cualquier otro recurso que se estime procedente.

Sevilla, 26 de mayo de 2011

JOSEFINA CRUZ VILLALÓN
Consejera de Obras Públicas y Vivienda

ORDEN de 31 de mayo de 2011, por la que se acuerda la Formulación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Adra (Almería).

El Puerto de Adra, de uso tanto pesquero como náutico-deportivo, fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto. Posteriormente, mediante acuerdo del Consejo de Administración de la, entonces, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, de 13 de julio de 1994, se aprobó el Plan de Usos del Puerto de Adra, Plan que fue modificado mediante la Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 7 de noviembre de 2008 (BOJA núm. 256, de 26 de diciembre), y que incluye una nueva propuesta de delimitación de la zona de servicio del puerto, si bien condicionada a su formalización por parte de la Administración General del Estado de conformidad con la legislación en materia de costas. Asimismo, el citado Plan propone una reorganización de los usos del puerto.

Dicho puerto, inmerso dentro del tejido consolidado del núcleo urbano de Adra, es uno de los mas extensos en su entorno y el segundo en superficie de los existentes en la provincia de Almería, después del de Garrucha, y exceptuando los puertos de Motril y Almería, ambos de interés general y gestión estatal. La adscripción del dominio público portuario ocupado por el Puerto de Adra tiene una superficie total de 297.228 m², de los cuales 166.761 m² corresponden a superficie ocupada por agua abrigada y 130.467 m² a zona de servicio en tierra.

Por otro lado, cabe reseñar lo recogido en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, aprobado por el Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, en lo referente al Puerto de Adra, siendo destacable, entre otras, las siguientes pautas básicas: remodelación de espacios portuarios reequilibrando los usos pesquero y recreativo en los puertos de gestión autonómica, para lo que se prevén actuaciones en el Puerto de Adra (Almería), entre otros; optimización de la lámina de agua abrigada disponible, para lo que se prevén actuaciones, entre otros, en Adra (Almería).

Por su parte, el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería, aprobado por el Decreto 222/2002, de 30 de julio, recoge en su artículo 106, respecto al Puerto de Adra, entre otras consideraciones, la necesidad de actuaciones de mejora de la zona industrial y de almacenaje aneja al Puerto de Adra.

El planeamiento general vigente en el municipio de Adra está constituido por unas Normas Subsidiarias, cuya Revisión se aprobó definitivamente por Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería de 25 de abril y de 2 de mayo de 1996, contando con un Texto Refundido aprobado por Resolución de esta misma Comisión

Sevilla a 8 de julio de 2010

S A L I D A	JUNTA DE ANDALUCIA	
	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA	
	19 JUL. 2010	
	Delegación Provincial	17 Sevilla

URBANISMO Expte.: SE/430/02

Aeropuertos Españoles y Navegación
Aérea
C/ Arturo Soria, 109
28043 - Madrid

ASUNTO: Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla.

Por el presente escrito se le notifica que por resolución de Delegada en Sevilla de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de fecha 7 de julio de 2010, se aprobó provisionalmente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada.

EL JEFE DE SERVICIO DE
URBANISMO,

Fdo.: Esteban Castellvi Martínez

Aena	
Aeropuertos Españoles	
DIRECCIÓN PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	
ENTRADA Nº	12.677
FECHA	27/07/10
PASEA	ITI

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea	
Aena - Registro General	
①	26 JUL. 2010
ENTRADA Nº 2055	

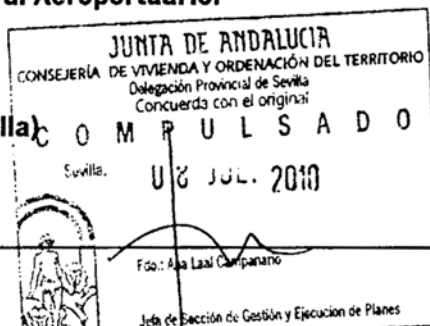


EXPEDIENTE: SE/430/02

ASUNTO: Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

PROMOTOR: AENA.

MUNICIPIOS: SEVILLA – LA RINCONADA (Sevilla)



VISTO el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, cuyo ámbito territorial ocupa terrenos de los términos municipales de Sevilla y La Rinconada.

CONSIDERANDO

1. Que el Plan Especial ha sido formulado por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", en virtud de lo establecido por el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, aprobado por Orden Ministerial de 23 de Julio de 2001 (BOE nº 190, de 9 de agosto de 2001).
2. Que este proyecto se redacta en conformidad con lo establecido por el artículo 14.1.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, así como con los artículos 8 y 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre 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 de orden social.
3. Que el proyecto propone la ordenación urbanística y ampliación de un sistema general de incidencia supramunicipal que se encuentra entre los términos municipales de Sevilla y La Rinconada y cuyo ámbito de afección se extiende a los municipios de Santiponce, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Camas, Carmona y el Viso del Alcor.
4. Que el proyecto contiene sustancialmente, de forma adecuada, la documentación especificada por el artículo 19 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
5. Que el Plan Especial fue aprobado inicialmente por Resolución de la Delegada Provincial de Vivienda y Ordenación del Territorio de fecha 18 de diciembre de 2008, y sometido a información pública por plazo de un mes mediante inserción de anuncios en el BOJA nº 26 de 9 de febrero de 2009, en el periódico "Diario de Sevilla" de fecha 19 de febrero de 2009 y en



el tablón de anuncios de la Delegación Provincial. Así mismo, el acuerdo de aprobación inicial y del sometimiento a información pública del proyecto fue notificado a los Ayuntamientos de Sevilla, La Rinconada, Santiponce, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Camas, Carmona y El Viso del Alcor, y a los propietarios de las parcelas afectadas.

6. Que durante el periodo de exposición a información pública se presentó un escrito de alegaciones por parte del Ayuntamiento de Valencina de la Concepción, así como un escrito de observaciones por parte del Ayuntamiento de Sevilla.
7. Que se solicitaron informes a los siguientes organismos sectoriales afectados por el proyecto: Ministerio de Fomento, Agencia Andaluza del Agua y Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente.
8. Que, fruto de los citados informes, se produjeron modificaciones en el proyecto respecto al documento aprobado inicialmente.
9. En virtud de la competencia que me da la Orden de 24 de Octubre de 2008 del Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio por la que se admite a trámite el Plan Especial,

RESUELVO:

- a) Aprobar provisionalmente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, cuyo ámbito territorial ocupa terrenos de los términos municipales de Sevilla y La Rinconada.
- b) Dar traslado a la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda como competente para la aprobación definitiva de este Plan Especial para que proceda a la misma, previo informe de la Dirección General de Urbanismo.

Sevilla, a 7 de julio de 2010



José Eladio Seco Domínguez
Presidente Director General

Excma. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo
Consejera de Obras Públicas y Transporte
Plaza de la Contratación, 3
41071 - SEVILLA

Madrid, 24 de marzo de 2003
DPI/DPD- 8695

La Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", *Aena*, con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, y una vez aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001, formuló el Plan Especial del Aeropuerto de Sevilla, que fue remitido a la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, el 28 de mayo de 2002.

El 22 de julio de 2002, por parte de este organismo, se nos indica, que, de acuerdo con la legislación vigente, el órgano competente para la tramitación del Plan Especial es la Diputación Provincial de Sevilla.

Por ello, con fecha 7 de agosto de 2002 se comenzó de nuevo la tramitación ante la Diputación Provincial de Sevilla, llegando a ser informado el Plan Especial por el Jefe del Servicio de Urbanismo de la Diputación.

Posteriormente, el 24 de enero de 2003, la Diputación Provincial de Sevilla, nos devuelve la documentación remitida indicándonos que, la competencia ha pasado a ser de la Junta de Andalucía, por lo que con motivo de la entrada en vigor de la nueva Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, y de acuerdo con el artículo 9 del citado Real Decreto, se remite un ejemplar del Plan Especial del Aeropuerto de Sevilla, actualizado a la fecha, para que procedan a su tramitación y aprobación de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable, significándole que deberá dar traslado a la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional o trámite equivalente, para que se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Para su mayor conocimiento, se adjunta a la presente, todas las comunicaciones recibidas de la Diputación Provincial de Sevilla, en las que constan las actuaciones practicadas tendentes a la Aprobación Inicial del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla.

Se adjunta una copia del Plan Director en formato digital para su conocimiento.







EDICIÓN IDT132.501. SEPTIEMBRE 2005. MODIFICADO ENERO 2010, JULIO 2011, MARZO 2012, JUNIO 2012 Y AGOSTO 2012

ÍNDICE DE PÁGINAS MODIFICADOS RESPECTO A LA EDICIÓN IDT132.501 DE SEPTIEMBRE 2005. MODIFICADO ENERO 2010, JULIO 2011, MARZO 2012 Y JUNIO 2012

(De acuerdo las indicaciones establecidas en la Orden de 20 de julio de 2011, sobre el cumplimiento de la Orden de 26 de mayo de 2011, relativa a la Aprobación Definitiva del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía)

TEXTO

III. NORMAS URBANÍSTICAS

Páginas 3, 4 y 9.

Aena

Madrid, agosto de 2012

ÍNDICE DE CONTENIDO

I. MEMORIA

I.1. ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

Objetivo y Alcance

Entidad Promotora del Plan Especial

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE

Normativa en el Sector de la Navegación Aérea

Normativa Territorial

Planeamiento Vigente

Orden Ministerial de Plan Director

SITUACIÓN ACTUAL

I.2. ORDENACIÓN

PRINCIPIOS GENERALES

Estructura Funcional propuesta

DESCRIPCIÓN

Ámbitos afectados por el Plan Especial

Organización Espacial y Ordenación según Subsistemas

Redes de Circulaciones

Redes de Infraestructuras

Incidencia Ambiental

Bienes de Interés Cultural

LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO

Servidumbres Aeronáuticas Legales

I.3 ANEJO MEMORIA

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS

Plan de desarrollo. Conjunto de Actuaciones.

III. NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

3. AFECCIONES Y LIMITACIONES AL DESARROLLO URBANÍSTICO DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y SU ENTORNO

4. CONDICIONES PARTICULARES

IV. PLANOS

I. MARCO GENERAL

II. INFORMACIÓN

III. ORDENACIÓN





I. MEMORIA





I.1. ANTECEDENTES



OBJETIVO Y ALCANCE

El Plan Director del Aeropuerto de Sevilla fue aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 190, de 9 de agosto de 2001).

Su aprobación 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 su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social, desarrollada posteriormente 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”, donde se establece la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación denominado Plan Director.

Dicho artículo también establece que el Sistema General Aeroportuario se desarrollará a través de un Plan Especial o instrumento equivalente.

El presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, tiene por objeto la ordenación urbanística del Aeropuerto de Sevilla como elemento fundamental de la estructura del territorio, y como pieza del sistema general de comunicaciones.

El ámbito del Sistema General Aeroportuario incluye las infraestructuras e instalaciones para las actividades aeroportuarias y complementarias; tanto en lo que se refiere a las actualmente existentes como a las que se prevén para garantizar su desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico establecidos en el Plan Director

para alcanzar la máxima eficacia de los servicios aeroportuarios reduciendo el impacto medioambiental que genera en su entorno.

El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria conlleva el aprovechamiento de las oportunidades económicas que las instalaciones aeroportuarias pueden generar en su entorno inmediato y el sostenimiento de las posibilidades de crecimiento de los complejos aeroportuarios.

Fuera del ámbito del Sistema General Aeroportuario el Plan Director propone, para su consideración por las autoridades competentes en materia de urbanismo y ordenación del territorio, la previsión de un “Área de Cautela Aeroportuaria”, necesaria para garantizar una posible expansión del aeropuerto, que pueda ser requerida, dentro de la visión estratégica, en un horizonte de tiempo aún no definido.

El Plan Especial recoge dicha Área de Cautela Aeroportuaria, así como las recomendaciones para armonizar la implantación y operación del Sistema General Aeroportuario con el planeamiento urbanístico y territorial de su entorno.

La inclusión de estas Áreas de Cautela Aeroportuaria dentro del Sistema General Aeroportuario, es competencia del Ministerio de Fomento, y se realizará a través de un nuevo Plan Director.

Se redacta el presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario al amparo de la vigente Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, que en su artículo 14 determina que “Los Planes Especiales pueden ser municipales o supramunicipales y tener por objeto las siguientes finalidades: a) Establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras,

servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable.”

ENTIDAD PROMOTORA DEL PLAN ESPECIAL

La elaboración del Plan Especial se justifica desde el punto de vista del interés público, por la necesidad de mejorar la estructura, la seguridad y la capacidad operativa del Aeropuerto de Sevilla; lo que conlleva a su vez la necesidad de garantizar su adecuada integración como pieza esencial de la estructura general y orgánica del territorio.

De acuerdo con lo anterior, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea ha promovido la redacción del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla; mediante el presente Plan Especial se integran en el marco urbanístico las determinaciones del Plan Director, para resolver los aspectos más directamente relacionados con los requerimientos aeronáuticos de las mejoras del Aeropuerto.

Todas las actuaciones que conforman las mejoras del aeropuerto quedan condicionadas a que se cumplan las previsiones de demanda del Plan Director, con lo que se irán ejecutando en consecuencia.



NORMATIVA EN EL SECTOR DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Normativa General

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea, está contenida, en primer lugar, en la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito.

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 de julio de 1977, por la que desapareció la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire.

La legislación sobre el sector aéreo se revisó en profundidad a partir del Real Decreto 1.558/1977 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.

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 a tal fin el Organismo Autónomo Aeropuertos

Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, según Real Decreto 905/1991 de 14 de junio, y que posteriormente, fue adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Aena es una Entidad con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, con una doble capacidad jurídica, pública y privada, y con recursos económicos propios y patrimonio constituido por los bienes inmuebles que le ha adscrito el Estado.

Es, pues, facultad y responsabilidad de Aena elaborar los planes y proyectos de contenido urbanístico referidos a los Sistemas Generales Aeroportuarios bajo su competencia, que se tramitarán y aprobarán por la administración urbanística competente de acuerdo con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

Normativa Específica

En la actualidad, las disposiciones vigentes y aplicables sobre régimen y características de aeródromos y aeropuertos, están contenidas en la Ley de Navegación Aérea, cuya clasificación se ha adaptado al concepto de "interés general" de la Constitución, por Real Decreto 2858/1981 de 27 de noviembre.

Por otro lado, 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 su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, 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”, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

Ratificando la competencia exclusiva del Ministerio de Fomento en esta materia, la nueva norma distingue entre la figura del Plan Director, de naturaleza y contenido estrictamente aeroportuario, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, como instrumento de ordenación urbanística en el que se contempla la incorporación de la compleja estructura funcional del aeropuerto en el territorio circundante.

Asimismo, el artículo 166 de la Ley 13/1996 determina la preceptiva calificación del “Aeropuerto y su Zona de Servicio” como Sistema General en los Planes Generales e instrumentos de ordenación del territorio, conteniendo además los aspectos de su tramitación en el marco urbanístico; y precisando, con especial significación, que las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto 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 84.1 b 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, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial de los aeropuertos, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto, incluyendo las ayudas a la navegación aérea, son limitaciones al desarrollo urbanístico del aeropuerto y su entorno derivadas jurídicamente del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo, y cuyo objeto es garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo.



En la actualidad, la norma fundamental es el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, en los cuales se establece tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres y su tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto. El Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, también modifica las Servidumbres Aeronáuticas en Helipuertos y regula excepciones a los límites establecidos por la superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Sevilla, sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por Real Decreto 1241/1990 de 28 de septiembre (BOE nº 248, de 16 de octubre de 1990). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos y estructura de ayudas a la navegación aérea de aquella fecha, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

Por otro lado, las servidumbres acústicas están reguladas, junto con las aeronáuticas, a través de la ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre "Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea"; donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones, a expensas de una posterior disposición reglamentaria que las desarrolle.

NORMATIVA TERRITORIAL

Dado su carácter de núcleo de comunicaciones e intercambio de gran complejidad, y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial, con gran

consumo de espacio, el Sistema General Aeroportuario, cuya competencia esencial reside en la Administración General del Estado, está sujeto también a la normativa en materia urbanística y territorial: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de las Administraciones Autonómicas, y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

Si bien la tramitación de estos Planes Especiales de Infraestructuras debe interpretarse conforme a lo dispuesto por las Leyes urbanísticas y de ordenación territorial de las Comunidades Autónomas, se encuentran sujetos a lo dispuesto por las Leyes sectoriales del Estado y a las conclusiones establecidas por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en relación con la planificación sectorial del mismo.

Normativa Estatal. Ley del Suelo.

La legislación básica en materia de suelo la constituye el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo Con carácter supletorio se aplica la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Texto Refundido Real Decreto 1346 de 1976), y sus Reglamentos de Desarrollo.

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, ha 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 exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En este sentido la Comunidad Autónoma de Andalucía dispone de un marco jurídico propio establecido por la Ley Autonómica 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA). Con ella 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 I de la LOTA como actividad de planificación e intervención singular en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

El otro texto legal que viene a establecer los elementos de incardinación con la anterior ley es la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía publicada en el BOPA nº 429, de 19 de diciembre. Esta ley, junto con 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, viene a formar el cuerpo legislativo de la planificación territorial y urbanística de Andalucía.

El artículo 14 de la Ley 7/2002, establece que los Planes Especiales podrán establecer, desarrollar, definir y, en su caso ejecutar o proteger las infraestructuras y servicios.

La normativa reguladora del ejercicio de las competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo por la Administración de la Junta de Andalucía, está actualmente contenida en el Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

El presente Plan Especial se formula teniendo como base las previsiones contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla. Previamente a su aprobación definitiva la Administración competente dará traslado a la entidad pública empresarial Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, del acuerdo de aprobación provisional para que dicho organismo se pronuncie según los plazos y contenidos establecidos en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998.

OTRAS NORMATIVAS

Las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía, conforme al Decreto 293/2009, de 7 de julio (BOJA nº 140, de 21 de julio de 2009). Ver anejo al respecto.

PLANEAMIENTO VIGENTE

Escala Autonómica. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

A partir de la Ley 1/1994, LOTA, la Consejería de Política Territorial elaboró el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), fue aprobado por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250, de 29 de diciembre de 2006).

El principal objeto de este documento es establecer el diagnóstico de los problemas y oportunidades regionales así como la formulación de objetivos y estrategias de desarrollo sostenible y equilibrado. Dentro de las estrategias de ordenación territorial del Plan se establece la necesidad de reforzar y completar el sistema de accesos a las redes de transporte, entre las que se encuentra la red de aeropuertos de la región.

Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional establecen los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en un ámbito menor, siendo el marco de referencia para el desarrollo y coordinación de las actividades de incidencia en el territorio tanto públicas como privadas. Actualmente están en fase de tramitación o aprobación y abarcan a un conjunto coherente de las denominadas por el Plan Ciudades Medias, como la Costa Occidental de Huelva, la Costa Noroeste de Cádiz, Bahía de Cádiz, Aglomeración Urbana de Sevilla (aprobado por el Consejo de Gobierno mediante Decreto 267/2009, BOJA nº 250, de 29 de diciembre), Aglomeración Urbana de Granada, Aglomeración Urbana de Málaga, Comarca del Campo de Gibraltar.

Igualmente se redactan diversos planes con incidencia en la ordenación del territorio como el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, Plan de Carreteras y Planes de Ordenación de Recursos Naturales.

Escala Local. Planeamiento Municipal

El Aeropuerto de Sevilla está situado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Sevilla y La Rinconada.

El municipio de Sevilla dispone de un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) 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 Revisión 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).

En sus disposiciones, el PGOU califica el ámbito del actual aeropuerto como Sistema General Aeroportuario y casi íntegramente como suelo urbano, llegando la extensión de los terrenos así considerados, más allá de los límites contemplados en el presente Plan Especial por el borde Sur. Los terrenos donde se encuentra el Sistema de Iluminación de aproximación, situados al norte de la CN-IV y pertenecientes al ámbito del Sistema General son considerados suelo no urbanizable. Además se prevé la posibilidad de una reserva para la conexión de la vía de ferrocarril, AVE, entre la estación de Sevilla- Santa Justa y el Aeropuerto; de igual modo la reserva para la posible ampliación de las líneas del metro hasta el Aeropuerto.

Por otro lado, con respecto al Dominio Público Pecuario, el PGOU recoge, en su plano "O.E.13. El sistema viapecuario", las vías pecuarias que discurren por el municipio, a la vez que indica cuales se encuentran desafectadas o se consideran desafectables. Asimismo recoge el trazado de la propuesta cambio de trazado para dichas vías, en el que se ha tenido en cuenta los criterios de continuidad, consenso y compensación.

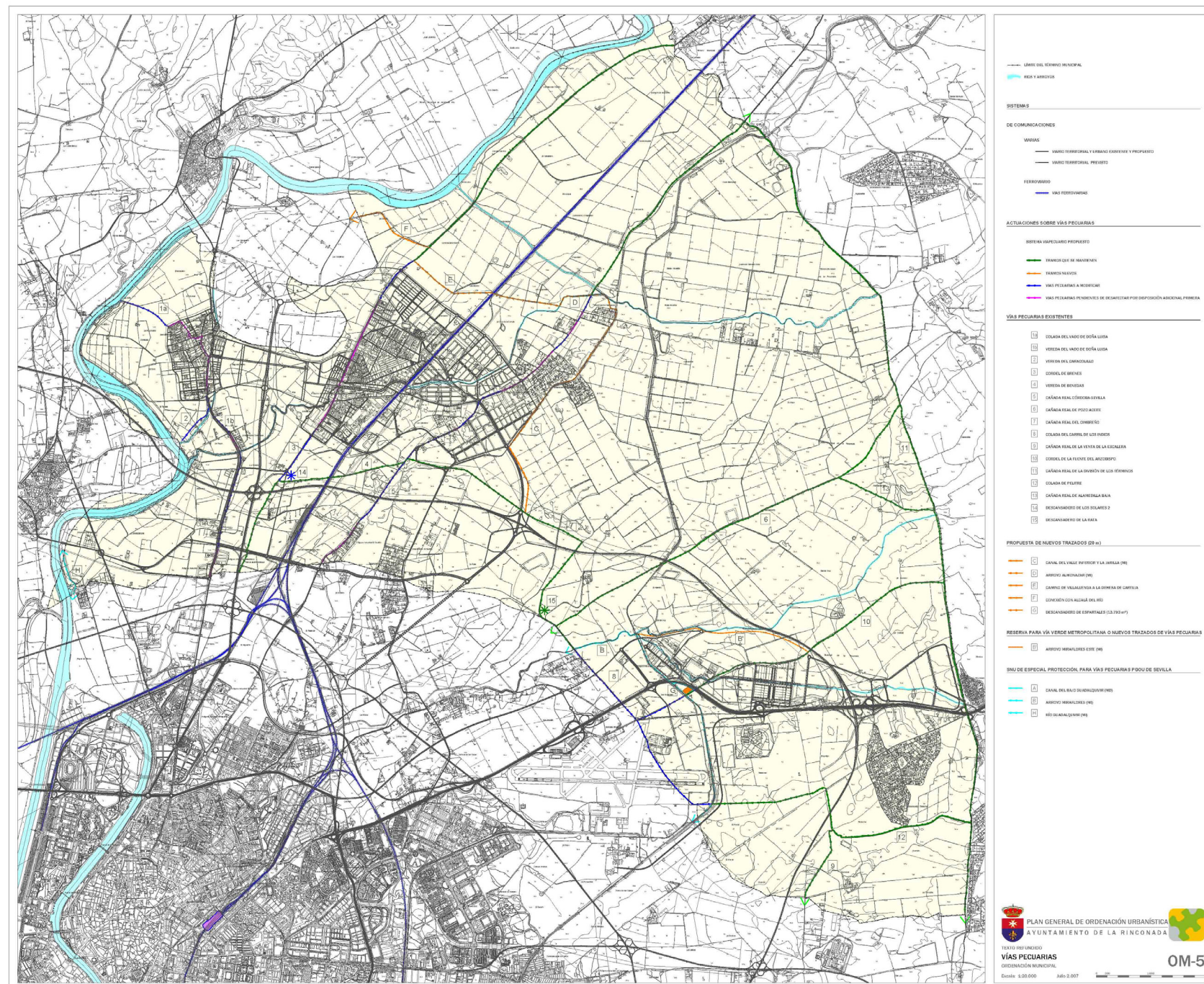


El municipio de La Rinconada dispone de un Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente mediante—Resolución de 29 de junio de 2007, de la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla (BOJA nº 46, de 6 de marzo de 2008). El aeropuerto es calificado como Sistema General de Equipamiento, 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.

Por otro lado, la Revisión Parcial del PGOU para su adaptación al POTAUS, se ha aprobado inicialmente el 15 de julio de 2010 (Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla nº 227, de 30 de septiembre).

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 m² y están situados junto a la margen Norte de la Autovía N-IV muy próximos al aeropuerto.

El Plan General de La Rinconada contempla proteger las vías pecuarias existentes, así como los suelos previstos para las modificaciones de trazado, instando a la modificación de su trazado, en aquellos casos que hayan perdido su funcionalidad y resulten incompatibles con la racionalidad de las actuaciones urbanísticas y de infraestructuras. Asimismo indica la tramitación que debe seguir el expediente administrativo de modificación de trazado, conforme al arto 41.5 y ss. del Decreto 155/98, de 21 de julio y la Ley 31/1995 de Vías Pecuarias.



ORDEN MINISTERIAL DE PLAN DIRECTOR
(publicada en BOE nº 190, de 9 de agosto de 2001)

15738 ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Sevilla.

El aeropuerto de Sevilla, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de primera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1241/1990, de 28 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Sevilla (San Pablo).

El aeropuerto de Sevilla sirve un tráfico fundamentalmente nacional. Su participación en el tráfico total de España fue de un 1,42 por 100, y con respecto al año 1997 experimentó un crecimiento del 3,7 por 100. En el año 1998 alcanzó 1.691.798 pasajeros. Su importancia como aeropuerto nacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, el 78,04 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (09-27) de 3.360 × 45 metros, con tres calles de salida y dos accesos a cabecera dobles en «by-pass», y rodadura paralela, con una capacidad de 28 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con 23 puestos de estacionamiento, con una capacidad similar a la de la pista: 30 movimientos hora.

El aeropuerto de Sevilla dispone de un edificio para el tratamiento de los pasajeros, con una superficie total de 62.000 metros cuadrados repartidos en tres alturas, de un edificio terminal y un área de carga, situados al oeste del edificio terminal de pasajeros, zona industrial donde se encuentran las instalaciones que ocupa la empresa Construcciones Aeronáuticas (CASA), almacenes y talleres y un edificio terminal de aviación general.

Finalmente, el aeropuerto tiene una serie de instalaciones peculiares, como son dos hangares, uno perteneciente a la Dirección General de Tráfico y otro a la Dirección General de Policía, una zona delimitada para el aterrizaje de aeronaves de ala móvil, dos pequeños edificios pertenecientes a la Comandancia Militar Aérea y dos hangares de la Maestranza Aérea.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad andaluza como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Sevilla y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Sevilla que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber un el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la construcción de una RESA en cabecera 27 y soterramiento del canal del Bajo Guadalquivir; la ampliación en cinco puestos de estacionamiento tipo C de la plataforma comercial,

con una superficie aproximada de 27.000 metros cuadrados; la ampliación de la plataforma de aviación general conforme a las exigencias de la demanda; diversas actuaciones en el edificio terminal de pasajeros, como la habilitación de aproximadamente 5.000 metros cuadrados para actividades comerciales; la división del hipódromo de distribución de equipajes en dos para abarcar más mostradores de facturación, la construcción de una segunda comunicación entre el vestíbulo de salidas y la zona de preembarque para distribuir el flujo de pasajeros con dos zonas destinadas al control de seguridad; la ampliación de la sala de recogida de equipajes comunitaria a costa de la sala de recogida de equipajes internacionales; la ampliación del vestíbulo de llegadas en 250 metros cuadrados, e independizar el acceso para embarque remoto a las aeronaves del acceso mediante pasarela; la ampliación del aparcamiento de vehículos hasta contar con 1.740 plazas; la redistribución de espacios en el terminal de carga; la construcción o habilitación de un terminal destinado a los usuarios de aviación general, y la construcción de una red separadora de fluviales y fecales de SEI, central eléctrica, nave de cocheras y talleres, edificio de catering, instalaciones de CASA y zona de taxis. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del aeropuerto de Sevilla» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 535,5 hectáreas, de las cuales 252,44 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 80,93 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 202,13 hectáreas a las Zonas de Reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como Anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se encuentran ubicados en el extremo de la cabecera 27, y ocupan una superficie total de 5,10 hectáreas que se representan en el plano número 4.2 del Plan Director.



Tercero.—La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. «Reserva Aeroportuaria».

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 252,44 hectáreas, que se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 09-27, tres calles de salida y una calle de rodadura paralela. Además de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales existe otra de aviación general, situada al oeste de la anterior.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 80,93 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4 del Plan Director:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 29,57 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,38 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 26,39 hectáreas.

2.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,5 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 15,83 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto. Superficie: 7,26 hectáreas.

3. La Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar en desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Esta reserva aeroportuaria ocupa una superficie estimada de 202,13 hectáreas, y se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del Aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 23 de julio de 2001.

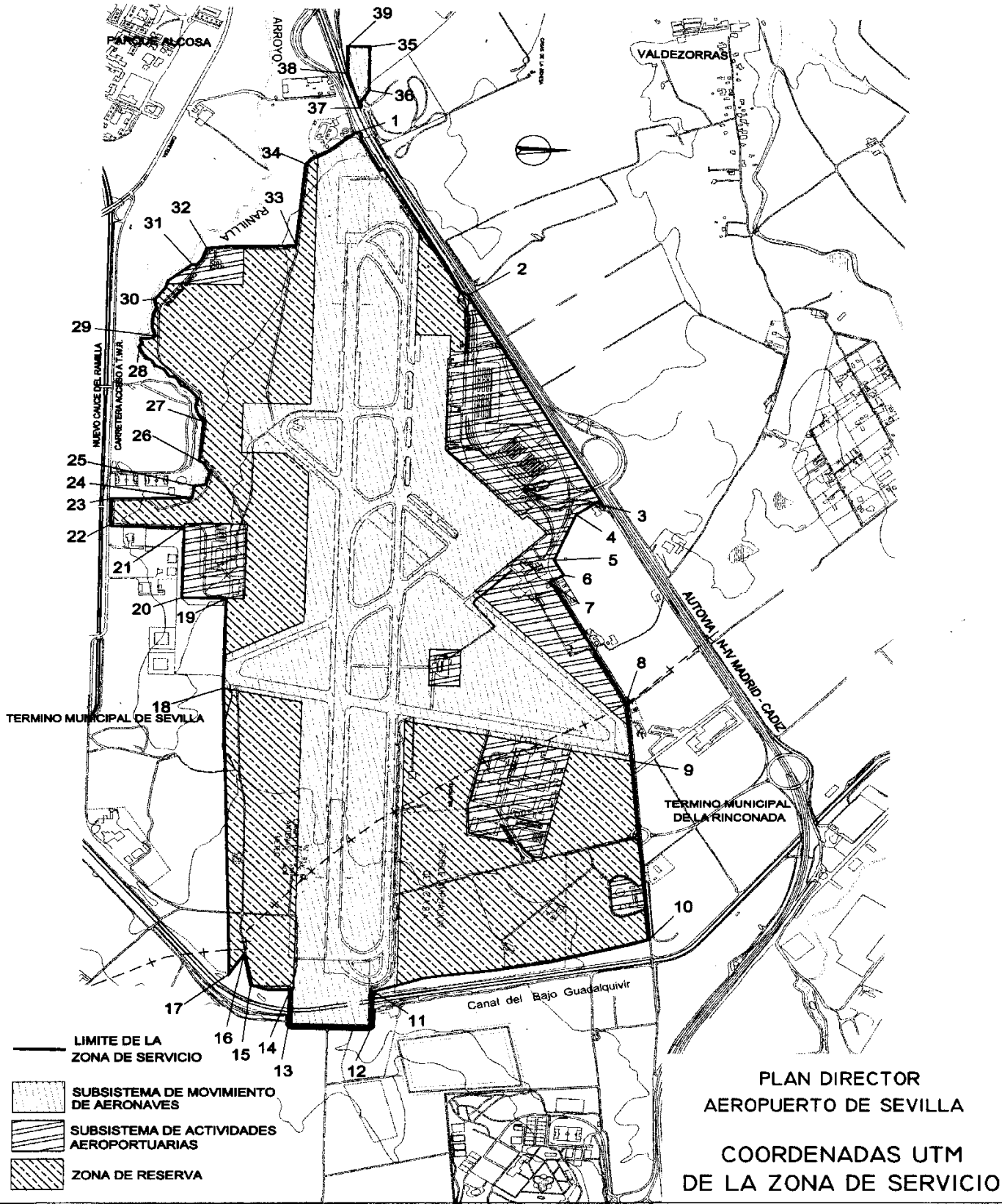
ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

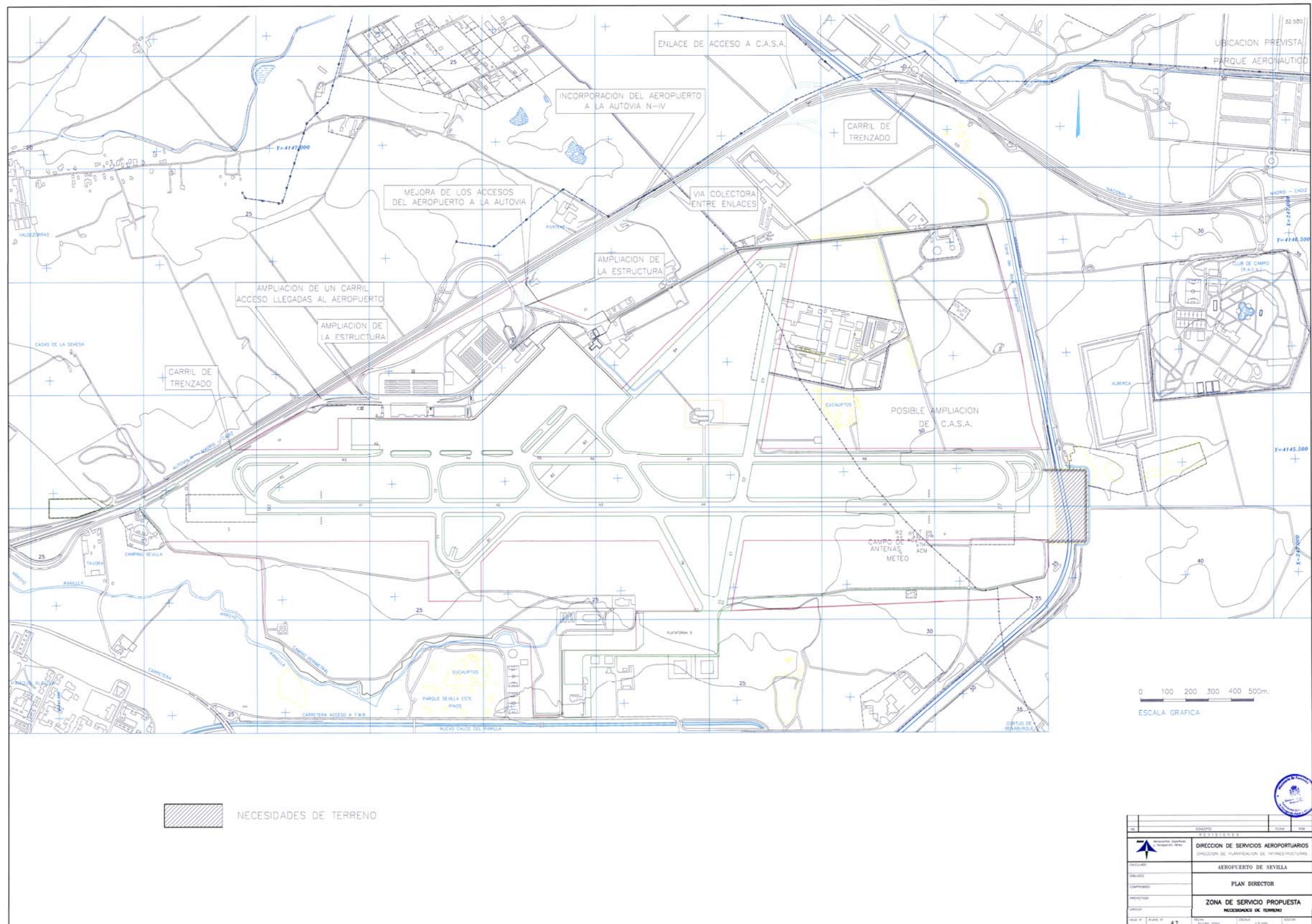


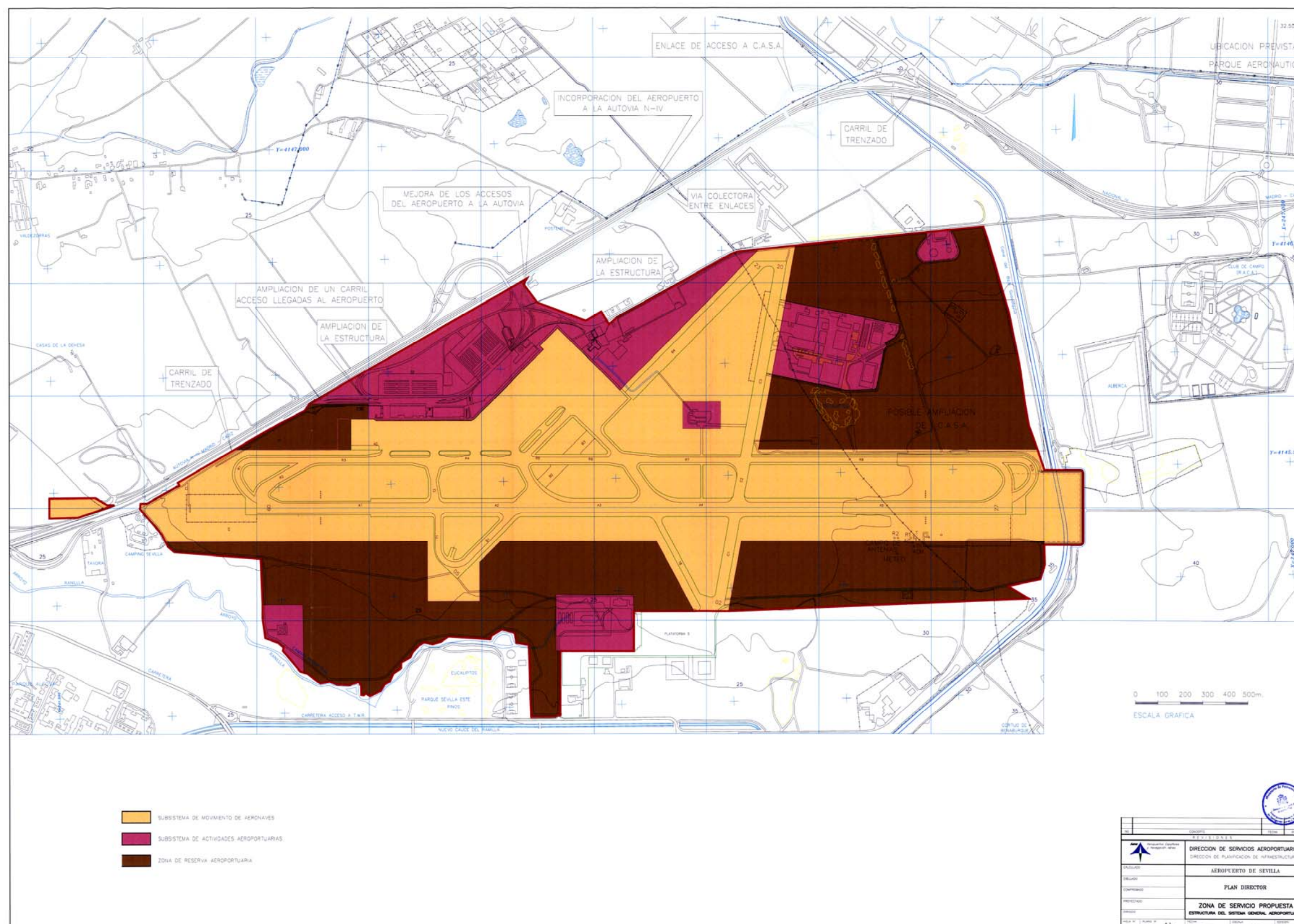
COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

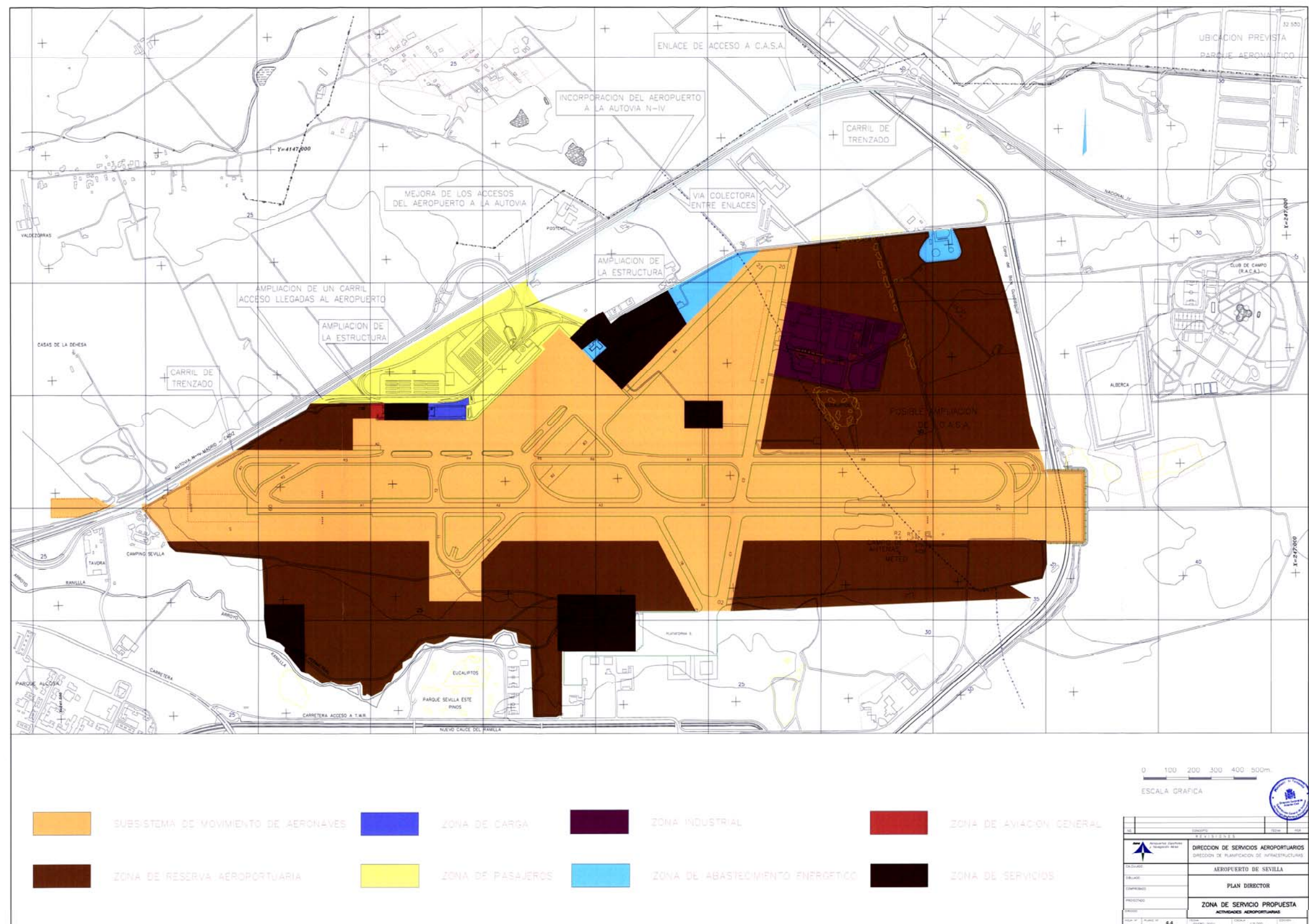
Aeropuerto de Sevilla

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









EL AEROPUERTO ACTUAL

El Aeropuerto de Sevilla junto a los aeropuertos de Málaga, Jerez y Almería, forma parte de un nodo logístico básico en las relaciones del sur de Europa. Esto es así debido a que dispone de buenas instalaciones y capacidad para absorber crecimientos futuros de la actividad y el tráfico, pero requiere un mayor nivel de conectividad con las grandes ciudades europeas.

Está situado en los municipios de Sevilla y La Rinconada, a 10 Km al noreste del casco urbano de Sevilla.

En la situación actual el aeropuerto cuenta con las siguientes instalaciones:

- Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Dispone de una pista de vuelo, de denominación 09-27 de 3.360 m de largo y 45 m de ancho. Una calle de rodadura paralela a la pista, una calle de salida de pista a 90° y dos calles a 60°; se asiste a las cabeceras mediante accesos dobles en by-pass. Una plataforma de aviación comercial de 225.000 m², con planta en forma de V, de hormigón hidráulico, cuenta con 23 puestos de estacionamiento (5 de ellos asistidos por pasarela telescópica y el resto remotos); otra plataforma de aviación general al oeste de la anterior, de 19.600 m² donde pueden estacionarse 20 aviones. Un puesto de estacionamiento aislado situado en la confluencia de las calles B-1 y T-1. Dispone también de las siguientes ayudas radioeléctricas y visuales e Instalaciones de Navegación Aérea: VOR/DME, NDB, ILS/DME, radiobalizas intermedia y exterior, PAPI y sistemas de iluminación de aproximación en las dos cabeceras.

- Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:
Zona de Pasajeros. Cuenta con un Edificio Terminal y el

área de aparcamiento. El Edificio Terminal de Pasajeros tiene una superficie de 62.000 m² repartidos en 3 alturas, existiendo además entreplanta y sótano. Tiene una capacidad de 4.100 pasajeros/hora.

Zona de Carga. El Edificio Terminal de Mercancías está situado al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros, entre éste y el antiguo Terminal de Pasajeros. Es un edificio de planta rectangular, ocupa 5.943 m² dispuesta en una única planta a nivel de la plataforma con áreas laterales de oficinas en dos plantas. Con una capacidad de tratamiento de mercancías de 16.050 Tm/año. Cuenta con aparcamiento propio.

Zona Industrial. Esta Zona, se denomina "Zona de Servicio a Aeronaves" en el cuadro genérico "Estructura Funcional de los Aeropuertos" del presente documento. La actividad de mantenimiento, servicio y fabricación de aeronaves tiene una larga tradición en la zona, ya que funciona desde 1929. Para ello, la empresa EADS-CASA dispone actualmente de este tipo de instalaciones, ocupando una superficie aproximada de 19 Ha.

Zona de Aviación General. Las instalaciones utilizadas por Aviación General son dos casetas prefabricadas del tipo "caracola" ubicadas al suroeste del antiguo Edificio Terminal de Pasajeros.

Zona de Servicios. Dispone de Torre de Control con una altura de 31,5 m respecto al nivel de pista y una superficie construida de 1.800 m²; Centro de Control situado en las proximidades de la Torre de Control, en una parcela de 42.400 m². Dispone de una superficie de 27.000 m², alcanzando una altura de 19 m; Edificio Contraincendios (SEI), de categoría OACI 7, está situado a unos 250 m al Norte de la calle de rodaje paralela a la pista 09-27, en un área triangular delimitada por la calle de rodaje y las antiguas pistas 05-23 y 02-20 tiene una superficie construida de 1.585 m²; un nuevo Centro de Emisores ubicado en la

antigua depuradora remodelada y un servicio de comunicaciones Tierra/Aire desde la Estación de "El Judío"; la antigua Terminal de Pasajeros situada al oeste del Terminal de Mercancías se utiliza para congresos, exposiciones. Se ha instalado, un Centro de Emisores de Emergencia, al suroeste de la Torre de Control, a unos quinientos metros de ésta.

Zona de Abastecimiento Energético. Cuenta con parcela de almacenamiento de combustible de 17.200 m² y parcela de distribución de combustibles de 4.630 m² y Central Eléctrica (situada a 250 m al este del Edificio Terminal de Pasajeros) con una superficie de 1.415 m². El aeropuerto dispone de red de abastecimiento de agua, red de saneamiento separativa de pluviales y fecales, red de energía eléctrica y red de telefonía.

El acceso al Aeropuerto de Sevilla se realiza a través de la salida existente en el Km 533 de la carretera N-IV, Madrid-Cádiz. La capacidad de accesos al aeropuerto es de 3.040 Pax/hora suficiente para la demanda actual.

En cuanto a los medios de transporte público, los mas utilizados para desplazarse al Aeropuerto son el vehículo particular, el vehículo de alquiler y el taxi. El autobús representa un escaso porcentaje de utilización; existe una línea regular de autobuses que conecta el centro de Sevilla y el Aeropuerto contando con una parada en la Estación de Ferrocarril de Santa Justa.

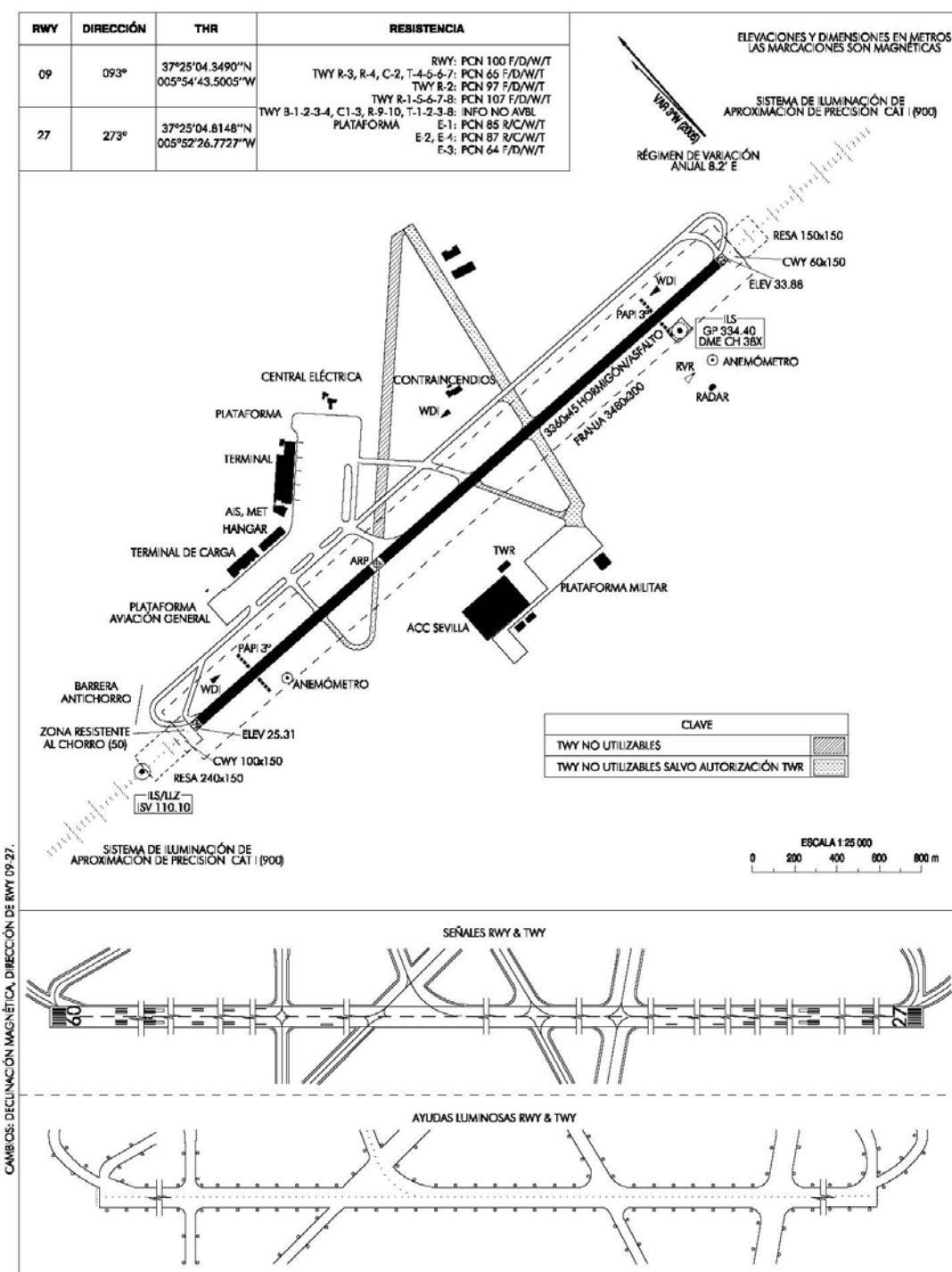
Por último, mencionar que en el documento de "Plan Director del Aeropuerto de Sevilla", se describe con detalle la situación actual del Aeropuerto y su Zona de Servicio; concretamente en su cap. 2 "Análisis del Entorno" se describe el entorno físico y socioeconómico; y en el cap. 3 "Estudio de la Situación actual del Aeropuerto" se describe pormenorizadamente la zona de servicio del aeropuerto y su capacidad, así como el análisis de tráfico.



AIP
ESPAÑA

AD 2-LEZL ADC
WEF 12-MAY-05

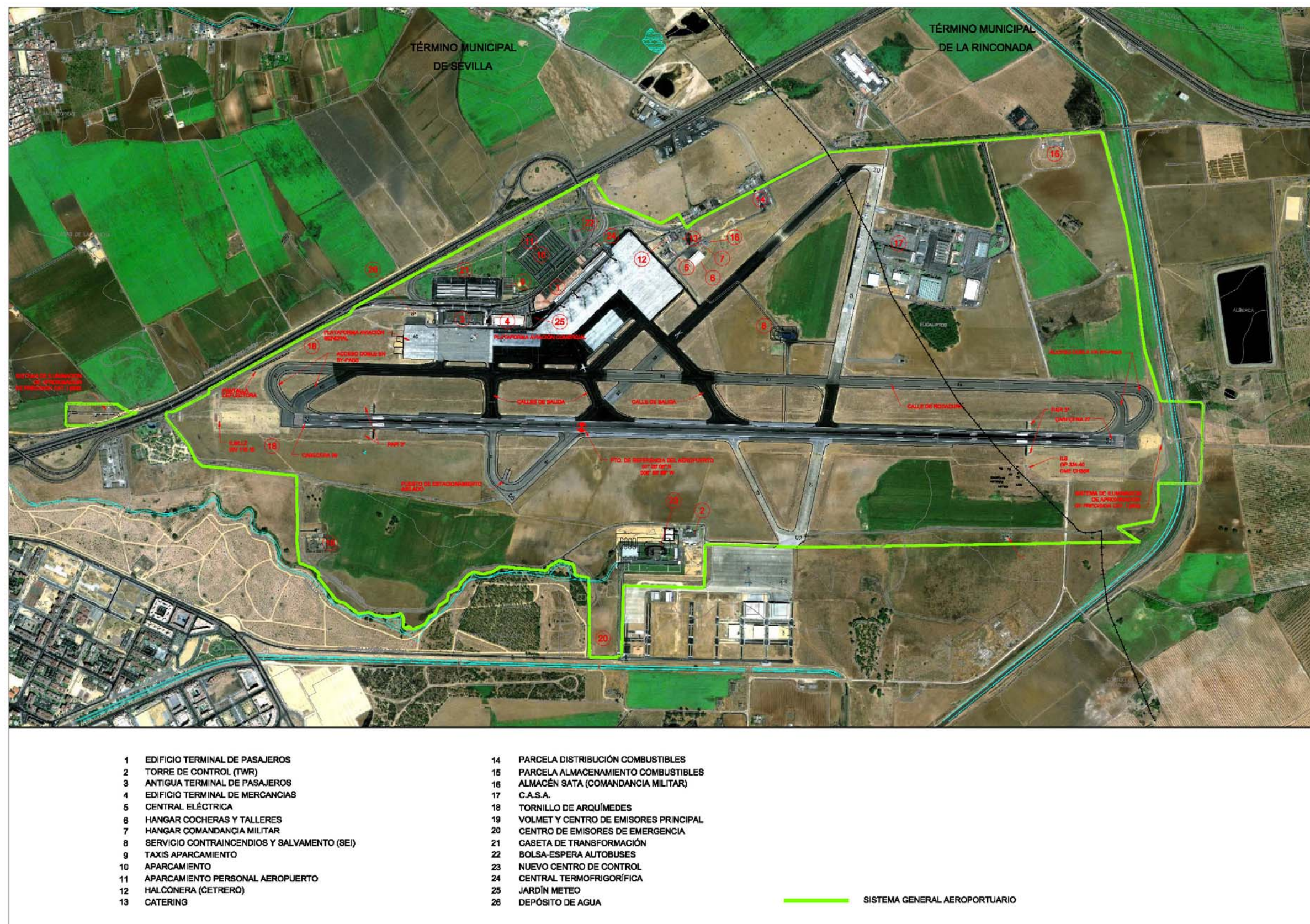
PLANO DE AERÓDROMO-OACI 37°25'05"N 005°53'56"W ELEV 33.88 m TWR 118.10 GMC 121.70 SEVILLA



AIS-ESPAÑA

AIRAC AMDT 05/05

“PLANO DE AERÓDROMO” de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), elaborada de acuerdo con la Normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).





I. 2. ORDENACIÓN



ESTRUCTURA FUNCIONAL PROPUESTA

El Aeropuerto no es sólo las pistas y los edificios terminales, sino que se trata de un intercambiador modal de gran complejidad, esencialmente tridimensional, al ser la configuración del espacio aéreo uno de sus elementos constitutivos.

Siguiendo el esquema conceptual establecido, el Sistema General Aeroportuario de Sevilla queda dividido, independientemente de la Reserva Aeroportuaria prevista para posibilitar expansiones futuras, en dos Subsistemas: el de Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias.

Dado el rango del Aeropuerto de Sevilla, el modelo conceptual teórico puede alcanzar en este caso un cierto grado de desarrollo en ambos subsistemas. En el cuadro de la página siguiente se describe la Estructura Funcional de los Aeropuertos.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene el conjunto Campo de Vuelos/Plataforma y las Instalaciones Auxiliares, incluyendo las ayudas a la navegación y aproximación. Los distintos elementos o áreas funcionales de este subsistema se han detallado en el cuadro mencionado anteriormente.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene en el caso de Sevilla, las seis Zonas Funcionales de acuerdo al desarrollo previsto en su Plan Director con el grado de desarrollo adecuado al rango de dicho aeropuerto. Estas zonas son las siguientes: Pasajeros, Carga, Industrial, Servicios, Aviación General y Abastecimiento Energético, pudiendo contemplar en el futuro un mayor grado de desarrollo, ya que algunas Zonas podrían realizarse dentro del área prevista para otras o en la Reserva Aeroportuaria.

La terminología utilizada en este Plan Especial procede de la técnica aeroportuaria por lo que conviene hacer algunas puntualizaciones para evitar posibles confusiones, por

coincidir algunos términos con conceptos urbanísticos de distinto contenido.

Así, la Zona Industrial, denominada "Zona de Servicio a Aeronaves" en el cuadro genérico "Estructura Funcional de los Aeropuertos" del presente documento, trata de las instalaciones y actividades destinadas al mantenimiento, asistencia y fabricación de las aeronaves (hangares, talleres, etc.); por otra parte inseparables de la imagen habitual del aeropuerto.

Por su parte, la Zona de Servicios contiene, además de las actividades de mantenimiento del campo de vuelos y sus infraestructuras, todo lo que pudiera englobarse en el concepto de gestión y operación del aeropuerto, como el Bloque Técnico, la Torre de Control, Servicio de Extinción de Incendios, todo el conjunto de agentes de *handling*, etc.

En cuanto a la Zona de Carga, conviene matizar que su carácter de terminal de mercancías no es estrictamente homologable con el concepto habitual en el transporte ferroviario o por carretera, ya que una gran parte de este transporte se realiza en bodegas de aviones de pasajeros, lo que requiere unos potentes elementos de intercambio entre Zonas.

Siguiendo la técnica aeroportuaria vigente, cada una de estas Zonas se divide a su vez en tres líneas. Como criterio general, la Primera Línea contiene las actividades y/o instalaciones que están en contacto con el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, y establecen por consiguiente la relación funcional directa con dicho Subsistema. Utilizando la antigua terminología, en esta línea es donde se establece el contacto entre el "lado aire" y el "lado tierra".

La Segunda Línea, cuyo contenido es muy diverso según las distintas Zonas, agrupa las instalaciones o actividades donde tiene lugar todo el conjunto de funciones que corresponden al papel de intercambio modal y que no requieren contacto directo con el "lado aire".

En la Tercera Línea se agrupan todas las actividades aeroportuarias esto es, integradas dentro del sistema global del transporte aéreo, y cuya implantación en el aeropuerto es necesaria para garantizar su efectividad- que son apoyo y complemento para el funcionamiento del aeropuerto como gran intercambiador modal de transporte. Para un mejor entendimiento de esta estructura funcional, conviene hacer las aclaraciones que siguen a continuación.

En relación con las Zonas, hay que aclarar que se trata de una división más conceptual o funcional, que no simplemente física o geográfica. Así, por ejemplo, la Zona Industrial y la Zona de Servicios, cuyas actividades están directamente relacionadas con la atención y funcionamiento de las aeronaves, pueden tener sus instalaciones distribuidas en toda la extensión del aeropuerto, mientras que la Zona de Aviación General, la de Carga, o incluso la de Pasajeros tienden a concentrarse en áreas especializadas, con un concepto de zonificación más semejante al utilizado en la técnica del Urbanismo.

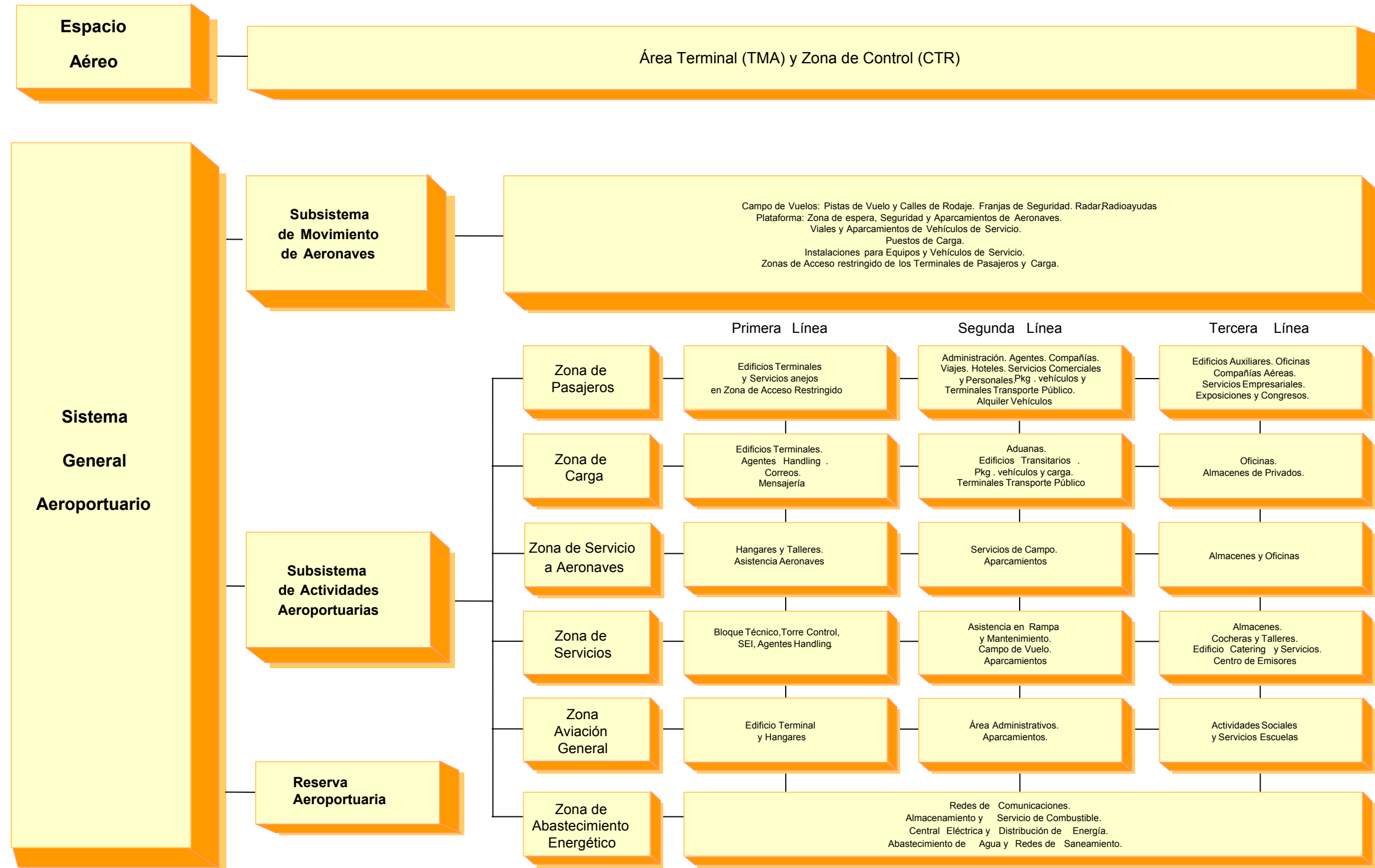
En cuanto a la división en Líneas, su formalización o materialización es muy diversa según la Zona de que se trate, y según la técnica de diseño aeroportuario en vigor.

En el caso de la Zona de Pasajeros, existe una creciente tendencia mundial a concentrar las actividades correspondientes a las tres Líneas en un gran edificio o complejo terminal, buscando con ello la mayor comodidad del viajero y la eficacia en los movimientos de intercambio.

En contraste con lo anterior, en la Zona de Carga suele ponerse de manifiesto claramente la división en Líneas, que se refleja en la propia ordenación o configuración física de la Zona: Primera Línea de terminales y agentes, Segunda Línea de aduanas, transitarios e intercambio con el transporte terrestre, y Tercera Línea administrativa y logística.



Estructura Funcional de los Aeropuertos



ÁMBITOS AFECTADOS POR EL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, es por su naturaleza, un complejo instrumento cuyas determinaciones afectan, de forma distinta, a diferentes ámbitos geográficos definidos en el Plan Director.

Los estudios de compatibilidad del Aeropuerto de Sevilla con el territorio, se encuentran recogidos en su Plan Director, Capítulo 2 de su Memoria, “Análisis del Entorno” donde se analizan las características físicas y socioeconómicas del territorio, y en el documento III “Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante”, donde se recogen la incidencia con los planes de ordenación del territorio y de infraestructuras, así como las afecciones del aeropuerto sobre el entorno: servidumbres aeronáuticas, y las afecciones al medio ambiente y al patrimonio cultural.

La Memoria recoge igualmente el “Estudio de la Situación Actual del Aeropuerto” (Capítulo 3), “Evolución Previsible de la Demanda”(Capítulo 4) y “Estudio de las Necesidades Futuras”(Capítulo 5), que llevan a las distintas alternativas y la elección de una alternativa óptima recogidas en el Capítulo 6 “Desarrollo Previsible”.

Conforme a estos análisis, el Plan Director define los ámbitos geográficos, a los cuales el Plan Especial se ciñe, y que son los siguientes:

1. Sistema General Aeroportuario: Su ámbito queda definido por la Orden Ministerial que aprueba el Plan Director; y contiene las infraestructuras e instalaciones para las actividades aeroportuarias y complementarias programadas por dicho Plan Director.

Asimismo, el Sistema General Aeroportuario contiene unas reservas de suelo, denominadas Reservas Aeroportuarias, donde se contienen los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas y sus Zonas existentes, y cuyo desarrollo queda fuera de los programas de ejecución en el horizonte previsto. El Sistema General Aeroportuario tiene una extensión total estimada de 535,50 Ha.

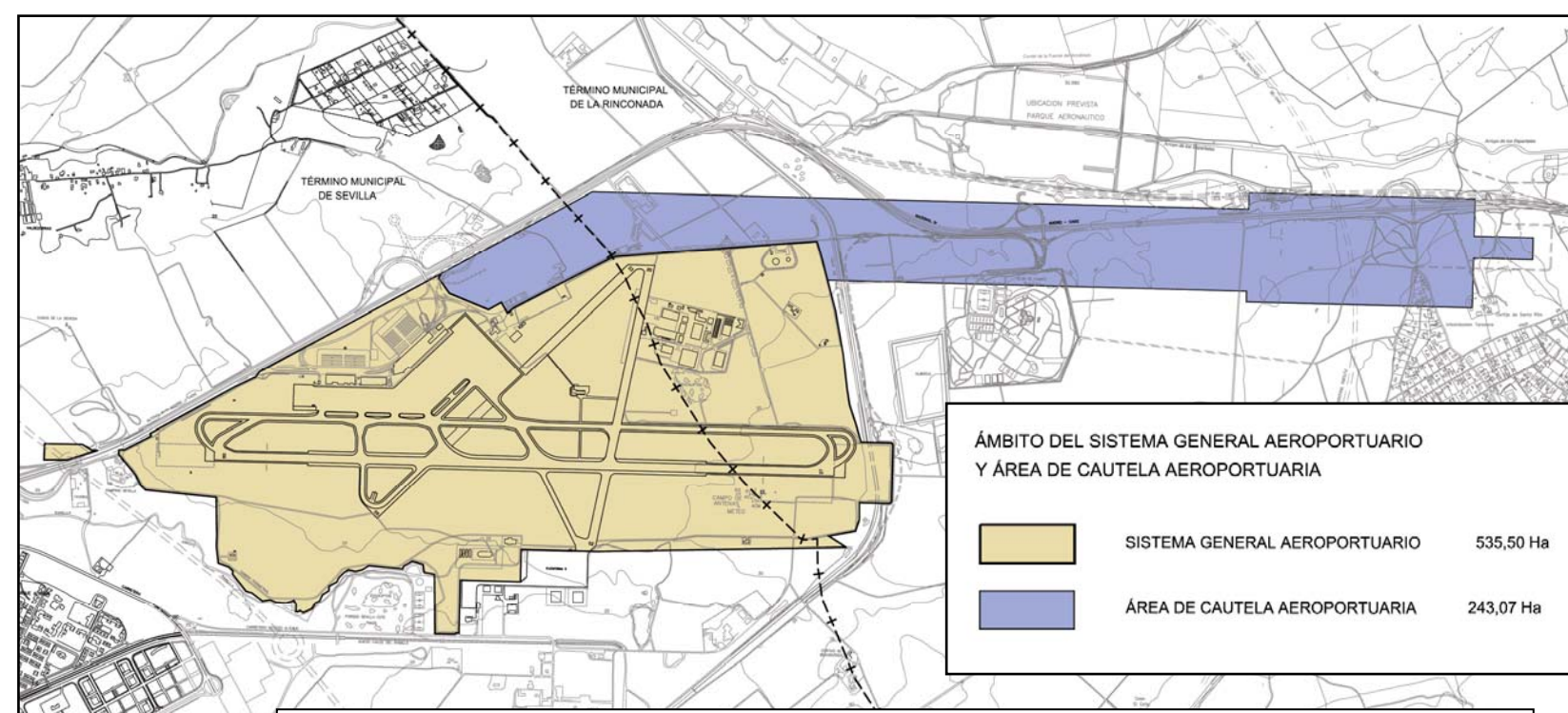
2. Área de Cautela Aeroportuaria: Son los suelos, exteriores al Sistema General Aeroportuario, cuya finalidad es garantizar una posible expansión del aeropuerto, que pueda ser requerida, dentro de la visión estratégica, en un horizonte de tiempo aún no definido.

La inclusión, cuando proceda, de este Área de Cautela Aeroportuaria dentro del Sistema General Aeroportuario, es competencia del Ministerio de Fomento, y se realizará a través de un nuevo Plan Director.

La calificación de este suelo no es competencia de este Plan Especial, por dicha razón, y como recomendación al planeamiento urbanístico afectado, se propone mantener la misma calificación urbanística vigente en la actualidad para el Área de Cautela.

El ámbito ocupado por el Área de Cautela Aeroportuaria afecta a los municipios de Sevilla y La Rinconada, ocupando una superficie total de 243,07 hectáreas.

3. Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras: Se trata de elementos exteriores/interiores al Sistema General Aeroportuario, sobre los cuales el Plan Especial detecta la necesidad o conveniencia de elaborar una ordenación coordinada, como marco previo para garantizar la compatibilidad de sus planeamientos respectivos; con el fin de asegurar adecuadamente el uso compartido de las infraestructuras de acceso, y/o la coherencia entre usos del suelo, morfología urbana y paisaje. Estos elementos son los siguientes:



Plano Nº5 del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, aprobado por Orden Ministerial el 23 de julio de 2001

Coordinación con la Dirección General de Carreteras de la construcción de la SE-40, la conexión entre la ciudad de Sevilla y el aeropuerto, el desvío de la carretera N-IV Madrid-Cádiz, el cierre de la carreteras de circunvalación SE-20 y la prolongación norte de la SE-30.

- Coordinación con la Junta de Andalucía de la carretera de acceso a la Nueva Planta A400M de EADS CASA, y la conexión con su actual zona industrial.
- Coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y los Ayuntamientos de Sevilla y de La Rinconada para la desafectación y cambio de trazado de las vías pecuarias, así como la ocupación del dominio público hidráulico en el caso de que sea necesaria. Se solicitarán las correspondientes autorizaciones temporales o permanentes de ocupación.
- Coordinación con los crecimientos urbanísticos de la urbanización de Tarazona y Tarazonilla, la ciudad de Sevilla y la implantación del Parque Aeronáutico de La Rinconada.
- Metro: La construcción de una línea de transporte público con plataforma reservada entre Sevilla y el aeropuerto se contempla como parte de la futura red de metro de Sevilla, constituyendo el final de recorrido de uno de los ramales de la línea 2.

4. Áreas de Afección: Son los suelos, exteriores al perímetro del Sistema General Aeroportuario, cuyo desarrollo urbanístico se ve limitado por la existencia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y/o otras afecciones medioambientales. El ámbito de estas afecciones, será tenido en cuenta por el planeamiento urbanístico de los municipios correspondientes, a cuyo efecto las determinaciones de la Normativa Sectorial recogidas en el presente Plan Especial tienen carácter de instrucción; de obligado cumplimiento en el caso de las servidumbres aeronáuticas y acústicas, y como recomendación en lo que se refiere a otros impactos

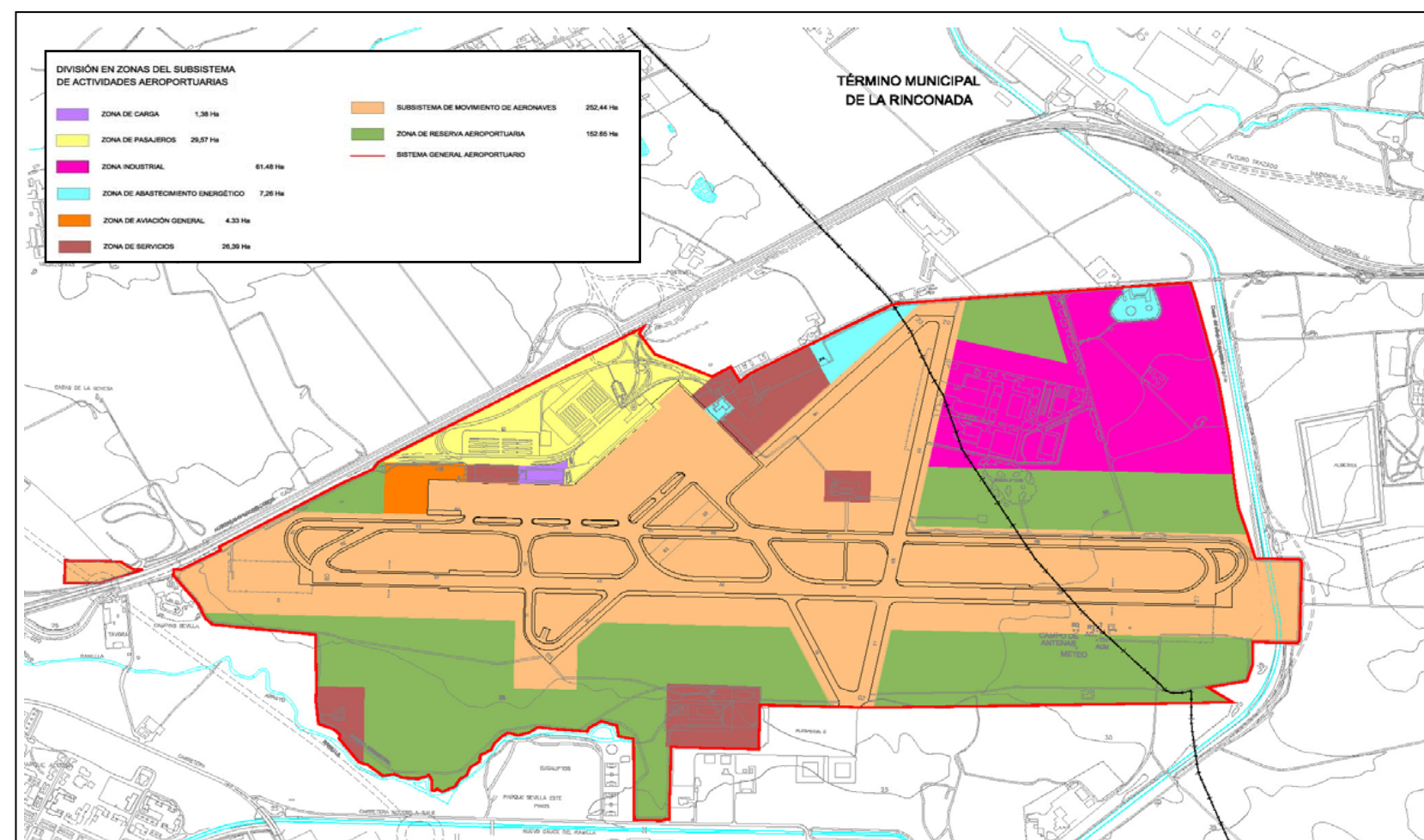
medioambientales.

ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y ORDENACIÓN SEGÚN SUBSISTEMAS

La organización espacial aeroportuaria definida en el presente Plan Especial mantiene las directrices del Plan Director correspondiente, aunque esto no impide la posible incorporación de algunas puntuales adaptaciones y matizaciones derivadas de posteriores estudios a dicho Plan Director, realizados con mayor profundidad.

Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Contiene los espacios y superficies ocupados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje y despegue, y circulaciones en rodadura y estacionamiento. Está constituido pues, por el campo de vuelos, las plataformas de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.



El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura y apartaderos de espera; así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.

Las principales actuaciones a llevar a cabo en el Subsistema del Movimiento de Aeronaves propuesto son las siguientes:

Campo de vuelos. La capacidad del espacio aéreo-campo de vuelos es suficiente para atender el incremento de demanda previsto hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del aeropuerto. Por ello, únicamente se considera necesario la construcción de la RESA para la cabecera 27 de dimensiones 300 m x 300 m. Dicha construcción conlleva el soterramiento del canal bajo del Guadalquivir.

Plataforma de estacionamiento. A partir del estudio de capacidad/demanda se observa la necesidad de ampliar hacia el Sur la plataforma comercial, dotándola de 5 puestos más para aeronaves tipo C, con una superficie estimada de 27.000 m².

Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Contiene el conjunto de todas las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan y garantizan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema urbano del entorno.

Teniendo todo el ámbito un único uso público aeroportuario sin aprovechamiento lucrativo, se fijan unos Criterios de Ordenación para el establecimiento de frentes y

distribuciones espaciales ordenadas, con objeto de conseguir un adecuado nivel de calidad y la integración del conjunto de la infraestructura aeroportuaria en el territorio.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias se distribuye en las Zonas que se describen a continuación. Estas Zonas y sus ampliaciones se podrían realizar dentro del área prevista para otras o bien en la reserva Aeroportuaria.

▪ Zona de Pasajeros

El Edificio Terminal de Pasajeros cuenta con instalaciones de capacidad suficiente para atender el incremento de demanda previsto hasta el Desarrollo Previsible, no obstante, hay que señalar se proponen la siguientes actuaciones: La habilitación de superficie comercial en 5.000 m²; la división de un hipódromo de distribución de equipajes en dos para abarcar más mostradores de facturación; la ampliación del Vestíbulo de Llegadas en una superficie aproximada de 250 m²; la ampliación de la Sala de Recogida de Equipajes Comunitaria a costa de la Sala de Recogida de Equipajes Internacionales; la construcción de una segunda comunicación entre el Vestíbulo de Salidas y la zona de preembarque; independizar el acceso a las rampas, que conducen al pasajero a la plataforma de estacionamiento para embarque remoto, del acceso a las aeronaves mediante pasarela; la ampliación del aparcamiento de vehículos hasta contar con 1.740 plazas, lo que supone un incremento de superficie útil de 22.125 m².

El antiguo Edificio Terminal de Pasajeros se propone destinarlo a diversos usos relacionados con la actividad aeronáutica, como servicio de catering, agentes de handling, etc.

▪ Zona de Carga

La superficie del Edificio Terminal de Carga destinada al tratamiento de mercancía es suficiente para atender el incremento de demanda previsto hasta el Desarrollo Previsible del aeropuerto. Se propone acometer acciones dirigidas a una mejor distribución de superficies demandadas por las compañías y una redistribución de espacios en el Edificio Terminal de Carga.

▪ Zona Industrial (Denominada "Zona de Servicio a Aeronaves" en el cuadro genérico "Estructura Funcional de los Aeropuertos" de este documento)

Está prevista la potenciación de las actividades de servicio, mantenimiento y fabricación de aeronaves realizadas por EADS-CASA y empresas auxiliares, actividades en las que el Aeropuerto de Sevilla tiene una larga tradición desde el año 1929.

▪ Zona de Servicios

En la Torre de Control no se detectan necesidades a corto plazo salvo la necesidad de modernización del equipamiento según éste se vaya quedando obsoleto. Las dependencias del Bloque Técnico se consideran suficientes para cubrir las necesidades previstas hasta el Desarrollo Previsible del Aeropuerto. El nuevo Centro de Emisores previsto en el antiguo edificio de la depuradora del aeropuerto, esta en funcionamiento después de haberse remodelado y equipado el edificio para su uso. Se procederá a ampliar el aparcamiento de vehículos.

▪ Zona de Aviación General

Existe una zona destinada a esta actividad en la que se



prevé la construcción de hangares, oficinas, instalaciones auxiliares, etc.

▪ Zona de Abastecimiento Energético

En cuanto a la Central Eléctrica no se detectan necesidades de equipamiento ni superficie a corto plazo. Para el almacenamiento y distribución de los combustibles se considera que la capacidad existente es suficiente para cubrir las necesidades hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del aeropuerto.

Espacio para Despliegue de Aeronaves Militares y para Autoridades Públicas no Aeroportuarias

Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

REDES DE CIRCULACIONES

Las redes de circulaciones aeroportuarias están constituidas por un lado, por las correspondientes a las aeronaves en sus movimientos desde la plataforma de estacionamiento a la pista y viceversa, así como las redes internas de vehículos de apoyo y servicio a las aeronaves; y por otro, por los accesos al Sistema General, junto con el viario interno y aparcamientos necesarios dentro del Subsistema de Actividades Aeroportuarias para desarrollar con eficacia las actividades que en él se generan.

Movimiento de Aeronaves. Transporte en Plataforma. Redes Internas.

A rasgos generales, la configuración propuesta del conjunto campo de vuelos/plataforma del aeropuerto de Sevilla está diseñada para optimizar al máximo los tiempos de movimientos de aeronaves y para conseguir el mínimo tráfico de vehículos de servicio y abastecimiento en plataforma, permitiendo así una mayor seguridad y fluidez operativa con el mínimo impacto ambiental posible.

La única pista con la que cuenta el Aeropuerto de Sevilla es utilizada en ambos sentidos por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue, hay que considerar que la gran mayoría de éstas (alrededor del 98%) se realizan en sentido este-oeste.

Para el caso de los despegues, las aeronaves (tanto de pasajeros como de carga y aviación general) salen de sus puestos de estacionamiento, y se guían a través del sistema de calles de rodaje de plataforma, con el fin de dirigirse por la calle de rodadura paralela, desde donde circulan hacia las cabeceras 09 ó 27, en función del sentido de despegue con el que vayan a operar (este u oeste).

Para el caso de los aterrizajes, las aeronaves aterrizan según el sentido de aproximación y salen de ella por las calles de salida o cabeceras (según el tipo de aeronave o configuración en que opere), para dirigirse a la calle de rodadura paralela. Desde dicha calle, las aeronaves de tráfico de pasajeros pueden acceder a los puestos de estacionamiento de destino a través del sistema de calles de rodaje que existe en la plataforma de estacionamiento; de igual forma las aeronaves dedicadas a carga y aviación general acceden a sus correspondientes plataformas (situadas al Oeste de la anterior)

Debido a que los dos accesos a cabeceras son en by-pass se consigue evitar al máximo el cruce entre aeronaves que despegan y aterrizan en sus circulaciones desde la plataforma de estacionamiento hasta el campo de vuelos y viceversa, optimizando de esta manera los tiempos de demora.

Por otro lado, se comprueba que el diseño de circulaciones evita al máximo posible las interferencias entre las aeronaves que se dirigen al Terminal de Pasajeros con aquellas que están destinadas a actividades relacionadas con la Zona de Carga y Aviación General.

Relativo a las redes internas de transporte en plataforma, se dispone de una red de circulación para vehículos de apoyo y mantenimiento a las aeronaves, que permita acceder a cualquier puesto de estacionamiento para prestar sus servicios.

Debido a la existencia de posiciones de estacionamiento de aeronaves en contacto con el Edificio Terminal, es de destacar dentro de esta red, la existencia de una vía de servicio que recorre toda la fachada "lado aire" de dicho edificio, de tal manera que se permite una rápida asistencia a las aeronaves que allí estacionen.



Accesos, Red Viaria y Aparcamientos.

En general, los accesos y la red viaria del aeropuerto están configurados de tal manera que el Sistema General Aeroportuario de Sevilla se transforme en una infraestructura totalmente permeable, con una movilidad interna lo más fluida y funcional posible.

Accesos. Para atender el incremento de demanda previsto hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del Aeropuerto, se considera necesario modificar los accesos viarios al mismo ampliando el entronque de acceso desde la autovía N-IV, de manera que se realice el desvío mediante dos carriles.

Se creará un acceso viario independiente del anterior, a la Zona Industrial desde la N-IV, formado por la carretera de

acceso a la nueva planta A400M de EADS CASA que permitirá eliminar el tránsito de vehículos a través del Edificio Terminal de Pasajeros, además de comunicar la zona industrial actual y la de futura creación, aprovechando en parte el nudo existente frente al RACA, la antigua carretera de Carmona y la vía de servicio, de forma que puedan acceder a las zonas indicadas los vehículos que circulan por la N-IV, en cualquiera de los dos sentidos.

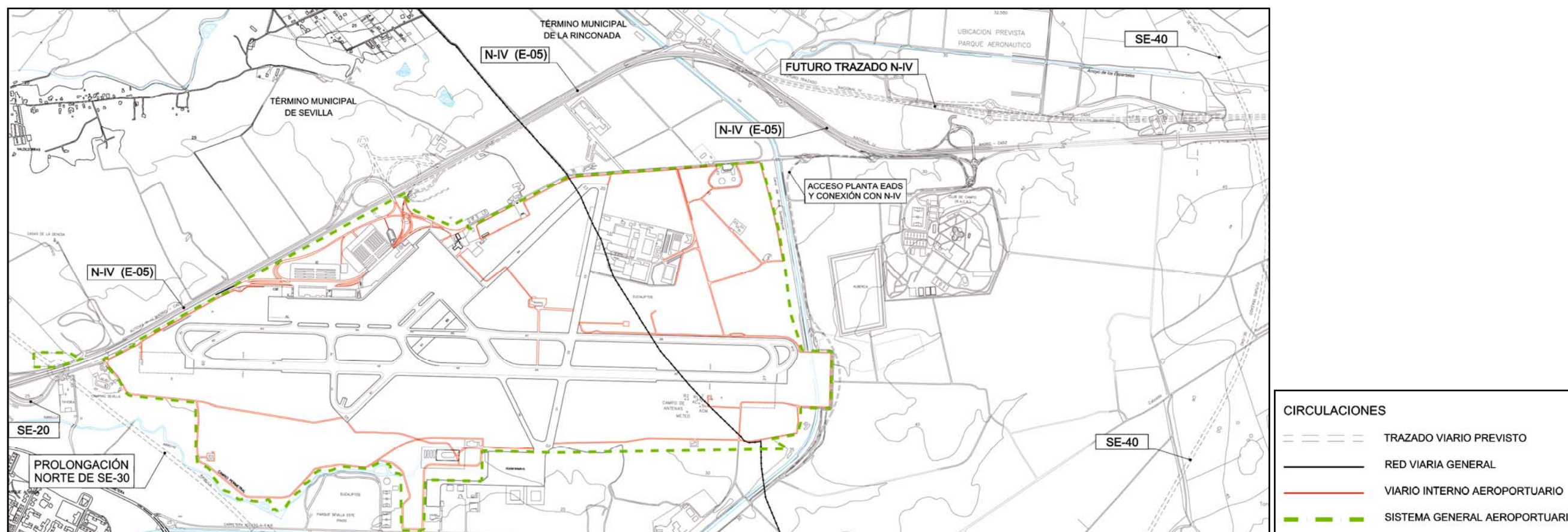
Red viaria. En cuanto a la red viaria se mantiene la existente, que se irá adaptando según las necesidades impuestas por la demanda para el Desarrollo Previsible del Aeropuerto.

Aparcamiento. Las parcelas dedicadas a este fin se concentran básicamente en la zona situada entre la N-IV y

los edificios terminales de pasajeros y de carga. Además existen zonas de aparcamiento para el Edificio Terminal de Mercancías y la Torre de Control. En total hay 2.000 plazas de aparcamiento para pasajeros.

Las plazas destinadas a personal empleado en el aeropuerto se encuentran separadas físicamente del resto, ocupando la planta inferior de la zona del aparcamiento, que se encuentra a dos niveles, existiendo barreras que sólo permiten el acceso al personal autorizado.

Por otro lado, dentro el Sistema General discurren varias vías pecuarias, cuya desafección y cambio de trazado, en su caso, está contemplada en los PGOUs de Sevilla y La Rinconada.



REDES DE INFRAESTRUCTURAS

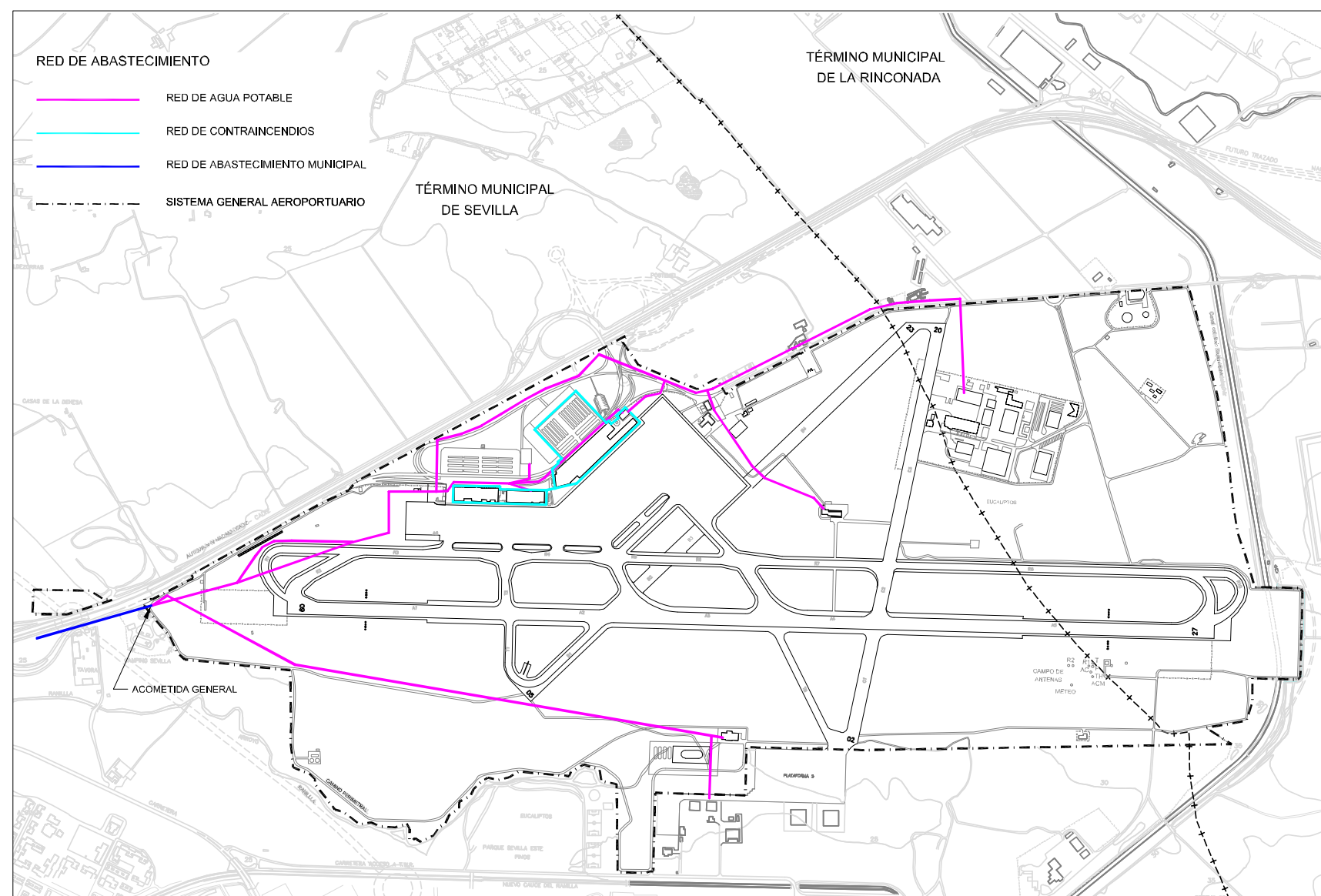
Con motivo del nuevo desarrollo aeroportuario previsto, se presenta la necesidad de ampliar y reestructurar el conjunto de redes de infraestructuras, de las cuales el Plan Especial presenta de forma esquemática una propuesta orientativa de desarrollo.

Abastecimiento de Agua.

El agua potable procede actualmente de la red general de abastecimiento de la Empresa Municipal de Aguas de Sevilla. La acometida a la red general se realiza por el punto más occidental del límite del aeropuerto donde se encuentra situado el camping Sevilla.

A partir de este punto la red se bifurca en dos ramales, uno de 150 mm de diámetro del que a su vez parte otro ramal de 63 mm de diámetro que abastece al hangar de helicópteros de la guardia civil; el otro ramal, que parte del punto de acometida general, tiene un diámetro de 200 mm para abastecer a los edificios terminales y a la central eléctrica, de aquí parte otro ramal de 63 mm de diámetro que abastece al edificio del SEI. Recientemente se ha ejecutado una nueva acometida de agua independiente para la Torre y Centro de Control.

Dentro del recinto aeroportuario existen varios pozos de agua no potable cuyo uso se destina al riego de zonas ajardinadas y de la superficie agrícola que tiene el aeropuerto en régimen de concesión para plantaciones.



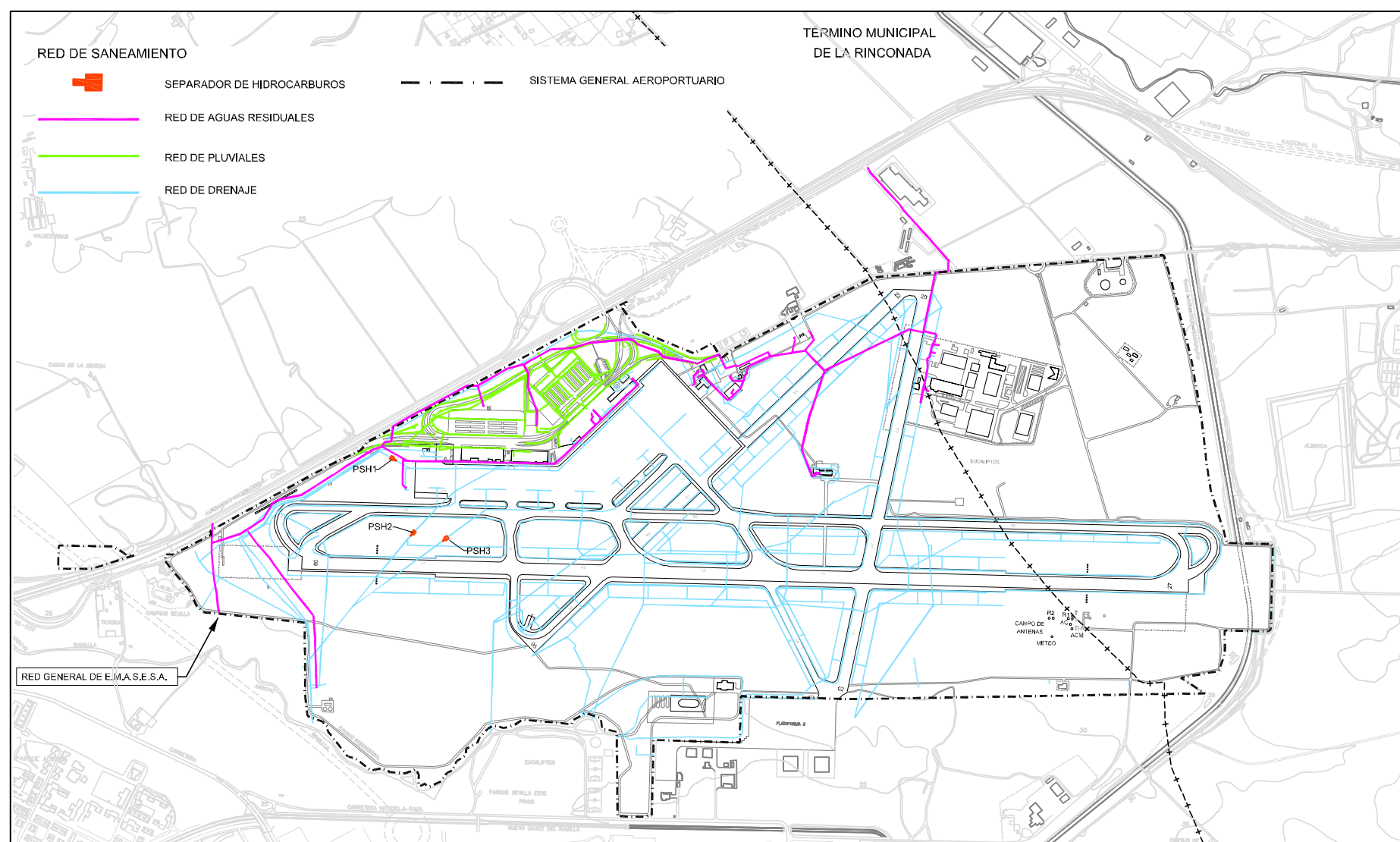
Saneamiento y Drenajes

La red de aguas residuales está formada por dos colectores de 60 cm de diámetro que discurren, uno por el lado aire de los edificios terminales y otro que discurre paralelo al límite noroeste del ámbito aeroportuario. Ambos colectores confluyen en otro de mayor diámetro, 100 cm, que discurre paralelamente al límite noroeste del ámbito aeroportuario con una longitud de 750 m, hasta su vertido al colector de la red general de EMASESA situado en el vértice más occidental del límite aeroportuario.

El aeropuerto dispone de red separativa de aguas pluviales y fecales que vierten a la red general.

La red de pluviales discurre paralela a los viarios principales, dando también servicio a las zonas de aparcamiento.

El drenaje del campo de vuelos se realiza mediante recogida de las aguas en una canaleta que discurre por bordes de pistas y plataformas desagüando cada tramo a la red de drenes franceses. El vertido pasa por Planta Separadora de Hidrocarburos (PSH), de las que existen 3 en el aeropuerto, antes de verter sus aguas a la red de recogida de aguas pluviales.



Electricidad

La red dispone de una Central Eléctrica situada a unos 250 m al Este del Terminal de Pasajeros, junto al acceso principal, con una superficie construida de 1.415 m², con una potencia instalada de 4.500 kVA. El abastecimiento se realiza mediante línea aérea de la compañía ENDESA. De la central eléctrica parte una galería de servicios en dirección norte, que recorre el borde de la plataforma y otra en dirección sur, que cruza el campo de vuelos y la pista 09-27. La galería de instalaciones es visitable y cuenta con unas dimensiones de 1,65 m de ancho por 2 m de alto. Independientemente, por el límite norte se produce la acometida que abastece a las instalaciones de EADS, hasta

este punto llega la línea de alta tensión aérea donde se produce el entronque a media tensión.

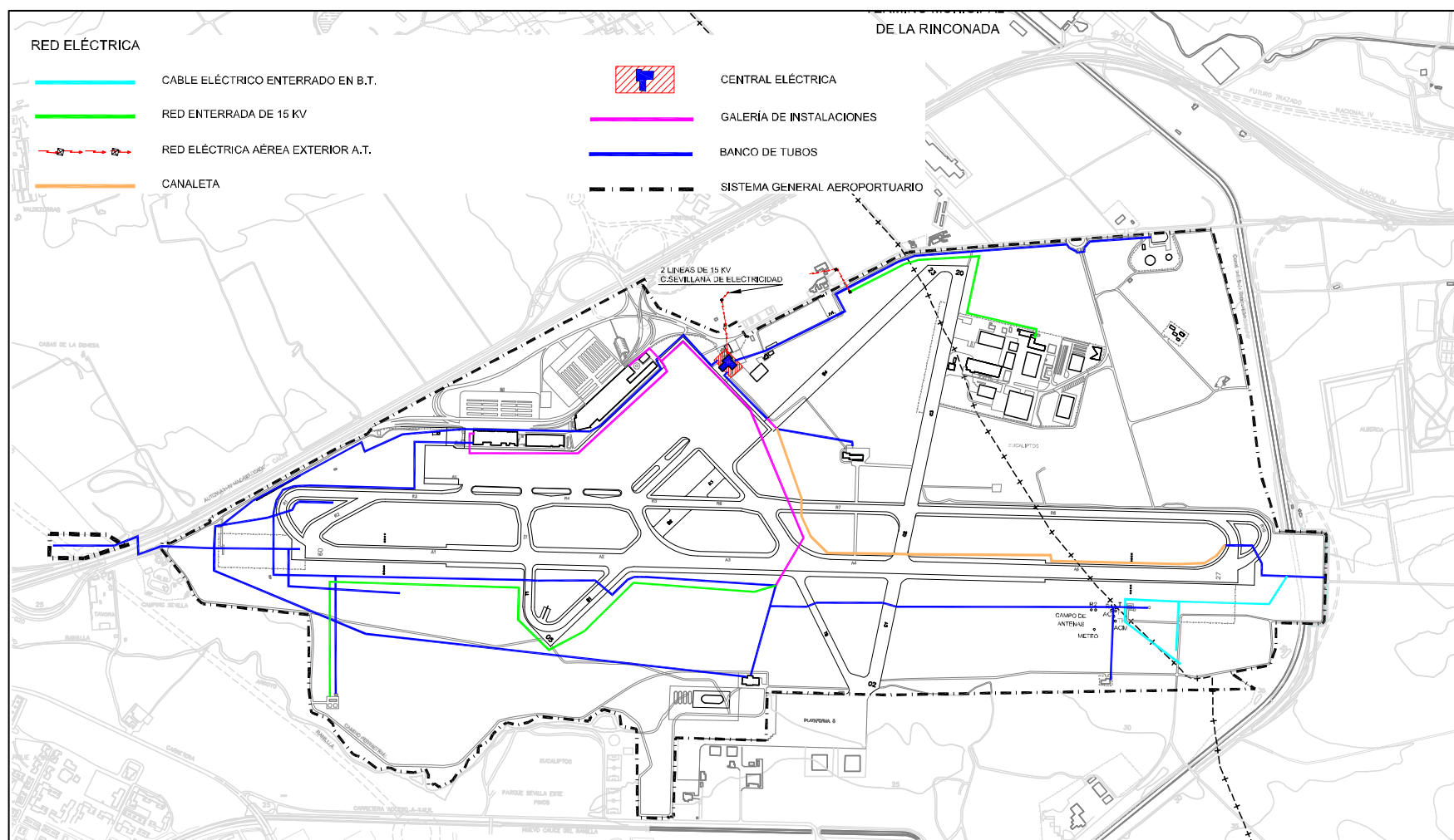
En cuanto a las necesidades de equipamiento y superficie de la Central Eléctrica no se detectan a lo largo del Desarrollo Previsible del Plan.

Parcela de combustibles

El suministro de combustible lo realiza la empresa C.L.H. (Compañía Logística de Hidrocarburos) que cuenta con la concesión de dos parcelas, una para almacenamiento y otra para distribución, dentro del recinto aeroportuario.

El almacenamiento de combustible se realiza en 2 tanques subterráneos, de capacidades 1.430 m³ y 2.730 m³ respectivamente en los que se almacena combustible JET A-1. Mediante una red de tuberías el combustible pasa de los tanques a la parcela de distribución y desde allí se carga en los camiones que llevan el combustible a las aeronaves. En la parcela de distribución existen dos tanques enterrados de AVGAS 100 LL de 53 m³ de capacidad, otro tanque enterrado con una capacidad para 53 m³ de JET A-1 y un tanque de gasoil de 10 m³ para consumo propio.

La capacidad de almacenamiento de combustible es suficiente para cubrir las necesidades hasta alcanzar el Desarrollo Previsible.



INCIDENCIA AMBIENTAL

El Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, en el documento III “Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante”, capítulo 4. “Análisis medioambiental: evaluación de afecciones y medidas correctoras propuestas”, en el que se describen las acciones susceptibles de causar impacto al medio natural, se cuantifican en la medida de lo posible los efectos de estas acciones y se proponen las medidas protectoras y correctoras necesarias para eliminar, disminuir o corregir estos efectos.

BIENES DE INTERES CULTURAL

En el caso de que existiesen Bienes de Interés Cultural que se pudieran ver afectados por las obras del aeropuerto, estos estarían sometidos a lo determinado en la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, ya que en cumplimiento del artículo 6, los bienes adscritos a los servicios públicos gestionados por la Administración del Estado, son competencia de dicha Administración.

Previamente a la ejecución de las obras que pudieran afectar a los bienes, se tomarían las medidas oportunas para evitar su pérdida o deterioro.



SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS LEGALES

Las Servidumbres Aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla fueron establecidas por Real Decreto 1241/1990 de 28 de septiembre (BOE núm. 248, de 16 de octubre de 1990).

Las propuestas de mejoras del Aeropuerto de Sevilla traen como consecuencia la adecuación al mismo de las servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

El conjunto de determinaciones y limitaciones derivadas de dichas servidumbres (que a continuación se definen de forma general), queda recogido con detalle en el “Plan Director del Aeropuerto de Sevilla”, concretamente en el Anexo 3 de su documento I “Memoria”, y en el documento III “Estudio de la incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante”, así como en los planos correspondientes de su documento II “Planos”, y en los correspondientes reales decretos que las establecen.

Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación

Existen tres tipos de servidumbres aeronáuticas asociadas a cualquier aeropuerto, que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos en su entorno, y que son totalmente necesarias para que puedan realizarse con seguridad los distintos movimientos de las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje.

Por un lado, están las servidumbres físicas, que dependen de la configuración del campo de vuelos; por otro lado, están las servidumbres de instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación ubicadas tanto dentro del aeropuerto como fuera del mismo, que permiten asegurar el funcionamiento correcto de las mismas y por último, las servidumbres de operación, que son necesarias para garantizar las diferentes fases de las maniobras de

aproximación y salida por instrumentos de las aeronaves al aeropuerto.

La descripción de estas superficies limitadoras de obstáculos se atiene a lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, y a las recomendaciones del capítulo 4º del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), del Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 6, del Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II, y del Anexo 10 de la OACI, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

Servidumbres Acústicas

Según se ha comentado anteriormente, con la promulgación de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, cuyo artículo 63 cuatro añade una Disposición Adicional Única a la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, se dota de una nueva cobertura legal a las servidumbres acústicas. Estas servidumbres tienen por objeto garantizar la compatibilidad del aeropuerto con los usos y actividades que puedan implantarse en el territorio que lo rodea, en función de los niveles de ruido originado por las propias actividades aeroportuarias.

La citada Disposición Adicional Única prevé, mediante disposición reglamentaria, el establecimiento del régimen jurídico de las Servidumbres Aeronáuticas, que dará lugar a la delimitación de ámbitos territoriales, distinguiendo las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia.

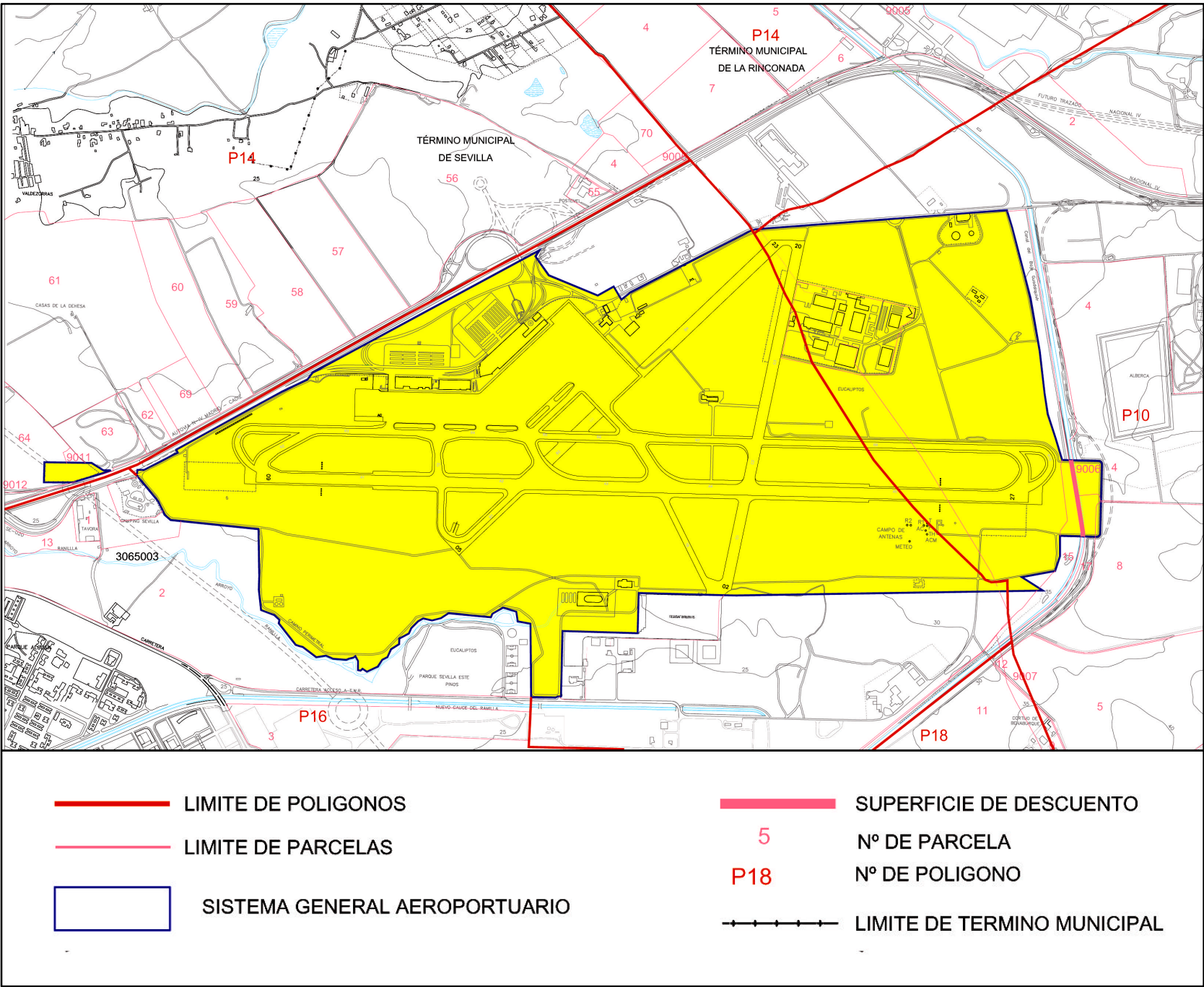


I.3. ANEJOS MEMORIA



RELACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR OCUPACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL AEROPUERTO.

Información obtenida del Catastro



TÉRMINO MUNICIPAL DE LA RINCONADA

PARCELA CATASTRAL RUSTICA

Ambito del Sistema General Aeroportuario.

POL	PARCELA	TITULAR	SPF (m ²)		
			CATASTRAL	AFECTADA	DESCUENTO
10	P-4	Explotaciones Agrícolas Crespo Camino	2.412.468	16.035	0
10	P-15	Ministerio de Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica	127.061	17.189	0
10	P-17	Ministerio de Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica	43.675	11.441	0
10	9006	Ministerio de Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica (acequia)	0	0	5.272
TOTAL			2.583.186	44.665	5.272

Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general lleva implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada contenidos dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto. Por lo tanto, el Sistema de Actuación es el de expropiación.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA E INFORMACIÓN PÚBLICA

De conformidad con el artículo 19.1.4ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, que indica los requisitos exigidos a los instrumentos de planeamiento, entre ellos:

“Deberá especificar las medidas y actuaciones previstas para el fomento de la participación ciudadana, el resultado de estas y de la información pública.”

se recogen a continuación dichas medidas realizadas a lo largo del proceso de tramitación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), fue aprobado inicialmente por Resolución de 18 de diciembre de 2008, de la Delegación Provincial de Sevilla, ordenándose su exposición pública, la cual fue realizada en el BOJA nº 26, de 9 de febrero y anunciada la Aprobación Inicial en el Diario de Sevilla de fecha 19 de febrero de 2009. Ver imágenes adjuntas.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha resolución y de conformidad con lo establecido por el artículo 32.1.2ª de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, quedó expuesto al público para que, en el plazo de un mes, pudiera examinarse y formularse las alegaciones que se considerasen oportunas.

Posteriormente, con fecha 23 de abril de 2009, la Delegación de Sevilla de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía remitió copia de los informes y alegaciones presentadas en dicha delegación, para que Aena presentara las observaciones al respecto. Dichas alegaciones fueron emitidas por los Ayuntamientos de Valencina de la Concepción y de Sevilla.

Sevilla, 9 de febrero 2009

BOJA núm. 26

Página núm. 33

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

RESOLUCIÓN de 7 de enero de 2009, de la Delegación Provincial de Sevilla, por la que se aprueba inicialmente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), y se ordena su exposición pública.

La Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, con fecha 18 de diciembre de 2008, ha acordado la aprobación inicial del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), y se ordena su exposición pública.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha resolución y de conformidad con lo establecido por el artículo 32.1.2ª de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, queda expuesto al público el referido Plan Especial para que, en el plazo de un mes, pueda examinarse y formularse las alegaciones que se consideren oportunas por quien esté interesado en ello.

El expediente se encuentra a disposición del público en la sede de esta Delegación Provincial, sita en la Plaza de San Andrés, número 2, de Sevilla, en horario de 9 a 14 horas.

Sevilla, 7 de enero de 2009.- El Secretario General, Segundo Muñoz Leal.



Con fecha 7 de julio de 2009, Aena remitió la propuesta de contestación en la que se daba respuesta a los informes y alegaciones presentadas durante el periodo de información pública.

Posteriormente, con fechas 22 de septiembre de 2009 y 6 de octubre de 2009, la Delegación de Sevilla remite los informes emitidos por la Agenda Andaluza del Agua y por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente, sobre el Plan Especial, a los efectos de que se alegue lo que considere oportuno sobre dichos informes.

Con fecha 4 de marzo de 2010, Aena remitió la propuesta de contestación de dichos informes, así como el documento con las correcciones que en dicha propuesta se indicaban.

Por último, por Resolución de 7 de julio de 2010, de la Delegada Provincial en Sevilla de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, una vez aprobadas e incorporadas las correcciones, fue aprobado provisionalmente el Plan Especial, acabando así el trámite de información pública

Diario de Sevilla • JUEVES 19 DE FEBRERO DE 2009

65

Cultura y Ocio

‘La taberna fantástica’ de Sastre reabre sus puertas en el Lope

Gerardo Malla vuelve a dirigir para el Centro Dramático Nacional este texto clave de la dramaturgia española • Antonio de la Torre y Julián Villagrán encabezan el reparto

Patricia Godino / SEVILLA

Una obra de lumpen, marginación y jergonza. Así define Gerardo Malla *La taberna fantástica*, un emblemático libreto escrito en 1966 por Alfonso Sastre, y censurado por la dictadura franquista, que llegó a sus manos en 1982. Tardaría tres años más en estrenarse gracias al empeño del Centro Dramático Nacional, que, 23 años después, ha querido que el mismo director recupere uno de los textos más emblemáticos de la dramaturgia española.

Entonces, un desconocido Rafael Álvarez *El Brujo* capitaneaba el grupo de buscavidas y quiniqueros habituales de El Gato Negro, uno de los gariños del madrileño barrio del Arroyo del Abroñigo, en los alrededores del Mercado de las Ventas. Antonio de la Torre toma el relevo de *El Brujo* en el papel de Rogelio *El Hojalatero*. Lejos de caer en el vértigo de la comparación con el éxito que allá donde fue acompañado a esta obra, De la Torre confía en esta nueva generación de actores para “descubrir nuevos aspectos de un texto de enorme vigencia” ya que, dijo, “siempre habrá personas que vivan al otro lado de la marginación”. Para Enric Benavent, *El Coco* sobre las tablas, “el director tenía la pieza tan vivida, asumida y transitada que nos ha trasladado mucha seguridad en lo que estamos haciendo”, e insiste, “para Gerardo (Malla) el actor es el papel”. La singularidad de esta obra sobre la dignidad y la desesperanza de los más oprimidos radica en el lenguaje. Alfonso Sastre, dramaturgo fundamental del teatro es-



Enric Benavent, Antonio de la Torre y Julián Villagrán, ayer en el escenario del Lope de Vega.

pañol del siglo XX, crea en esta obra un lenguaje del lumpen en estado de embriaguez que ha sido materia de estudio cuya interpretación ha supuesto un “trabajo complejo” para los actores. Malla conserva el sabor realista del montaje original, a través de la

GENERACIONES

El libreto, escrito en 1966, se estrenó en 1982, con *El Brujo* a la cabeza; ahora De la Torre toma el relevo

recuperación del sonido de programas radiofónicos de los 60, y con un decorado que reproduce una taberna angosta, situada al fondo de un vertedero de basura y la orilla de una ciudad que despierta al nuevo milenio. Ese despertar al devenir de los tiempos se traduce, en esa época, en el ensanche de las ciudades, la construcción en masa de bloques de pisos y la desaparición de todo lo que afea (chabolas, quiniqueros, putas y gentes sin oficio). “Ese lugar último que sirve de refugio para esos parroquianos está a punto de desaparecer”, adelanta Villagrán.

La historia, que transcurre desde un mediodía de agosto hasta el día siguiente, es una “borrachera cósmica, universal” en el que “estos personajes encuentran refugio a tanto desenfreno”, explica Antonio de la Torre, que precisa que se trata de “una borrachera personal que lleva hacia la lucidez” del momento de sus vidas. Hasta el domingo, las puertas de esta taberna fantástica, llena de fantasmas, estarán abiertas en el Lope de Vega.

● *La taberna fantástica*. Teatro Lope de Vega. Desde hoy hasta el 22 de febrero. A las 21.00. De 21 a 4 euros.

Mes de Danza recibe más de 2.000 firmas de apoyo a la iniciativa

La dirección del festival está a la espera de noticias por parte del Ayuntamiento y la Junta

R. C. / SEVILLA

Con un mes de vida la web www.apoyalmesdedanza.com ha recogido más de 2.000 firmas de apoyo, una iniciativa a través de la que sus promotores buscan un mayor apoyo económico y de compromiso público para la Muestra Internacional de Danza Contemporánea, Mes de Danza, y salir así del estancamiento en el que se encuentra desde hace dos años.

Durante 15 ediciones, Sevilla ha tenido una cita anual con la danza contemporánea a través de este evento ideado por los gestores culturales María González y Fernando Lima que vieron un hueco por cubrir en la programación de danza. La continuidad del festival, dicen sus promotores, pasa ahora por el compromiso institucional, una mejora presupuestaria y la puesta en marcha de dinámicas de trabajo que permitan trabajar desde inicios del año.

Entre los apoyos recibidos cabe destacar las principales asociaciones de la danza actual así como prestigiosos nombres de la coreografía y la danza como Roberto Oliván, Mercedes Borronat o María Rovira.

De cara a la decimosexta edición, la directora del festival, María González, está a la espera de noticias por parte del Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla y la Consejería de Cultura tras las reuniones mantenidas en enero.

PLAN ESPECIAL DE LA ACTUACIÓN DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SEVILLA EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE SEVILLA Y LA RINCONADA (SEVILLA)

EXPOSICIÓN PÚBLICA

Para general conocimiento, y en virtud de lo establecido por el artículo 32 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbánica de Andalucía, se hace público que, por resolución de la Delegada en Sevilla de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, de fecha 18 de diciembre de 2008, se aprobó inicialmente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) ordenándose su exposición pública.

En cumplimiento de esta resolución queda expuesto al público, durante el plazo de un mes desde la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, el Plan Especial de referencia, tal como establece el artículo 32.1.2.º de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbánica de Andalucía. El expediente podrá consultarse en las dependencias del Servicio de Urbanismo de la Delegación en Sevilla de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, sita en la Plaza de San Agustín número 2 de Sevilla, pudiéndose formular alegaciones contra las determinaciones de este proyecto urbanístico por toda persona que esté interesada en ello.

Sevilla, a 8 de enero de 2009

EL SECRETARIO GENERAL

Fdo: Segundo Muñoz Leix

La Junta Informa



JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Delegación Provincial



ACCESIBILIDAD EN EL AEROPUERTO

Siguiendo las Directrices en materia de aeropuertos de la Comunidad Europea, durante el año 2008, Aena, en línea con las actuaciones emprendidas para mejorar la calidad de los servicios prestados a los pasajeros, realizó el “Plan de Acción de Accesibilidad en los Aeropuertos Españoles” con el fin de mejorar de forma global la calidad del servicio que se prestaba a las personas con movilidad reducida (PMR).

Dentro del citado Plan en cada aeropuerto se trazaron itinerarios principales de acceso peatonal desde las plazas reservadas para minusválidos y se analizó la situación, a la vez que se propusieron y valoraron las mejoras y soluciones aplicables en cada caso.

En Sevilla, se llegó a la conclusión de que el Aeropuerto de Sevilla es un aeropuerto parcialmente accesible en la mayoría de sus itinerarios, en el que había que realizar distintas mejoras. Algunas mejoras ya se han realizado, quedando programado el resto para futuras actuaciones.

Este Plan se realizó en base a la normativa vigente, tanto Comunitaria como Estatal, Autonómica y Local. En concreto, y en lo referente a la Normativa Autonómica, se ha tenido en cuenta la Ley 1/1999, de 31 de marzo, y los Decretos 72/1992, de 15 de mayo, y 133/1992, de 21 de julio.

Siguiendo esta línea de trabajo, además de seguir realizando las mejoras previstas, es indudable que deben tenerse en cuenta las modificaciones legislativas, en este caso el Decreto 293/2009, de 7 de julio, debiendo por tanto cumplir esta normativa los nuevos Proyectos de Urbanización, todo ello, para garantizar una accesibilidad universal o autónoma de los PMR, independientemente de que se les preste un servicio de ayuda, como es nuestro caso.

A este respecto, siguiendo las determinaciones del Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo, a partir del 26 de julio de 2008, se puso en marcha en todos los aeropuertos europeos un servicio de atención a los pasajeros con movilidad reducida, entre ellos, en el aeropuerto de Sevilla.

Estas medidas han supuesto un gran avance social para las personas con discapacidad y por esta razón, se han dispuesto todos los recursos económicos, materiales y humanos necesarios para hacer posible que en todos los aeropuertos españoles se preste un servicio de calidad que garantice que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo entre cualquier punto de la geografía europea, sea cual sea su discapacidad.

Además, a través de su web pública, Aena pone a disposición de cualquier pasajero con movilidad reducida la posibilidad de realizar una solicitud de asistencia, sin coste alguno, en sus aeropuertos españoles, para que a la llegada al aeropuerto todo esté preparado y no encuentre dificultades durante su viaje.

Esta solicitud de asistencia también puede realizarse llamando al servicio de información de Aena:

Teléfonos: 902 404 704 y (+34) 91 321 10 00.

A continuación se adjunta documento al respecto.

Aeropuerto de Sevilla
Servicio de asistencia a personas con movilidad reducida
SERVICIO GRATUITO

Sin barreras

Servicio de asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida en los aeropuertos españoles

En cumplimiento del Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo, se pone en marcha a partir del 26 de julio de 2008 en todos los aeropuertos europeos un servicio de atención a los pasajeros con movilidad reducida. Esta medida comunitaria supone un gran avance social para las personas con discapacidad y por esta razón, se han dispuesto todos los recursos económicos, materiales y humanos necesarios para hacer posible que en todos los aeropuertos españoles se preste un servicio de calidad que garantice que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo entre cualquier punto de la geografía europea, sea cual sea su discapacidad.

Diferentes discapacidades

- WCHC**
Pasajeros privados de cualquier movilidad y no autosuficientes. Deben ser acompañados a su asiento y necesitan ayuda personal completa. Si el viaje dura más de tres horas, necesitan acompañante.
- WCHR**
Pasajeros que necesitan ayuda durante el traslado entre la aeronave y la terminal, autosuficientes para embarcar y desembarcar dentro de la aeronave.
- WCHS**
Pasajeros que necesitan ayuda entre la aeronave y la terminal y también para embarcar, autosuficientes dentro de la aeronave.
- DEAF**
Pasajeros sordos.
- BLIND**
Pasajeros con discapacidades visuales.

¿Qué pasos debe seguir?

- 1. Solicítelo**
Al menos con 48 horas de antelación* y:
• Mediante el formulario al hacer su reserva o adquirir su billete a través de su agente de viajes o compañía aérea.
• Adicionalmente, y de manera opcional, válido exclusivamente para la asistencia en los aeropuertos españoles de la red de Aena a través de teléfono: 902 404 704 o web: www.aena.es
- 2. Acuda al punto de encuentro**
A la hora acordada. Si no se ha fijado hora alguna, como mínimo dos horas antes de la hora de salida programada. Avise de su llegada por el intercomunicador y espere allí a ser recogido. Puede ver la localización de los puntos de encuentro en nuestra web: www.aena.es
- 3. Facturación y embarque**
Será atendido y acompañado durante el proceso de facturación y en los controles de seguridad, hasta su asiento en el avión. Le ayudaremos con su equipaje y ayudas personales.
- 4. Llegada a su destino**
Le ayudaremos a desembarcar y a recoger su equipaje. Después le acompañaremos al punto de encuentro del aeropuerto que usted decida.
- 5. Al finalizar el servicio**
Le agradeceremos que valore en su valoración si el personal se lo pide. Si algo no fue de su agrado comuníquelo a sinbarreras@aena.es

*De no respetarse este tiempo de antelación, no podrá garantizarse la calidad del servicio ofrecido.

Situación en el aeropuerto

- 1. Punto de encuentro PMR***
- 2. Zona de acceso restringido**
- 3. Zona de libre acceso**
- 4. Tiendas con acceso restringido**
- 5. Tiendas con acceso libre**

Accesos y aparcamientos

Planta 1
Planta 0
Edificio terminal

* PMR: Persona con movilidad reducida o discapacidad.

Para información
902 404 704
(+34 91 321 10 00)

Con el asesoramiento de
Aena
COE
COMISIÓN DE ENLACE DE PASAJEROS
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PASAJEROS



GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO

De conformidad con lo previsto en el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se recogen a continuación las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto. Dichas medidas y previsiones quedan asimismo recogidas en la página web de la entidad.

Aena, desde su creación, se financia con recursos propios, a través de los ingresos obtenidos con las tarifas de los diferentes servicios prestados a sus usuarios y con la financiación externa obtenida en los mercados de capitales y de fondos europeos. Por tanto, en ningún momento ha recibido recursos públicos ni ha supuesto coste alguno para el contribuyente. En este contexto, Aena:

- Ha hecho frente, con las más altas cotas de seguridad y calidad, a un espectacular incremento del tráfico aéreo que se ha multiplicado por 2,5 desde 1990.
- Ha acometido la mayor inversión en la historia de los aeropuertos españoles; invirtiendo 17.000 millones de euros en el periodo 2000-2010, para la ampliación y modernización de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.
- Ha aumentado el número de aeropuertos y, por tanto, de la red aeroportuaria, al pasar de 40 a 47 aeropuertos más 2 helipuertos, con la incorporación de los aeropuertos de Albacete, La Gomera, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Torrejón, Burgos, Huesca-Pirineos y los helipuertos de Ceuta y Algeciras.
- Y todo ello con unas de las tarifas aeroportuarias más bajas de Europa.

Compromiso Ambiental

El aeropuerto de Sevilla se compromete con la sociedad a hacer compatibles la actividad y el desarrollo del aeropuerto con el respeto por su entorno y el medio ambiente. Así, para alcanzar beneficios reales –tanto para el medio ambiente como para la sociedad y el aeropuerto– el aeropuerto de Sevilla ha impulsado la implantación de un sistema de gestión medioambiental basado en los estándares de la norma internacional ISO 14001, que ha sido revisado y certificado por AENOR, concediéndole el derecho de uso de marca AENOR de gestión medioambiental.

El aeropuerto de Sevilla ha emprendido diferentes actuaciones en materia de gestión de residuos, de vertidos y de consumo de recursos naturales, además de proceder a la concienciación y formación de todo el personal de Aena en el aeropuerto en lo referente al medio ambiente.

En la gestión de residuos, se ha potenciado la recogida selectiva de papel y cartón en las oficinas de Aena y en parte de las instalaciones aeroportuarias explotadas por otras empresas. Se ha centralizado la gestión de residuos peligrosos generados como consecuencia de la actividad de Aena, con el fin de obtener un mayor control sobre ellos. Para facilitar la gestión y ofrecer un mejor servicio a los clientes, se ha establecido la creación de un punto de recogida de residuos, que dispondrá de todos los medios necesarios para que el almacenamiento de los mismos se realice con todas las garantías de seguridad y protección del medio ambiente.

En materia de vertidos, Aena ha realizado una gran inversión, que se ha traducido en la ampliación de la red de saneamiento del aeropuerto. Se ha dotado de este servicio a todas las instalaciones que, por motivos de antigüedad o lejanía, todavía no disponían de ella. Todas las nuevas conexiones se están realizando a través de dispositivos de

separación de aceites y grasa, lo cual mejorará la calidad del vertido final a la red municipal de saneamiento. Se han establecido controles analíticos periódicos con el fin de asegurar la calidad de las aguas que se vierten.

El aeropuerto dispone de una plataforma para la realización, por parte del servicio de extinción de incendios, de sus prácticas con fuego real. Ha sido diseñada para evitar cualquier riesgo de contaminación del suelo y de las aguas derivadas del uso de los combustibles que estas prácticas requieren.

Existen, asimismo, procedimientos habilitados para la recogida de derrames de combustible en plataforma que evitan que los vertidos contaminantes producidos de forma accidental puedan alcanzar la red de drenaje del aeropuerto.

Con el objetivo de disminuir la cantidad de agua utilizada para el riego de las zonas verdes se ha realizado una inversión para la mejora de la infraestructura de canalización y se han aumentado los controles sobre el consumo.

Hay que destacar, por último, el proceso de seguimiento y control que se está realizando sobre las empresas que desarrollan su actividad dentro del recinto aeroportuario y que, de forma voluntaria, han asumido el compromiso de protección medioambiental que el aeropuerto de Sevilla ha establecido.

Compromiso Social

Aena esta comprometida con valores como la convivencia, la integración, la cultura, el conocimiento y la preservación del medio ambiente y apoya proyectos que promuevan y divulguen estos valores.

Para ello, lleva a cabo colaboraciones institucionales y



desarrolla iniciativas de carácter social encaminadas al fomento de la cultura, la cooperación internacional y la sensibilización ambiental. En este sentido, Aena asume el compromiso de contribuir al desarrollo social, cultural y educativo llevando a cabo proyectos de diversa índole en colaboración con diversas instituciones, contribuyendo a cubrir las necesidades básicas de los colectivos más desfavorecidos.

Como socia de la Fundación Empresa y Sociedad cuya misión es promover la acción social como una parte más de la estrategia de las empresas, adquiere los siguientes compromisos:

- Mejorar su estrategia y su práctica de acción social.
- Comunicar adecuadamente su acción social, así como apoyar las actividades institucionales de la Fundación para promover la acción social en el sector empresarial.

Para ello, materializa su compromiso social de diferentes maneras:

- Calidad de servicio: Aena se adhirió de forma voluntaria el RD 951/2005 de mejora de la calidad en la Administración General del Estado, y tiene publicadas Cartas de Servicios de Navegación Aérea, a los Pasajeros de nuestros aeropuertos y a las Compañías Aéreas.
- Servicios sanitarios: Todos los aeropuertos con más de un millón de pasajeros anuales tienen servicio sanitario presente en el aeropuerto, bien con medios y personal propios o bien contratados, pero siempre cumpliendo y en la mayoría de los casos, superando, los requerimientos que establecen las recomendaciones establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- Sistemas de información y atención al cliente (call center de Aena): Internamente, por medio del Centro de Gestión de Red H24, se coordinan todas las direcciones de Aena implicadas en el servicio de información al público para que compartan la misma información disponible del sistema. De esta forma, la información proporcionada por todos los medios puestos a disposición del pasajero es siempre la misma y la más actualizada en cada momento (call center de Aena, web pública, notas de prensa, etc.).

El Servicio de Información y Atención Telefónica de Aena tiene como objetivo atender las peticiones de información de los clientes internos (personal de Aena) y externos (pasajeros, compañías aéreas...) de Aena. El número de llamadas atendidas en el 2009 fue de 1.917.878.

- Mejora de la información al público: En los principales aeropuertos de la red, y concretamente en 24 de ellos, se facilita un servicio de información al público conocido como "Chaquetas Verdes", cuyo personal proporciona información variada del aeropuerto, sobrevuelos, derechos del pasajero y quejas y sugerencias, entre otros. Actualmente, Aena está desarrollando un nuevo servicio de atención al pasajero denominado "Azafatas Virtuales".

Este nuevo proyecto consiste en informar al pasajero a través de pantallas distribuidas a lo largo del aeropuerto. Durante 2010 se ha llevado a cabo una prueba piloto con ocho azafatas virtuales en el aeropuerto de Madrid-Barajas que podría ser extrapolable al resto de aeropuertos de la red de Aena.

- Tratamiento de reclamaciones, quejas y sugerencias: A lo largo del año 2009, en Aena se gestionaron un total de 71.265 quejas:

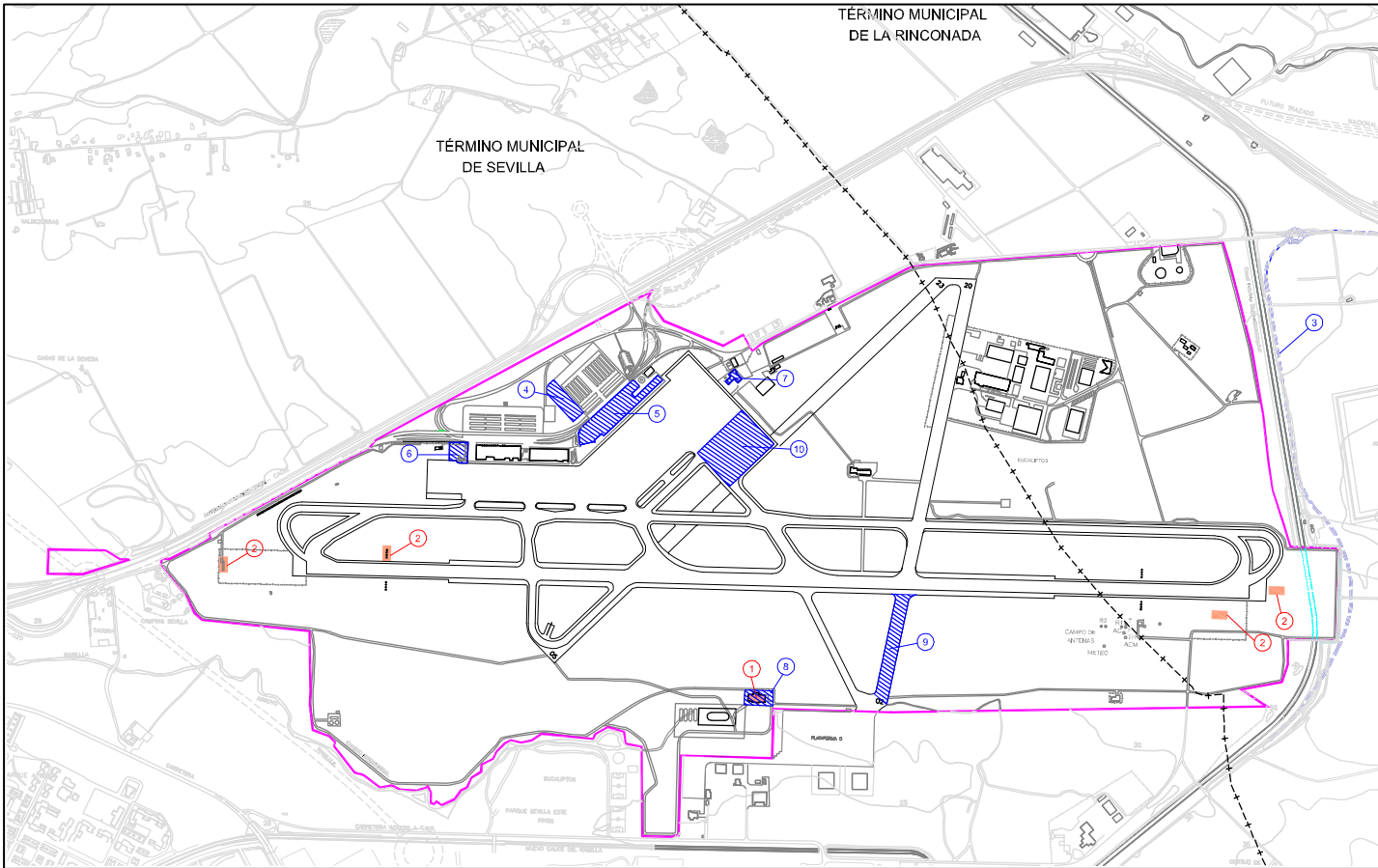
- 12.557 reclamaciones aeroportuarias (de las cuales casi el 30% están relacionadas con los servicios de seguridad y el 17% con sistemas de información).
- Asimismo, y aunque no fueran competencia de Aena, se gestionaron otras 58.708 quejas y reclamaciones imputadas bien a Contratos de Transporte (53.269) o a Agentes Handling (5.439).
- Con objetivo de la aplicación de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, en diciembre de 2009 se puso en funcionamiento un nuevo mecanismo para la recepción y el tratamiento de reclamaciones, quejas y sugerencias (RQS) a través de la Administración Electrónica, mediante el cual el ciudadano puede obtener información, a través de la web, sobre los trámites a seguir, descargarse formularios, iniciación electrónica de la RQS y consultar su estado de tramitación.



II. ESTUDIO ECONÓMICO- FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS



CONJUNTO DE ACTUACIONES A DESARROLLAR EN EL AEROPUERTO DE SEVILLA



FASE I – CORTO PLAZO. ACTUACIONES PRINCIPALES (*)
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
Sistema de inspección de equipajes en bodega
Adquisición de siete grupos de climatización
(1) SCO de un sistema de comunicaciones de voz para la TWR
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
(2) S.E.O. de un ILS/DME para operaciones de Cat. III, pista 27 y traslado del sust. a la cabecera 09 (nueva instalación)
Nivelación y rasanteo de márgenes de pistas de vuelo y calles de rodaje

(*) La denominación de las actuaciones de este cuadro no se corresponden con los Proyectos PAP, de la hoja siguiente, por ser estos proyectos una agrupación de las inversiones de características similares que actúan con el mismo objetivo.

En este apartado se incluye tanto el Estudio Económico-Financiero, PAP 2005-2008 y Plan de Etapas del conjunto de actuaciones del documento inicialmente tramitado como su actualización al año 2011 (PAP 2011-2014).

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO INICIALMENTE TRAMITADO

La cuantificación económica de la ejecución de las infraestructuras, que incluye la adquisición de terrenos, indemnizaciones y reposiciones, se concreta anualmente en los Presupuestos Generales del Estado y en el Plan de Infraestructuras 2002-2007 del Ministerio de Fomento, quedando para una planificación posterior el resto de actuaciones previstas para el horizonte del Desarrollo Previsible del Plan Director. Dichas inversiones se llevarán a cabo con cargo a los presupuestos de la Entidad Pública Empresarial Aena.

Anualmente, los Presupuestos Generales del Estado, mediante el Programa de Actuación Plurianual (PAP), recogen las inversiones en infraestructuras previstas para el Aeropuerto de Sevilla para cuatro años, reflejándose la descripción del proyecto y la inversión total del período, así como sus previsiones de certificación desglosadas por anualidades.

A este respecto como información adicional, el aeropuerto de Sevilla tiene una inversión presupuestada para el año 2005 de 7.110.000,00€. Se incluye en la hoja siguiente el cuadro de Inversiones en Infraestructuras Públicas, PAP: 2005-2008, correspondientes al aeropuerto de Sevilla, aprobado oficialmente.

PLAN DE ETAPAS

Las fases de desarrollo del aeropuerto se asocian a la evolución de la relación capacidad/demanda, íntimamente ligada a las prognosis de tráfico contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla y los Planes de Actuación Aeroportuaria, con lo que se irán ejecutando en consecuencia, de acuerdo con el esquema siguiente:

FASE II- MEDIO/LARGO PLAZO. ACTUACIONES PRINCIPALES (*)
PROYECTOS GENERALES
Adquisición de terrenos
(3) Nuevo acceso a CASA y CLH desde N-IV. Actuaciones varias
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
(4) Aparcamiento de vehículos
(5) Obras de adaptación al plan de autoprotección de cotas superiores E.T. y resto de los edificios
(6) Construcción de un nuevo edificio de Aviación General
(7) Suministro e instalación de grupos de continuidad 400 KVA
(8) Actualización del equipamiento SACTA en torres de control
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
(9) Adecuación calle de rodaje C-1
(10) Adecuación área de movimientos. Plataforma de estacionamiento de aeronaves
Sustitución DVOR/DME

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS. P.A.P: 2005 - 2008

COMUNIDADES/Provincias/Centros/Proy.PAP								
Entidad Pública Empresarial: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)								
CENTRO	Proy PAP	DESCRIPCIÓN PROYECTO PAP	TOTAL PERIODO	Prev.Cert. 2004	2005	2006	2007	2008
ANDALUCIA SEVILLA								
SEVILLA	176589	OPERACIÓN Y GESTIÓN DEL SISTEMA DE N.A.. OPERACIÓN Y GESTIÓN DEL SNA DE LA REGIÓN SUR. SEVILLA	104	104				
	176590	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN AREA DE MOVIMIENTOS. PLATAFORMAS. AEROPUERTO DE SEVILLA	99				32	67
	176592	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN ZONA DE PASAJEROS. INSTALACIONES / EQUIPAMIENTOS / PROYECTOS VARIOS. AEROPUERTO DE SEVILLA	2.657	786	821	854	196	
	176597	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN AREA DE MOVIMIENTOS. ADECUACIÓN CAMPO DE VUELOS. RECRECIDO CALLES DE RODAJE Y MEJORAS VARIAS. AEROPUERTO DE SEVILLA	901	119	612	170		
	176599	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN ZONA DE PASAJEROS. APARCAMIENTOS, URBANIZACIONES Y ACCESOS. AEROPUERTO DE SEVILLA	10.759	367	273	3.413	6.611	95
	176600	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN ZONA DE CARGA. EDIFICACIONES. AEROPUERTO DE SEVILLA	161		161			
	176601	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN ZONA DE CARGA. INSTALACIONES / EQUIPAMIENTOS / PROYECTOS VARIOS. AEROPUERTO DE SEVILLA	268	13	255			
	176602	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN ZONA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS. HANDLING. AEROPUERTO DE SEVILLA	270			270		
	176607	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN ZONA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS. PROYECTOS VARIOS. AEROPUERTO DE SEVILLA	396	183	213			
	176621	LA GESTION MEDIOAMBIENTAL DE AEROPUERTOS. ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES. AEROPUERTO DE SEVILLA	214		10	204		
	176762	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS EN GENERALES. EXPROPIACION / ADQUISICION DE TERRENOS. AEROPUERTO DE SEVILLA	600	50				550
	176763	MANTENIMIENTO DE LA ACTIVIDAD. REPOSICION / MANTENIMIENTO Y MEJORAS DE INSTALACIONES. AEROPUERTO DE SEVILLA	6.665	1.113	816	1.557	1.580	1.599
	176764	SEGURIDAD OPERATIVA EN EL AEROPUERTO DE SEVILLA	500			500		
	176765	SEGURIDAD AEROPORTUARIA. SEGURIDAD INSTALACIONES Y PERSONAS. AEROPUERTO DE SEVILLA	2.535	303	1.487	745		

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS. P.A.P: 2005 - 2008

COMUNIDADES/Provincias/Centros/Proy.PAP								
Entidad Pública Empresarial: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)								
CENTRO	Proy PAP	DESCRIPCIÓN PROYECTO PAP	TOTAL PERIODO	Prev.Cert. 2004	2005	2006	2007	2008
ANDALUCIA SEVILLA								
SEVILLA	176766	DLLO. Y ACTUALIZACION TECNOLÓGICA DE SISTEMAS. INSTALACIONES / EQUIPAMIENTOS / PROYECTOS VARIOS (REDES MULTISERVICIOS.). AEROPUERTO DE SEVILLA	606	243	192	57	57	57
	176767	COMUNICACIONES AERONAUTICAS. EQUIPAMIENTO DE SISTEMAS COMUNICACIONES VOZ EN TORRE DE CONTROL. SEVILLA	697		35	662		
	176768	AYUDAS A LA NAVEGACIÓN AEREA. MEJORA DE LAS INSTALACIONES DE APROXIMACIÓN DME PARA RNAV. SEVILLA	2.259	211	1.965	22	28	33
	176969	NORMALIZACIÓN DE EDIFICIOS E INSTALACIONES AUXILIARES. REALIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE COMPLEJOS RADIO - ELÉCTRICOS. SEVILLA	270		270			
		TOTAL CENTRO:	29.961	3.492	7.110	8.454	8.504	2.401

En respuesta a la solicitud de la Junta de Andalucía, se incluye a continuación las inversiones en infraestructuras previstas para el Aeropuerto de Sevilla para el periodo 2011-2014, y recogidas en el cuadro de Inversiones en Infraestructuras Públicas PAP.

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS. P.A.P: 2011 - 2014

Entidad Pública Empresarial: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)		COMUNIDADES/Provincias/Centros/Proy.PAP					
CENTRO	Proy PAP	DESCRIPCIÓN PROYECTO PAP	TOTAL PERIODO	2011	2012	2013	2014
ANDALUCIA	SEVILLA						
SEVILLA							
1760820		NUEVA CENTRAL ELÉCTRICA. SEVILLA	13.077	300		4.622	8.155
1761042		INVERSIONES DE APOYO Y MANTENIMIENTO. SEVILLA	11.847	5.727	2.355	1.572	2.193
1760619		APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS. SEVILLA	10.000	10.000			
1760822		REGENERACIÓN PLATAFORMA. SEVILLA	8.176	42	4.967	3.167	
1760769		AMPLIACIÓN FRANJAS EXTREMO DE PISTA 09. SEVILLA	6.161	225		5.936	
1760823		ACTUACIONES EN EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO P1. SEVILLA	4.797		1.109	2.580	1.108
1760715		ADAPTACIÓN A NORMATIVA DEL CABLEADO ELÉCTRICO VARIOS EDIFICIOS. SEVILLA	1.873	140	1.237	496	
1760297		NUEVA CALLE DE RODAJE R-11 EN CABECERA 27. SEVILLA	1.520	1.520			
1760804		REGENERACIÓN TERRAZAS Y TEJADOS DEL EDIFICIO TERMINAL . SEVILLA	1.482	1.000	482		
1760620		DESARROLLO Y MEJORA DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA. SEVILLA	1.010	103	314	558	35
1760358		ADAPTACIÓN DE LA URBANIZACIÓN DEL LADO TIERRA A NUEVAS NECESIDADES. SEVILLA	932	932			
1760617		ADECUACIÓN CAMPO DE VUELOS. SEVILLA	463	463			
1760824		SUSTITUCIÓN DE FINGERS. SEVILLA					
TOTAL CENTRO:			61.338	20.452	10.464	18.931	11.491

III. NORMAS URBANÍSTICAS



1. CONDICIONES GENERALES.

1.1. PRELIMINARES.

1.1.1. Naturaleza y Objeto.

1. En este apartado se contienen las Normas de Aplicación del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, redactado al amparo del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificado parcialmente por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, desarrollada mediante el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
2. La elaboración y tramitación del Plan Especial se lleva a cabo en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, aprobado mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001, con arreglo a lo previsto en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio; y la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
3. El Plan Especial, en base al artículo 8 del citado Real Decreto 2591/1998, tiene por objeto la ordenación urbanística del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de máximo rango nacional y regional. Las presentes Normas de aplicación del Plan Especial se ajusta a la legislación urbanística aplicable en lo que se refiere a las determinaciones y documentos de los Planes Especiales.

1.1.2. Ámbito y Alcance.

1. Las presentes Normas serán de aplicación dentro del ámbito señalado en los planos del Plan Especial para el Sistema General Aeroportuario de Sevilla.
2. Dicho ámbito incluye no sólo los suelos ocupados por las actuales infraestructuras e instalaciones, sino también las áreas necesarias para el desarrollo del Sistema General Aeroportuario, según están previstas en su Plan Director.
3. Dentro del propio Sistema General Aeroportuario, además del Subsistema de Movimiento de Aeronaves y del Subsistema de Actividades Aeroportuarias (descritos más adelante), se definen unas Reservas Aeroportuarias, que contienen los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas y sus Zonas existentes.
4. Debido a las singulares características del Sistema General Aeroportuario como intercambiador modal de transporte de naturaleza tridimensional, y con carácter de instrucción al planeamiento municipal del entorno, se incluyen en las presentes Normas las limitaciones a la propiedad que constituyen el conjunto de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.
5. Igualmente debido a la necesidad de garantizar la posibilidad de futuras ampliaciones, el presente documento contempla los ámbitos que se enumeran a continuación, con el alcance que se precisa en cada caso:
 - a) Sistema General Aeroportuario. Las administraciones públicas con competencia territorial deberán calificar el ámbito del aeropuerto y su Zona de Servicio, delimitado por el Plan Director, como Sistema

General Aeroportuario, en cumplimiento de artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

De acuerdo con el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, la zona de servicio aeroportuaria del Plan Director se encuentra declarada de utilidad pública. La ejecución de obras en esta zona se realizará conforme a las previsiones del Plan Director, de acuerdo con lo regulado en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y en el artículo 10 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

- b) Área de Cautela. Con el fin de no hipotecar la posibilidad de futuras ampliaciones del Sistema General Aeroportuario hasta su máxima expansión posible, se propone al organismo competente en materia de urbanismo y como recomendación al planeamiento, mantener la misma calificación urbanística de los suelos señalados como Área de Cautela Aeroportuaria, por el Plan Director y por este Plan Especial; en los Planes Generales correspondientes.

Básicamente, su determinación se justifica con el fin de garantizar el futuro crecimiento del aeropuerto hasta una configuración del campo de vuelos con dos pistas paralelas con una separación de ejes de 1.310 m, incluyendo la ampliación de la plataforma y la ampliación del edificio terminal de pasajeros. Para ello se estima una superficie del área de cautela de 243,07 Ha.

- c) Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras. Para garantizar la necesaria coherencia de los planeamientos urbanísticos de las superficies exteriores al Sistema General



Aeroportuario, se propone desde el Plan Especial una coordinación de la ordenación de su entorno con la denominación de Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras.

1.1.3. Vigencia, Revisión y Modificación.

1. El presente Plan Especial se aprueba por tiempo indefinido, debiendo ser revisado cuando sea modificado el contenido del Plan Director que desarrolla.
2. En lo referente a la modificación de elementos puntuales del presente Plan Especial, se llevará a cabo siguiendo el procedimiento establecido para su formulación.

1.1.4. Interpretación.

1. La interpretación del Plan Especial compete a las Administraciones y organismos encargados de la ejecución del Plan y de velar por el cumplimiento de sus determinaciones.
2. La interpretación del Plan Especial y los supuestos de conflictos entre documentos, se resolverán partiendo de la base de que cada documento debe interpretarse en función de su contenido, y teniendo en cuenta que el texto de las Normas prevalecerá sobre la documentación gráfica, con excepción de aquellos supuestos en que la interpretación de la documentación gráfica coincida con la que se desprenda de la Memoria, en cuyo caso prevalecerá dicha interpretación sobre la derivada de las Normas. Si a pesar de ello subsistieran dudas en las determinaciones, prevalecerá la interpretación más favorable al cumplimiento de los objetivos del Plan Director y del Plan Especial que lo desarrolla.
3. Las Actuaciones incluidas en el Plan de Desarrollo no se consideran con carácter vinculante pudiendo estar sujetas a modificaciones debidas a posteriores

requerimientos técnicos, de seguridad, operativos o ambientales.

1.1.5. Régimen del Suelo.

1. El suelo comprendido dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario es de titularidad y dominio público; y se encuentra regulado en la vigente Ley 48/1960 de 21 de julio sobre Navegación Aérea y sus posteriores desarrollos; extendiéndose el dominio eminente del Estado al espacio aéreo, según determina dicha Legislación.
2. El uso del suelo previsto dentro del ámbito del Plan Especial es el Uso Público Aeroportuario, con categoría de Sistema General, y con las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroportuarias y complementarias que se describen en estas Normas.

1.1.6. Tramitación del Plan Especial.

1. Con carácter general, la tramitación del presente Plan Especial se ajustará a lo previsto en la legislación urbanística aplicable: Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
2. Asimismo, la tramitación deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

1.1.7 Sistema de Actuación: Expropiación.

1. Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, lleva implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad

privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. Por lo que el Sistema de Actuación será el de expropiación.

1.2. NORMATIVA GENERAL DE APLICACIÓN

1. En todo lo que concierne al ámbito del presente Plan Especial le será de aplicación, tanto la propia normativa aeronáutica, como la urbanística, la medioambiental y otras normativas vigentes.
2. Normativa Aeronáutica: Será de aplicación la normativa específica del sector Aviación Civil, constituida por la Ley 48/1960 de 21 de julio sobre Navegación Aérea y demás disposiciones que la han desarrollado.
3. Normativa Urbanística: Serán de aplicación la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. A nivel estatal es de aplicación el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, y, con carácter supletorio, la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana. (Texto Refundido aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril), así como los Reglamentos que la desarrollan.
4. Normativa Medioambiental: La normativa vigente en el ámbito estatal, está contenida en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

En el ámbito autonómico, la normativa medioambiental está recogida en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.



2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL.

2.1. RÉGIMEN GENERAL.

2.1.1. Modificaciones del Ámbito del Sistema General Aeroportuario.

1. La modificación del ámbito del Sistema General Aeroportuario, cuando sea de carácter sustancial, se llevará a cabo mediante la elaboración por la Entidad Pública Empresarial Aena de un documento modificación del Plan Director, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación, la cual se realizará mediante Orden Ministerial, según lo establecido en el Real Decreto 2591/1998.

2.1.2. Ejecución del Plan Especial.

1. Las etapas de desarrollo del Plan Especial se conformarán según vayan cumpliéndose las previsiones de demanda del Plan Director, ejecutándose en consecuencia.
2. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el ámbito de este Plan Especial, tanto en lo que se refiere al Subsistema de Movimiento de Aeronaves como al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se realizará mediante las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición que sean necesarias para el desarrollo previsto en el Plan Especial.
3. Las actuaciones y obras del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, se encuentran sometidas al cumplimiento de las condiciones derivadas de los procedimientos de protección ambiental que corresponda de acuerdo con la legislación vigente.

2.2. DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL: PROYECTOS Y ESTUDIOS DE DETALLE.

2.2.1. Proyectos de Infraestructuras Aeroportuarias.

1. Son los instrumentos técnicos para la ejecución material de los elementos infraestructurales e instalaciones previstos en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves según el presente Plan Especial; tanto en lo que se refiere a obras de nueva ejecución, como a las operaciones de reparación, conservación, modificación o demolición.
2. Abarcan la ejecución de todas las infraestructuras vinculadas a la actividad aeroportuaria, tanto en lo que respecta al campo de vuelos e instalaciones y servicios auxiliares, como a las infraestructuras de red viaria, redes de servicios básicos, redes energéticas, y redes de comunicaciones y de servicios de seguridad o protección; con las puntualizaciones recogidas en el apartado siguiente, en lo que se refiere a los Proyectos de Urbanización.
3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Infraestructuras Aeroportuarias se ajustará a la normativa tecnológica del sector específico a que se refiere en cada caso.

2.2.2. Proyectos de Urbanización.

1. Son los instrumentos técnicos elaborados para la ejecución integral de las obras de infraestructuras destinadas a la creación de espacios urbanizados para la implantación de conjuntos de instalaciones o edificaciones destinadas a actividades aeroportuarias en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias.
2. Los Proyectos de Urbanización deberán desarrollar las previsiones de ordenación contenidas en el Plan

Especial; bien sea directamente, o bien mediante la previa redacción de un Estudio de Detalle cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.

3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Urbanización se atenderá a lo previsto en la legislación urbanística aplicable, y a las especificaciones tecnológicas vigentes en los distintos ámbitos estructurales a que se refieran.

2.2.3. Proyectos de Edificación.

1. Son los instrumentos técnicos para el desarrollo de las obras de ejecución, reparación, conservación o modificación de los edificios o inmuebles necesarios para el desarrollo del presente Plan Especial.
2. Los Proyectos de Edificación desarrollarán las previsiones contenidas en este Plan Especial, en todo lo que se refiere a las condiciones de tipo de actividad, posición, volumen y relación con el entorno; bien sea directamente, o bien mediante la redacción previa de un Proyecto de Urbanización, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.
3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Edificación se atenderá a la normativa específica vigente en materia de edificación, y a la que sea de aplicación general en dicha materia en el Municipio correspondiente. Entre ellas, el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

2.2.4. Estudios de Detalle.

1. Tienen por objeto completar o adaptar las determinaciones del Plan Especial, cuando ello convenga para obtener el grado de precisión necesario



para la redacción de los Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación, para ello podrán:

- a) Establecer, en desarrollo de los objetivos definidos por el Plan Especial, la ordenación de los volúmenes y el trazado local del viario secundario.
- b) Fijar las alineaciones y rasantes de cualquier viario, y reajustarlas, así como las determinaciones de ordenación referidas en la letra anterior, en caso de que estén establecidas en el Plan Especial.

Su tramitación se realizará de acuerdo con la legislación urbanística vigente.

2.3. TRAMITACIÓN DE LOS PROYECTOS.

2.3.1. Normativa de aplicación.

1. Se regulan por lo determinado en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y en el artículo 10 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

2.3.2. Proyectos y Obras Promovidas por Aena.

1. La Entidad Pública Empresarial Aena promoverá los proyectos de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que sean necesarios; bien por sí misma, como entidad titular de la gestión del dominio público aeroportuario, o bien a través de otras entidades o particulares, que fueran concesionarios de actividades o servicios en el recinto aeroportuario, según está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones reglamentarias correspondientes.

2. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación, promovidas por Aena en el ámbito del Sistema General Aeroportuario, por vía de Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización o Proyectos de Edificación, en cualquiera de los dos Subsistemas, de Movimiento de Aeronaves y de Actividades Aeroportuarias, tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que al amparo de lo establecido en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, no estarán sujetas a los actos de control preventivo municipal contenidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; por lo que no estarán sujetas a licencia municipal de obras y estarán exentas de Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.

3. Dichas obras deberán ajustarse a lo previsto en el presente Plan Especial, para cuya comprobación se someterán a informe de las Administraciones competentes en cada caso, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa. Se entenderá asimismo que dicho informe sustituye a la tramitación que hubiera sido procedente para otros supuestos, según la legislación urbanística general.

4. En todo caso, los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación redactados y promovidos por Aena se ajustarán a la normativa tecnológica, reglamentaria y procedimental, que rija en los sectores afectados, según la legislación general vigente

2.3.3. Obras Promovidas por Terceros.

1. Los particulares y empresas de derecho privado podrán promover obras dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario, si hubieran sido objeto de la preceptiva

autorización y concesión por parte de Aena, como agentes u operadores para ejercer actividades o prestar servicios aeroportuarios. Dichas obras estarán sujetas al trámite de obtención de licencia municipal según la normativa general y específica en cada caso.

Previamente a la tramitación de la licencia municipal correspondiente y para garantizar el ordenamiento espacial y funcional de las obras promovidas por terceros, Aena supervisará y dará su conformidad a los Proyectos de Edificación, Urbanización o Estudios de Detalle.

Para la obtención de permisos, licencias y demás autorizaciones, los concesionarios deberán presentar documentación gráfica con la ordenación del conjunto del área o del edificio donde se ubique, con el informe de conformidad de Aena.

3. AFECCIONES Y LIMITACIONES AL DESARROLLO URBANÍSTICO DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y SU ENTORNO.

3.1. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS LEGALES.

1. Las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas Físicas, Radioeléctricas y de Operación, al desarrollo urbanístico del Sistema General Aeroportuario y su entorno se derivan del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo. Son normas de obligado cumplimiento, según establece el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y sus modificaciones: Decreto 2.490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre.



2. Las Servidumbres Aeronáuticas Físicas, Radioeléctricas y de Operación se derivan de las normas internacionales establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) publicadas en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Volumen I, Diseño y Operaciones de Aeródromos; en el Manual de Servicios de Aeropuertos; en el Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves; y en el Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

3. En cumplimiento de lo determinado en el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, 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 objeto de cada uno de los instrumentos referidos para garantizar la efectividad de las servidumbres establecidas.

Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

3.2. LAS LIMITACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

3.2.1. Limitaciones derivadas de las Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación.

1. Dichas Servidumbres Aeronáuticas están sujetas a aprobación por Real Decreto, según está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea, y posterior normativa específica.

2. Siendo así que las superficies limitadoras de obstáculos comprendidas en el conjunto de Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación contienen restricciones al libre ejercicio edificatorio, y dado que estas limitaciones son norma de obligado cumplimiento, los Planes Generales Urbanísticos de los Municipios afectados (Sevilla, La Rinconada, Santiponce, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Camas, Carmona y el Viso del Alcor), deberán incluir en su normativa las determinaciones que garanticen el cumplimiento de las restricciones o limitaciones mencionadas.

3. La altura máxima las construcciones e instalaciones en los espacios y zonas afectadas estará sometida a lo determinado en las Servidumbres Aeronáuticas vigentes del Aeropuerto de Sevilla.

3.2.2. Limitaciones derivadas de las Servidumbres Acústicas.

1. Los criterios de análisis de los niveles sonoros generados por la operación del aeropuerto y las huellas sonoras resultantes, se encuentran recogidos en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001.

2. En cumplimiento del artículo 63 de la Ley 55/1999 el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyan el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.

De acuerdo con los criterios establecidos por el Ministerio de Fomento, los planeamientos citados deben excluir la implantación de nuevos usos residenciales, dotacionales educativos, hospitalarios y otros usos incompatibles con los niveles de ruido iguales o

superiores a L_{eq} día 60 dB(A) y L_{eq} noche 50 dB(A). Todo ello sin perjuicio del cumplimiento de lo determinado por otras normativas estatales, autonómicas o locales.

3.2.3. Informes y permisos en espacios sujetos a Servidumbres Aeronáuticas.

1. Los Planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su Revisión o Modificación, que afecten a la Zona de Servicio del aeropuerto o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas, establecidas ó a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, deberán ser compatibles con las mismas, así como con las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, requiriendo, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, informe previo del Ministerio de Fomento, el cual tendrá carácter vinculante, de acuerdo con la Disposición Adicional segunda del R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre.

2. La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, requerirá informe favorable de la Administración Aeronáutica competente, de acuerdo con el Decreto 584/1972-de Servidumbres Aeronáuticas y sus modificaciones. La Administración Urbanística solicitará el mencionado informe antes de otorgar la correspondiente licencia.

3. Cuando se trate de actuaciones promovidas por la Administración Local o Autonómica se solicitará directamente informe de la Dirección General de Aviación Civil con anterioridad a la aprobación del proyecto correspondiente.

4. CONDICIONES PARTICULARES.



4.1. SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES.**4.1.1. Definiciones.**

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves es el Uso Público Aeroportuario con carácter de Sistema General.
2. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves engloba, como elementos constitutivos del Uso Aeroportuario, el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las ayudas a la navegación y los servicios de control de tránsito; con las infraestructuras e instalaciones que se describen en el apartado siguiente.
3. Toda modificación o ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, no recogida en el Plan Director y que implique modificaciones de carácter sustancial, conllevará la previa modificación de dicho Plan Director, por el procedimiento señalado en el artículo 2.1.1. de estas Normas.

4.1.2. Elementos del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

1. El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura y apartaderos de espera, así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.
2. La plataforma es la superficie comunicada directamente con el campo de vuelos, y destinada al estacionamiento de las aeronaves, con el fin de que se permita el embarque/carga o desembarque/descarga de pasajeros/mercancías, así como el apoyo de servicio en

tierra a dichas aeronaves (catering, suministro de combustible, limpieza, etc.).

3. Las Ayudas a la Navegación contienen todo el conjunto de instalaciones, tanto radioeléctricas como visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado, con las máximas garantías de seguridad.

El conjunto de Ayudas a la Navegación podrá modificarse o ampliarse en todo momento, según lo requieran la evolución del tráfico o el desarrollo normativo o tecnológico aeronáutico.

4. Las Instalaciones Auxiliares constituyen el conjunto de infraestructuras y servicios necesarios para la operación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves. Incluyen los viales interiores y aparcamientos de los vehículos de servicio, los puestos de carga, y las instalaciones para equipos de servicio; así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

4.1.3. Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

1. El desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves responde a las especificaciones del Plan Director. Sus características se han descrito y pormenorizado en los capítulos de "Ordenación"; así como en los correspondientes planos de la serie III "Ordenación" del presente Plan Especial.

4.2. SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS.**4.2.1. Definiciones.**

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias es el Uso Público Aeroportuario, con carácter de Sistema General.
2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias engloba, como elementos constitutivos del Uso Aeroportuario, todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios que completan el proceso de intercambio modal dentro del ámbito aeroportuario, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio adecuada del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, estando sus actividades reguladas en el artículo 2.2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
3. Para cumplir los fines mencionados en el párrafo anterior, y dentro del marco del Uso Público Aeroportuario, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se organiza según las Zonas y Líneas descritas en el capítulo "Ordenación. Principios Generales". En el siguiente artículo 4.2.2. "Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias" de estas Normas, se enumeran dichas actividades, aunque no de forma exhaustiva, según sus Zonas y Líneas Funcionales.
4. La totalidad del ámbito ocupado por el Subsistema de Actividades Aeroportuarias está constituido por suelo de dominio público, bajo la titularidad de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), organismo responsable asimismo de su gestión. Ello no obstante, y a tenor de lo previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones legales que la han desarrollado, Aena puede otorgar a operadores o agentes públicos o privados, y mediante la correspondiente concesión administrativa, la prestación de determinados servicios aeronáuticos para garantizar una mayor eficacia y calidad de dichos servicios. En este



supuesto podrá ser de aplicación todo lo previsto en el artículo 2.3.3. "Obras Promovidas por Terceros" de estas Normas.

5. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se realizará mediante la redacción y tramitación de los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización, Proyectos de Edificación, y en su caso Estudios de Detalle descritos en estas Normas y con los procedimientos indicados a tal efecto.

4.2.2. Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

1. La Zona de Pasajeros contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque en la aeronave. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres Líneas Funcionales son, entre otras, las siguientes.

Primera Línea: Edificios y Área Terminal de Pasajeros. Servicios de seguridad, operativos, comerciales y de atención al pasajero y empleados en áreas o recintos de acceso restringido.

Segunda Línea: Servicios de recepción de pasajeros y facturación. Servicios comerciales y de atención a pasajeros y empleados. Agentes y operadores, compañías aéreas, agencias de viajes. Servicios de hostelería y Hoteles de viajeros. Elementos e infraestructuras de intercambio con el transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos y, terminales e intercambiadores de transporte público. Elementos de intercambio entre terminales.

Aparcamientos, instalaciones y servicios de alquiler de vehículos.

Tercera Línea: Servicios empresariales, centros de reunión comunicaciones, exposiciones y de ocio. Servicios administrativos de compañías aéreas y empresas de transporte aéreo.

2. La Zona de Carga contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías, bien sea en aviones de carga o en bodega de aviones de pasajeros. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son, entre otras, las siguientes.

Primera Línea: Edificios Terminales de carga. Agentes de handling de carga y operadores. Servicios de Correos, mensajería y paquetería urgente, y demás agentes especializados.

Segunda Línea: Servicios y despachos de aduanas. Dependencias y servicios para transitarios. Servicios personales y comerciales de atención a usuarios y empleados. Elementos de intercambio con las redes de transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos e intercambiadores de transporte público.

Tercera Línea: Instalaciones y almacenes de operadores privados. Oficinas administrativas de la Zona. Servicios empresariales y logísticos a operadores. Viario y aparcamientos de servicio.

3. Zona Industrial: (Denominada "Zona de Servicio a Aeronaves" en el cuadro genérico "Estructura Funcional de los Aeropuertos" de este documento) contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al mantenimiento, asistencia y fabricación de las aeronaves. La previsión del incremento de las actividades en esta zona, puede conllevar la creación de

plataformas de aeronaves y calles auxiliares. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales son, entre otras, las siguientes.

Primera Línea: Servicios de asistencia directa a las aeronaves que requieren contacto con el campo de vuelos, con sus instalaciones, talleres y hangares, necesarios para el mantenimiento y fabricación de aeronaves.

Segunda Línea: Servicios de campo de vuelos para asistencia a las aeronaves. Redes de circulaciones y aparcamientos para vehículos de servicio.

Tercera Línea: Oficinas administrativas de la Zona. Servicios de atención a empleados. Instalaciones, almacenes, y talleres auxiliares. Viario y aparcamientos auxiliares de la Zona.

4. Zona de Servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales son, entre otras, las siguientes.

Primera Línea: Torre de Control. Bloque Técnico. Instalaciones y servicios de agentes de handling, Servicio de Extinción de Incendios, catering, y demás operadores en contacto con el campo de vuelos.

Segunda Línea: Instalaciones y servicios de asistencia y mantenimiento de rampas y campo de vuelos. Aparcamientos de vehículos de servicio y elementos de asistencia.

Tercera Línea: Servicios de atención al empleado. Almacenes, cocheras, y talleres de mantenimiento de



elementos y vehículos de servicio. Instalaciones, administración y almacenes de catering y demás operadores. Oficinas y servicios de la Administración aeroportuaria. Viario y aparcamientos de servicio de la Zona.

5. Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales son, entre otras, las siguientes:

Primera Línea: Edificio Terminal, hangares y talleres de asistencia a las aeronaves.

Segunda Línea: Servicios de atención al usuario y servicios administrativos y operativos. Viario y aparcamientos de vehículos.

Tercera Línea: Servicios auxiliares. Actividades sociales, culturales y deportivas. Viario y aparcamiento de vehículos

6. Zona de Abastecimiento Energético: Contiene las acometidas, instalaciones y elementos terminales de las redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Sistema General Aeroportuario. Estas redes son, entre otras, las siguientes.

Almacenamiento, distribución y servicio de combustibles. Sistemas de información y comunicaciones. Transformación y distribución de energía eléctrica. Sistemas de alumbrado y señalización. Protección y lucha contra incendios. Tratamiento, almacenamiento y abastecimiento de agua. Drenaje, saneamiento y

depuración de aguas residuales. Recogida y tratamiento de residuos. Viario y aparcamiento de vehículos.

4.2.3. Desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

1. Por lo que se refiere al futuro desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, sus características se han descrito y pormenorizado en los capítulos de "Ordenación"; así como en los correspondientes planos de "Ordenación" del presente Plan Especial.
2. La Zonificación definida en el presente Plan Especial para el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, que contiene las diversas Zonas Funcionales, podrá ser objeto de variaciones o adaptaciones cuando lo requiera la evolución del Sistema Aeroportuario, mediante Plan Especial o Estudio de Detalle.
3. La división en Zonas y Líneas de Actividades Aeroportuarias es de naturaleza conceptual, y no se traduce necesariamente en una segregación espacial, por lo que el desarrollo de cualquiera de las Zonas se podrá realizar en el área prevista para otras o en la Zona de Reserva Aeroportuaria, pudiendo asociarse distintas actividades en respuesta a criterios normativos, de seguridad y técnico-operativos en permanente desarrollo y evolución.

4.2.4. Criterios generales de Ordenación

1. Los criterios de ordenación tendrán en cuenta las siguientes particularidades del Sistema General Aeroportuario, dado que el Sistema General es un dominio público sin aprovechamiento lucrativo:
 - a) A efectos de determinar la ordenación resultante, se define la Intensidad Edificatoria como la relación entre la superficie edificada o que pueda edificarse y

la superficie del área de referencia sobre la que se actúa. Se considerará como superficie edificada la así computable según las Normas Urbanísticas del planeamiento municipal.

- b) Se define como Intensidad Edificatoria del Subsistema de Actividades Aeroportuarias el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes y previstas en el Plan Director, y la superficie de dicho Subsistema.
 - c) Se define como Intensidad Edificatoria del Sistema General Aeroportuario el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes, y previstas en el Plan Director, y la superficie total del ámbito del Sistema General Aeroportuario.
 - d) El Sistema General, constituye una única parcela, por lo que sus viarios deben considerarse como viarios interiores al Sistema General, no delimitando, por lo tanto, alineaciones ni rasantes oficiales. Las parcelas o recuadros que puedan definirse en el Sistema General lo son únicamente a los efectos de delimitación de terrenos objeto de concesión.
2. Todas las instalaciones y edificaciones responderán en su ordenación a las restricciones y limitaciones contenidas en el conjunto de Servidumbres Aeronáuticas legales establecidas de acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones decreto 2490/1974, y Real Decreto 1541/2003, Ley 55/1999, de 29 de diciembre de Medidas fiscales, administrativas y del orden social y legislación vigente en la materia.
 3. La Intensidad Edificatoria bruta del Sistema General Aeroportuario no podrá superar la cuantía de 0,21 m²/m².



- 4 Para el desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, la intensidad edificatoria no superará la cuantía de 0,40 m²/m².
5. La altura máxima de las edificaciones será de 15 m, sin sobrepasar las tres plantas o niveles de edificación, excepto en la 1ª Línea funcional y en aquellos casos en que la especificidad de las actividades justifiquen una altura singular.
6. En cuanto a la integración paisajística, las edificaciones deberán responder en su adecuación formal, texturas y acabados, tanto a la actividad desarrollada como a la tradición arquitectónica del lugar y entorno en que se ubican, permitiendo a su vez, las innovaciones formales propias de la tecnología aeroportuaria. Se tendrá en cuenta su percepción visual desde los accesos y vistas más frecuentes, así como la disposición del conjunto de las edificaciones.
7. Los taludes y espacios libres se mantendrán con su vegetación natural o ajardinadas con especies de fácil conservación y bajo consumo hídrico.
8. Las redes viarias del Sistema General Aeroportuario y sus enlaces con el Sistema General de Comunicaciones se adaptará al relieve y características del terreno, siempre que no existan otros condicionantes derivados de requerimientos funcionales aeronáuticos.

4.2.5. Criterios de Ordenación para obras promovidas por terceros

1. A los efectos previstos en el artículo 2.3.3. de estas Normas, las instalaciones y edificaciones en régimen de concesión de uso, además de a las limitaciones antes mencionadas, se atenderán a los siguientes criterios de ordenación:

- a) Ocupación máxima de la edificación: 60% de la superficie de suelo objeto de concesión o parcela.
 - b) Retranqueos mínimos a linderos:
 - A vial de acceso a la Zona de Pasajeros—10 m.
 - A viales internos—mínimo de 5 m.
 - c) Aparcamientos: Se reservará un mínimo de 1 plaza por cada 100 m² de superficie construida, dentro de la parcela objeto de concesión.
 - d) Áreas exclusivas de carga y descarga: Se preverá espacio libre suficiente para el aparcamiento y maniobra de los vehículos dentro de la parcela objeto de concesión.
2. Cuando por requerimientos funcionales de la actividad o actividades a implantar, se requiera completar o adaptar las anteriores condiciones de ordenación, se realizará mediante Estudio de Detalle que se tramitará de acuerdo con la legislación urbanística vigente.

4.3. RESERVA AEROPORTUARIA.

1. Según el artículo 3.3 de la Orden de 23 de julio de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Sevilla, *“la Reserva Aeroportuario contiene los espacios necesarios para posibilitar en desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas”*, de acuerdo con el artículo 166.1 de la Ley 13/1996.

4.4. NORMAS TRANSITORIAS

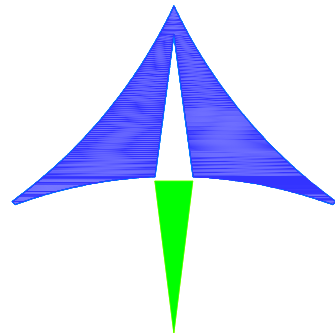
1. En ambos Subsistemas se permitirá la reforma, consolidación, adecuación o ampliación de las instalaciones aeroportuarias actuales, así como las obras nuevas necesarias para posibilitar la actividad diaria del aeropuerto, teniendo que ser justificada por Aena la necesidad de dichas obras.
2. Las áreas con urbanización consolidada podrán mantener los criterios de ordenación existentes, no siendo de aplicación en ellas los criterios fijados en el artículo 4.2.5.

Aena

Madrid, agosto de 2012



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

DIVISIÓN DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL E INTERMODALIDAD

PLANOS

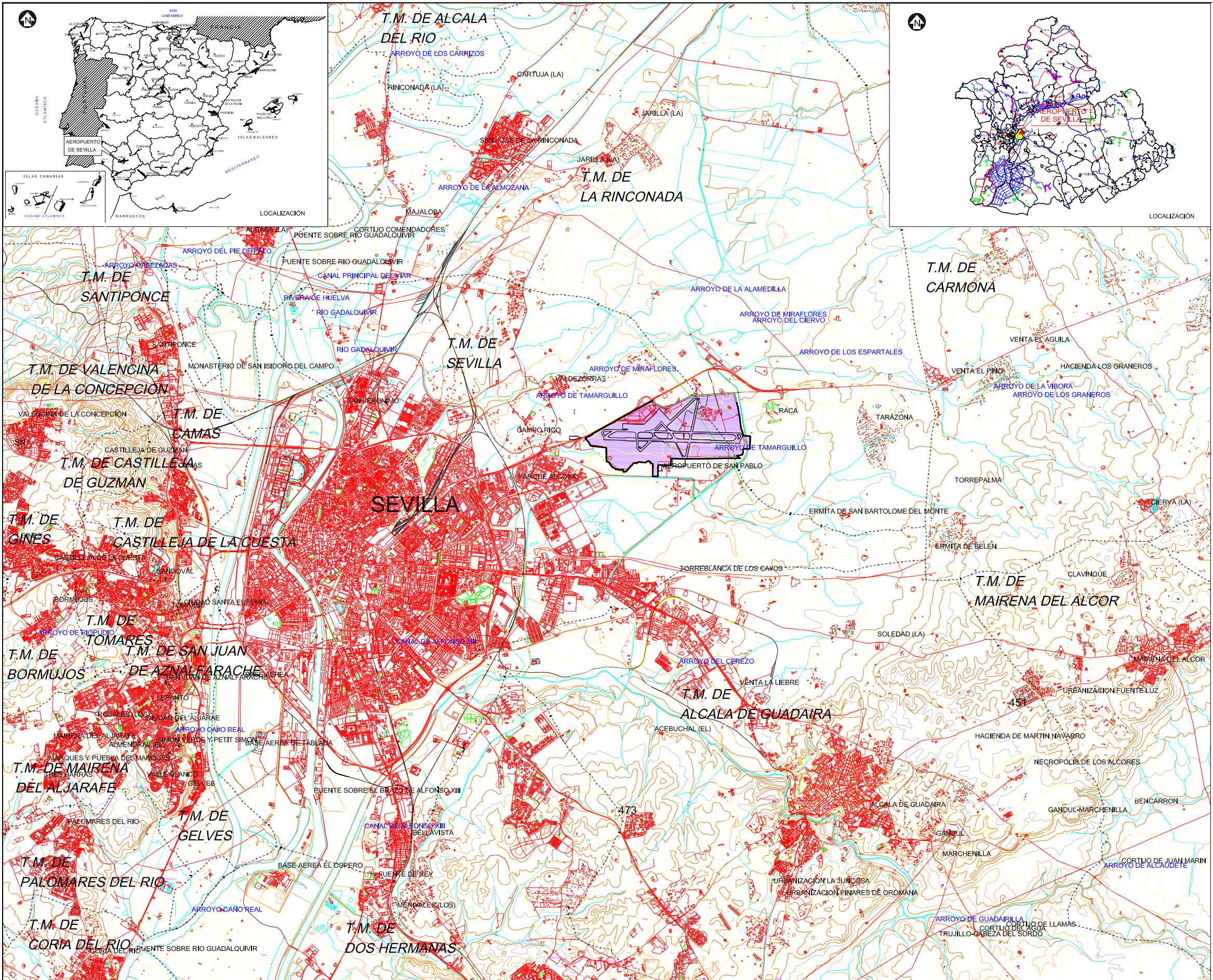
PLAN ESPECIAL

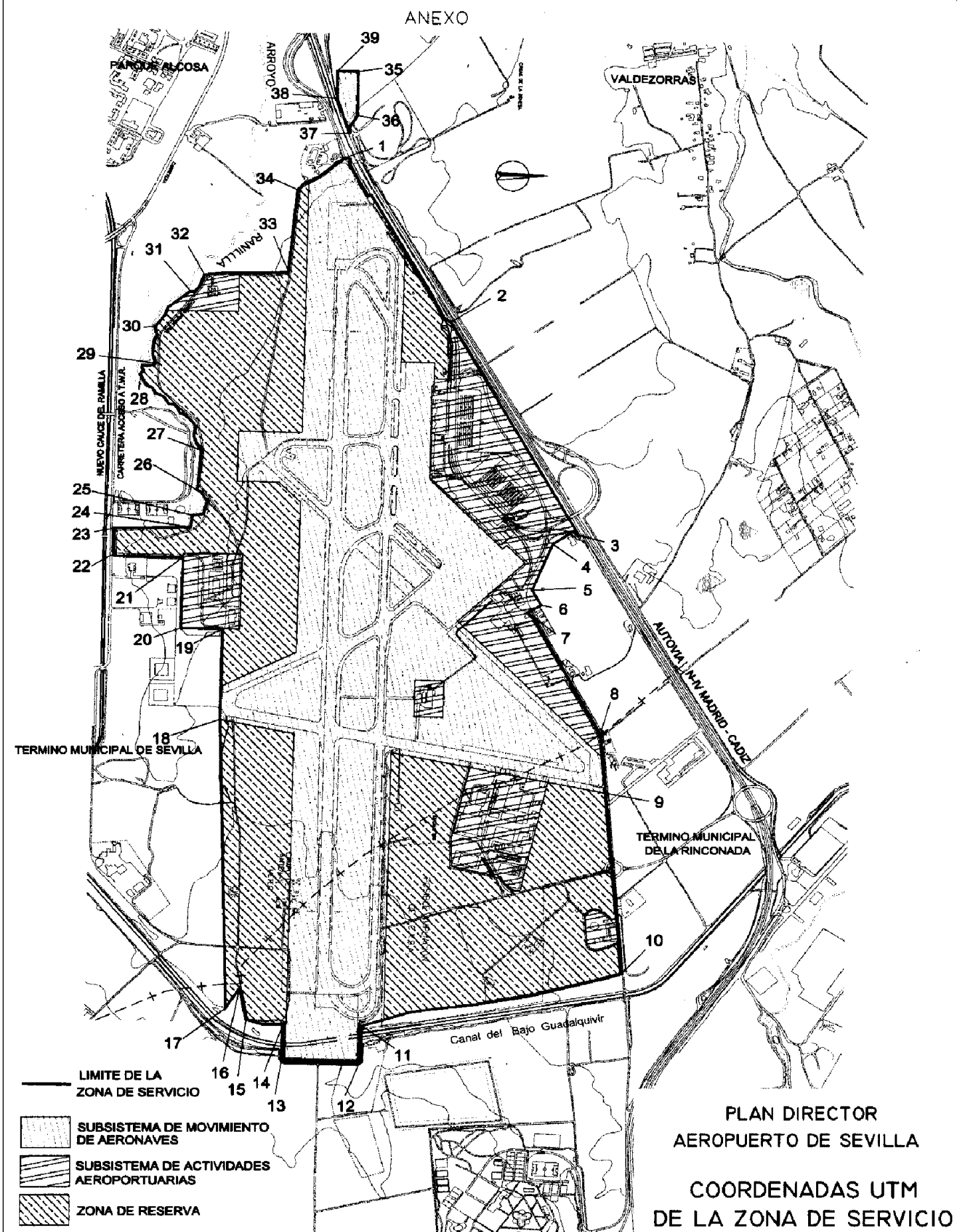
DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SEVILLA

IDT132.501. Septiembre 2005. Modificado Enero 2010, Julio 2011 y Marzo 2012

ÍNDICE DE PLANOS

TÍTULO	PLANO Nº
I.- MARCO GENERAL	
1.- LOCALIZACIÓN EN LA REGIÓN	1
2.- PLANEAMIENTO VIGENTE: PLAN DIRECTOR	2
2.1.- PLAN DIRECTOR	
2.2.- PGOU DE SEVILLA	
2.3.- PGOU DE LA RINCONADA	
II.- INFORMACIÓN	
1.- SITUACIÓN ACTUAL	3
2.- MEDIO FÍSICO	4
3.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO	5
III.- ORDENACIÓN	
1.- ÁMBITOS DEL PLAN ESPECIAL	6
2.- ZONIFICACIÓN	7
3.- ACTUACIONES	8
4.- CIRCULACIONES	9
5.- INFRAESTRUCTURAS	
5.1.- SANEAMIENTO, DRENAJE Y TRATAMIENTO DE AGUAS	10
5.2.- ABASTECIMIENTO DE AGUA, RED DE RIEGO Y RED CONTRAINCENDIOS	11
5.3.- ELECTRICIDAD	12

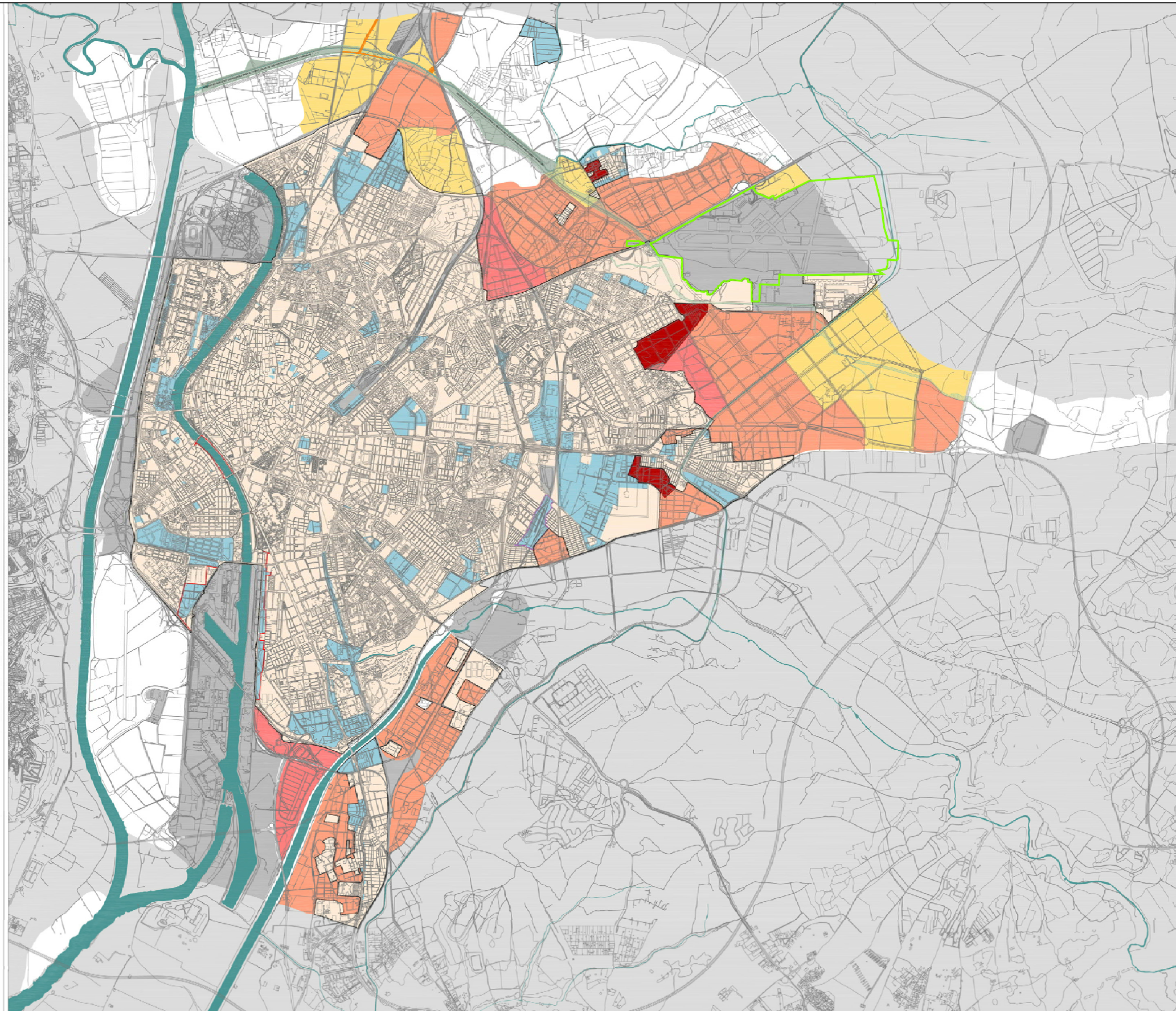




COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Sevilla

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

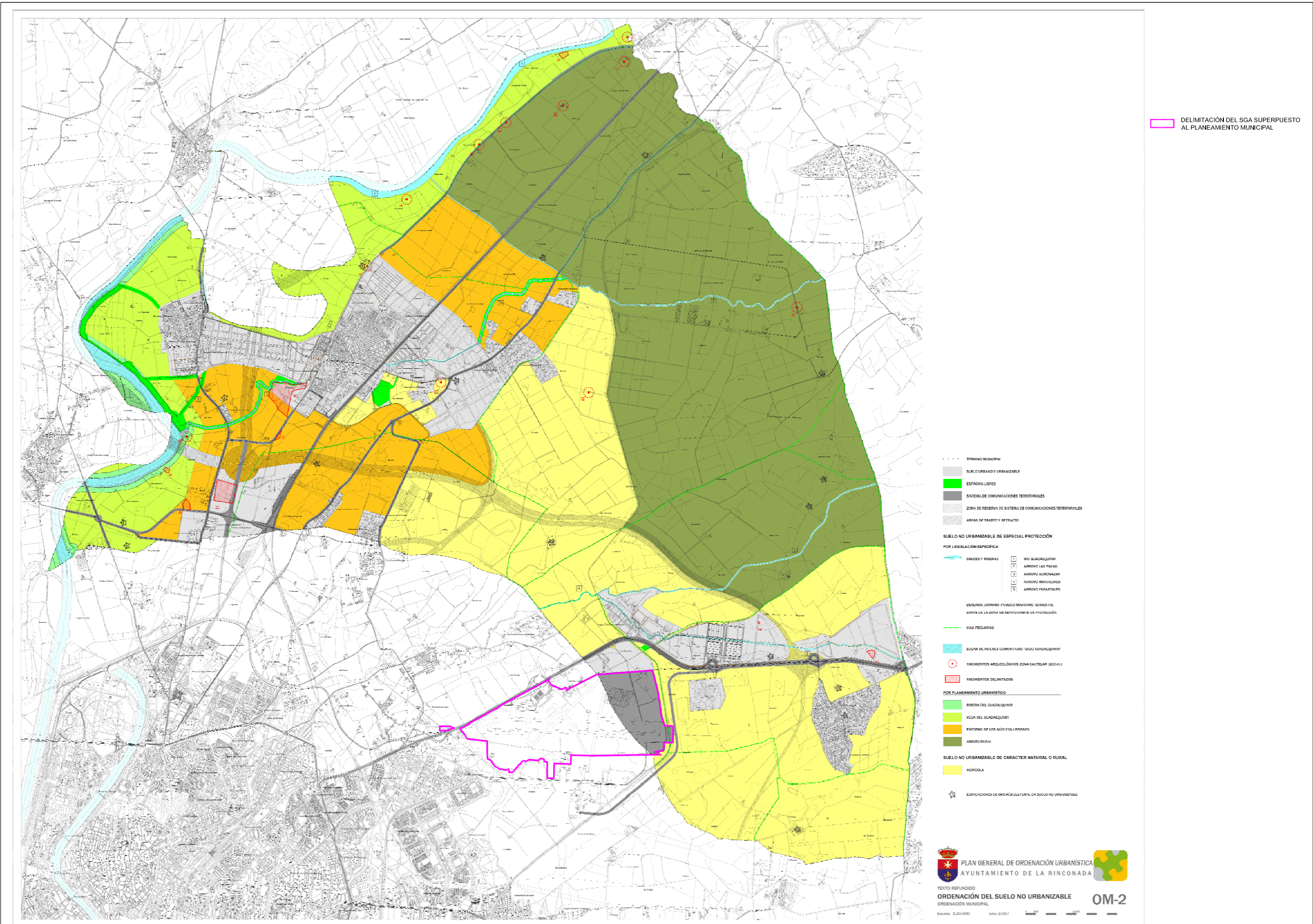


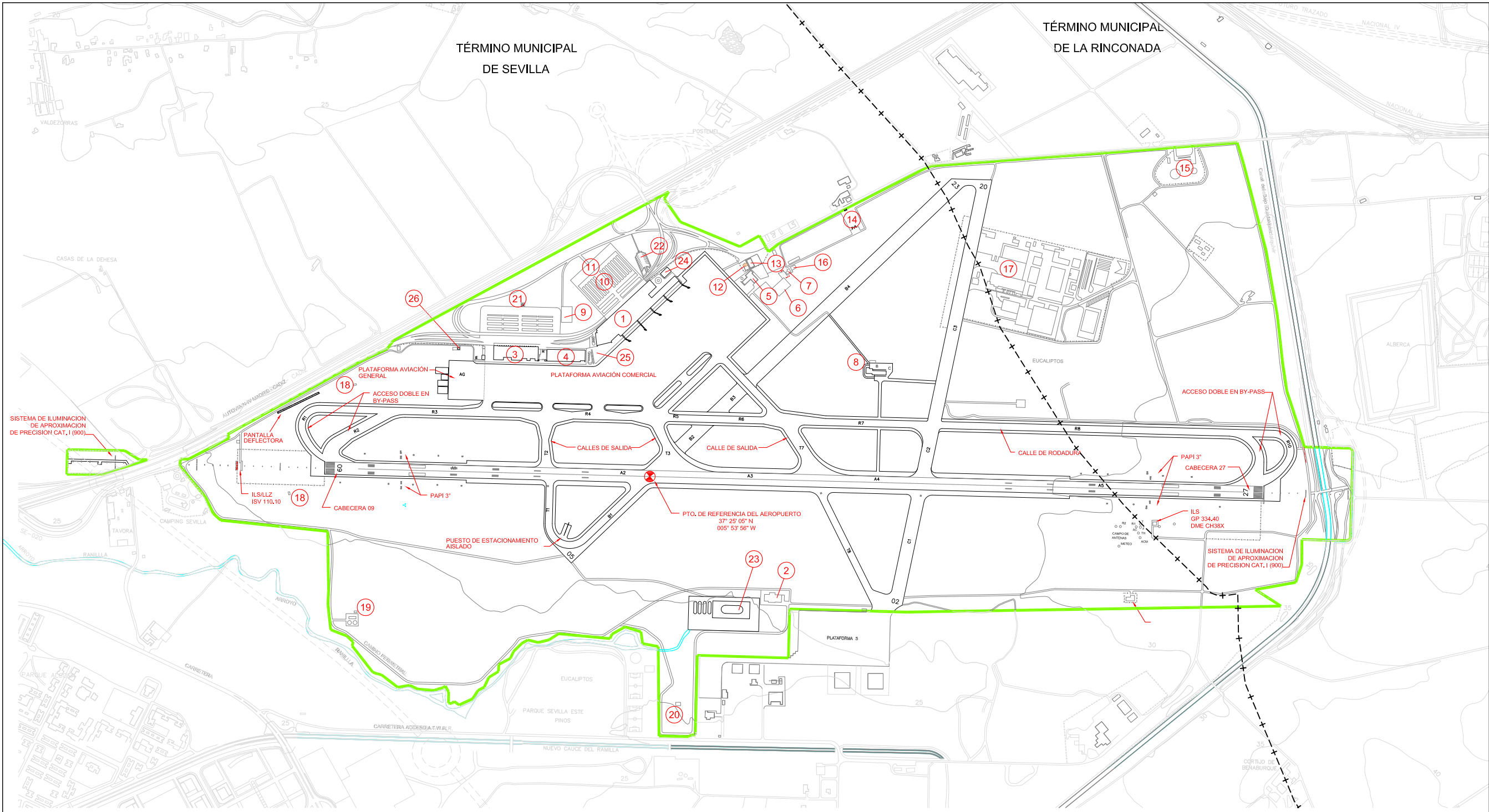
DELIMITACIÓN DEL SGA SUPERPUESTO AL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

- Símbolos Generales de Carácter Metropolitano o Singular
- Delimitación Transitoria de la Zona de Servicio del Puerto (Disposición Transitoria Final Aprobada 1)
- Delimitación Transitoria del Sistema General Forestal (Disposición Transitoria Final Aprobada 2)
- SUELO URBANO
 - Suelo Urbano Consolidado
 - Suelo Urbano No Consolidado
 - Limite del Suelo Urbano
- SUELO URBANIZABLE
 - Suelo Urbanizable Transitorio
 - Suelo Urbanizable Ordenado
 - Suelo Urbanizable Sectorizado
 - Suelo Urbanizable No Sectorizado
- SUELO NO URBANIZABLE
 - Suelo No Urbanizable

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE
ordenación territorial
o.e.01
junio 2006
OPS
organismo de ordenación territorial, arquitectura y urbanismo de la comunidad autónoma de Sevilla

Documento aprobado por Acuerdo Plenario del ayuntamiento de Sevilla de 14 de junio de 2009





- 1 EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS
- 2 TORRE DE CONTROL (TWR)
- 3 ANTIGUA TERMINAL DE PASAJEROS
- 4 EDIFICIO TERMINAL DE MERCANCIAS
- 5 CENTRAL ELÉCTRICA
- 6 HANGAR COCHERAS Y TALLERES
- 7 HANGAR COMANDANCIA MILITAR
- 8 SERVICIO CONTRAINCENDIOS Y SALVAMENTO (SEI)
- 9 TAXIS APARCAMIENTO
- 10 APARCAMIENTO
- 11 APARCAMIENTO PERSONAL AEROPUERTO
- 12 HALCONERA (CETRERO)
- 13 CATERING

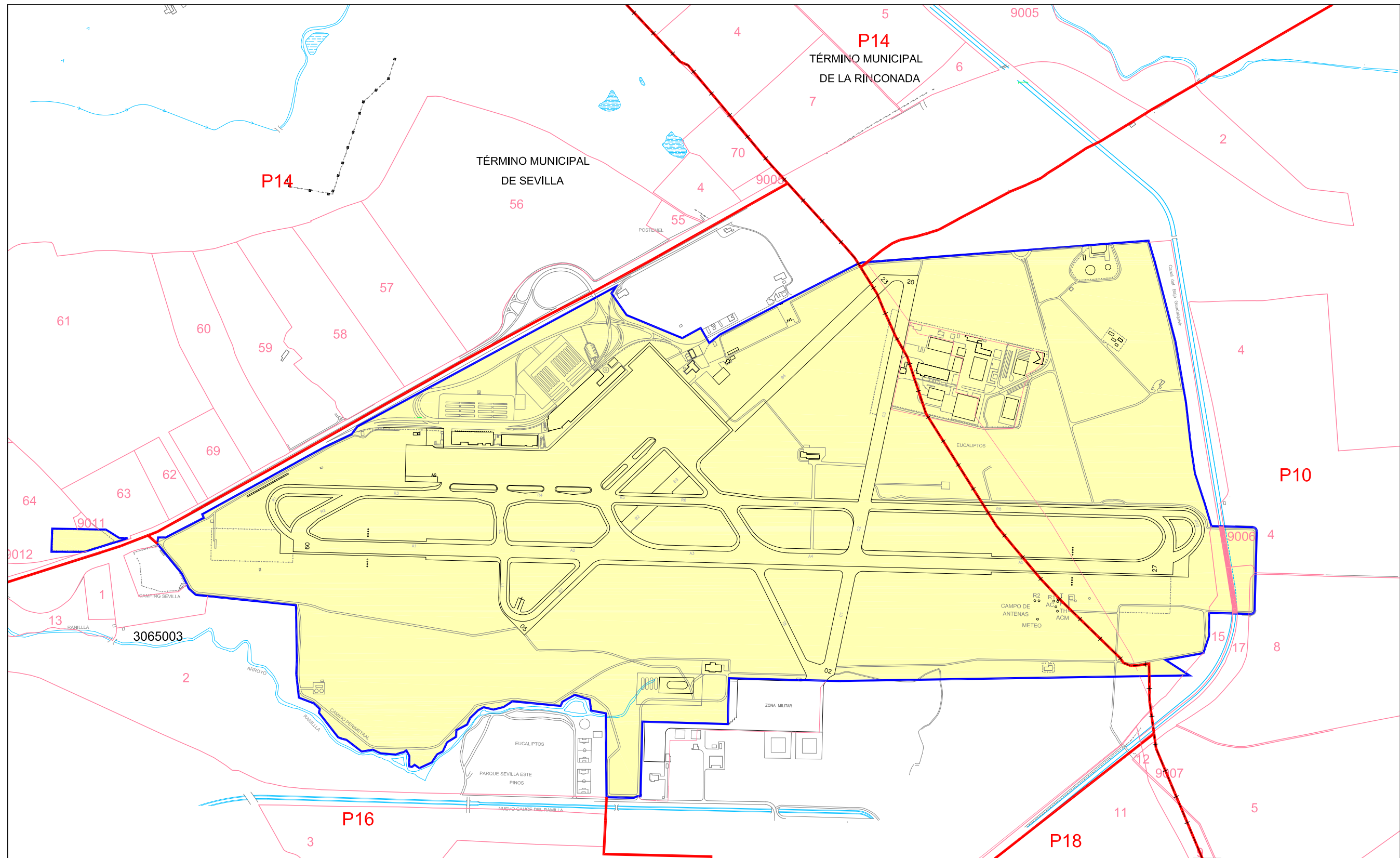
- 14 PARCELA DISTRIBUCIÓN COMBUSTIBLES
- 15 PARCELA ALMACENAMIENTO COMBUSTIBLES
- 16 ALMACÉN SATA (COMANDANCIA MILITAR)
- 17 C.A.S.A.
- 18 TORNILLO DE ARQUIMEDES
- 19 VOLMET Y CENTRO DE EMISORES PRINCIPAL
- 20 CENTRO DE EMISORES DE EMERGENCIA
- 21 CASETA DE TRANSFORMACIÓN
- 22 BOLSA-ESPERA AUTOBUSES
- 23 NUEVO CENTRO DE CONTROL
- 24 CENTRAL TERMOFRIGORÍFICA
- 25 JARDÍN METEO
- 26 DEPÓSITO DE AGUA

SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

Firmado:

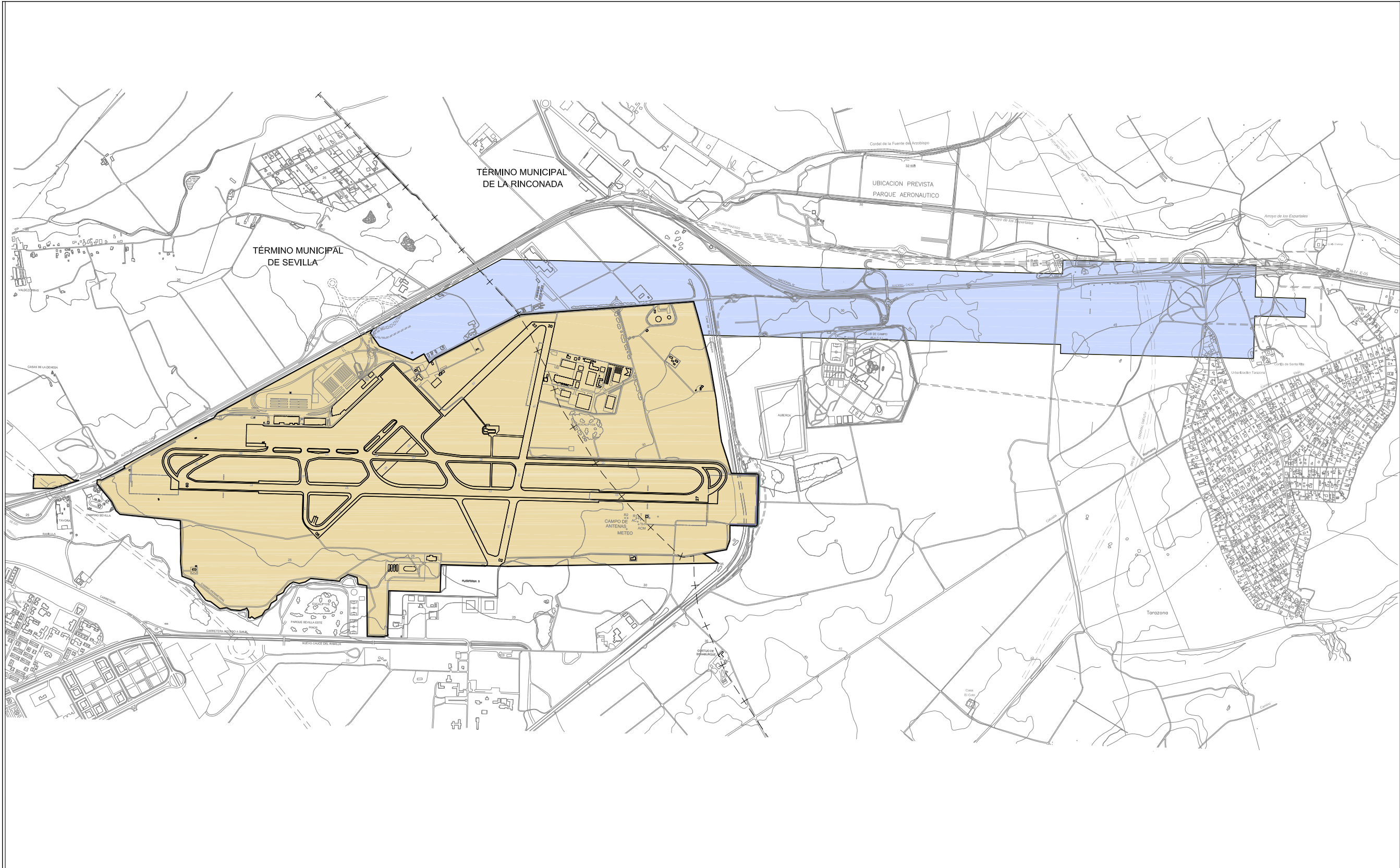
Título:
II.- INFORMACIÓN
1.- SITUACIÓN ACTUAL

Hoja nº	Plano nº	Fichero	Fecha	Escala	Sustituye a:
		3	Septiembre-05	A3 1:15.000 A1 1:7.500	

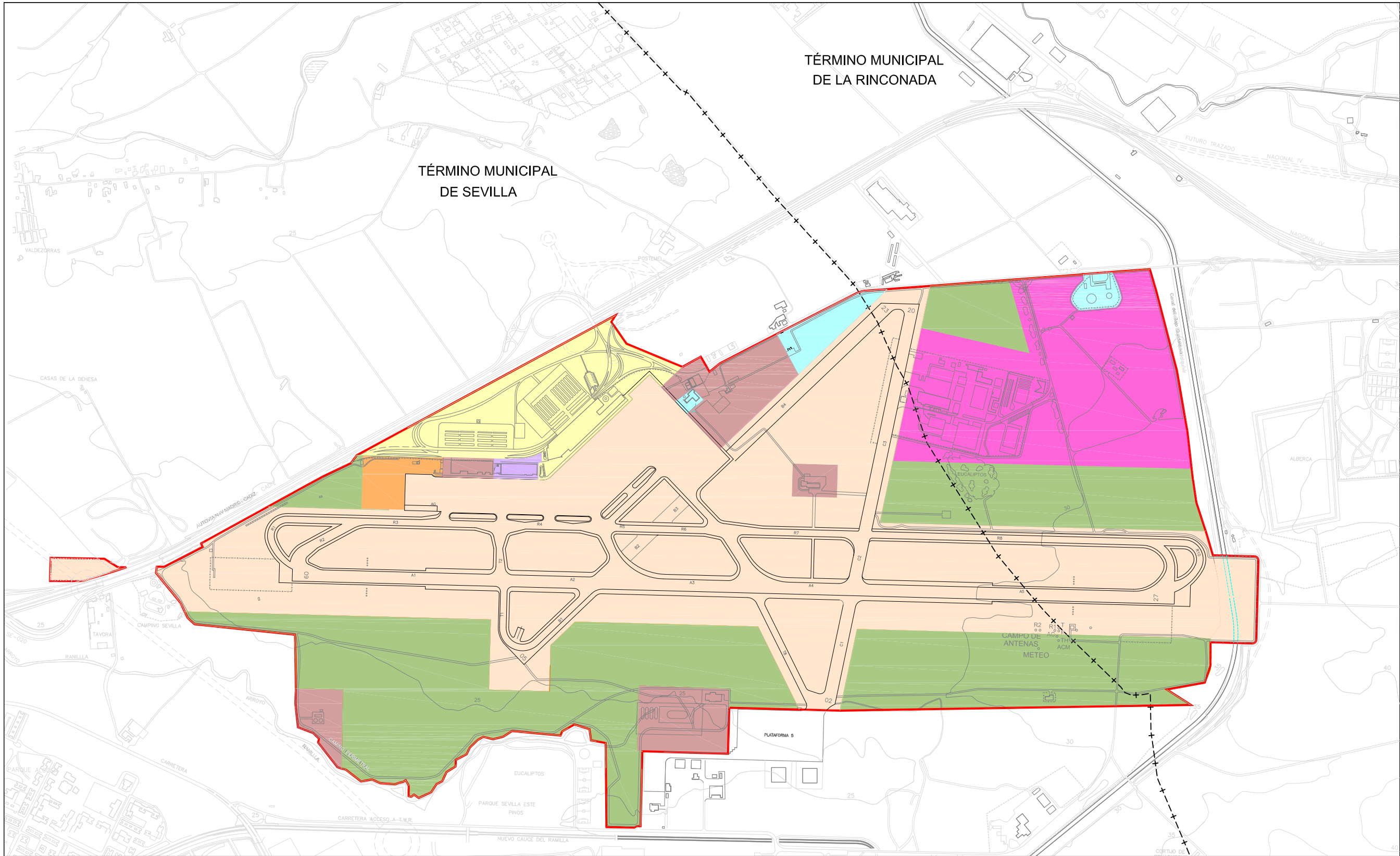


— LÍMITE DE POLIGONOS
— LÍMITE DE PARCELAS
— SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

— SUPERFICIE DE DESCUENTO
5 N° DE PARCELA
P18 N° DE POLÍGONO
- - - - LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL



ÁMBITO DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA		
	SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO	535,50 Ha
	ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA	243,07 Ha



DIVISIÓN EN ZONAS DEL SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

	ZONA DE CARGA	1,38 Ha
	ZONA DE PASAJEROS	29,57 Ha

	ZONA INDUSTRIAL	61,48 Ha
	ZONA DE ABASTECIMIENTO ENERGÉTICO	7,26 Ha

	ZONA DE AVIACIÓN GENERAL	4,33 Ha
	ZONA DE SERVICIOS	26,39 Ha

	SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES	252,44 Ha
	ZONA DE RESERVA AEROPORTUARIA	152,65 Ha
	SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO	

Aena



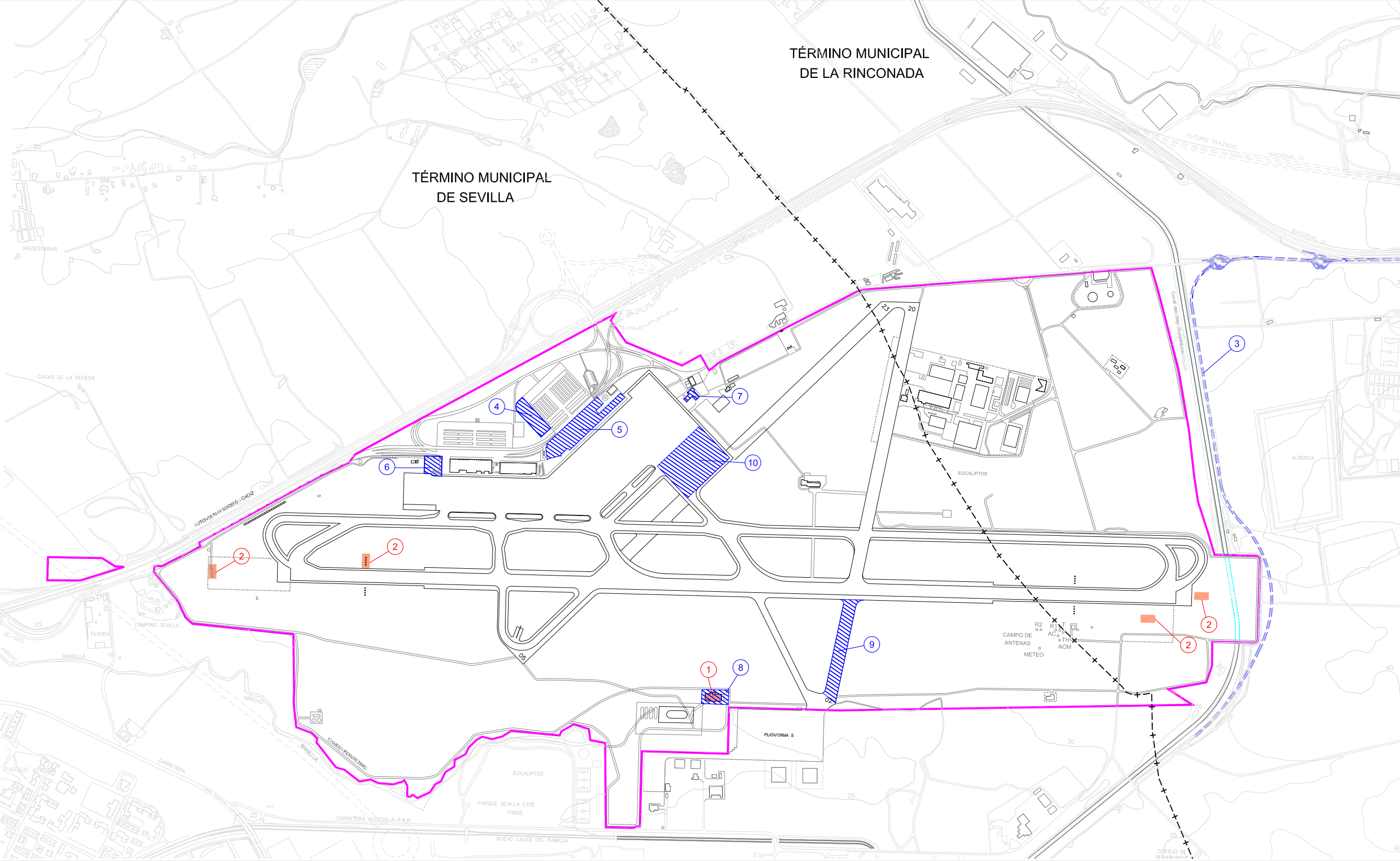
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
DIVISIÓN DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL E INTERMODALIDAD

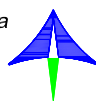
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SEVILLA
IDT132.501. Septiembre 2005

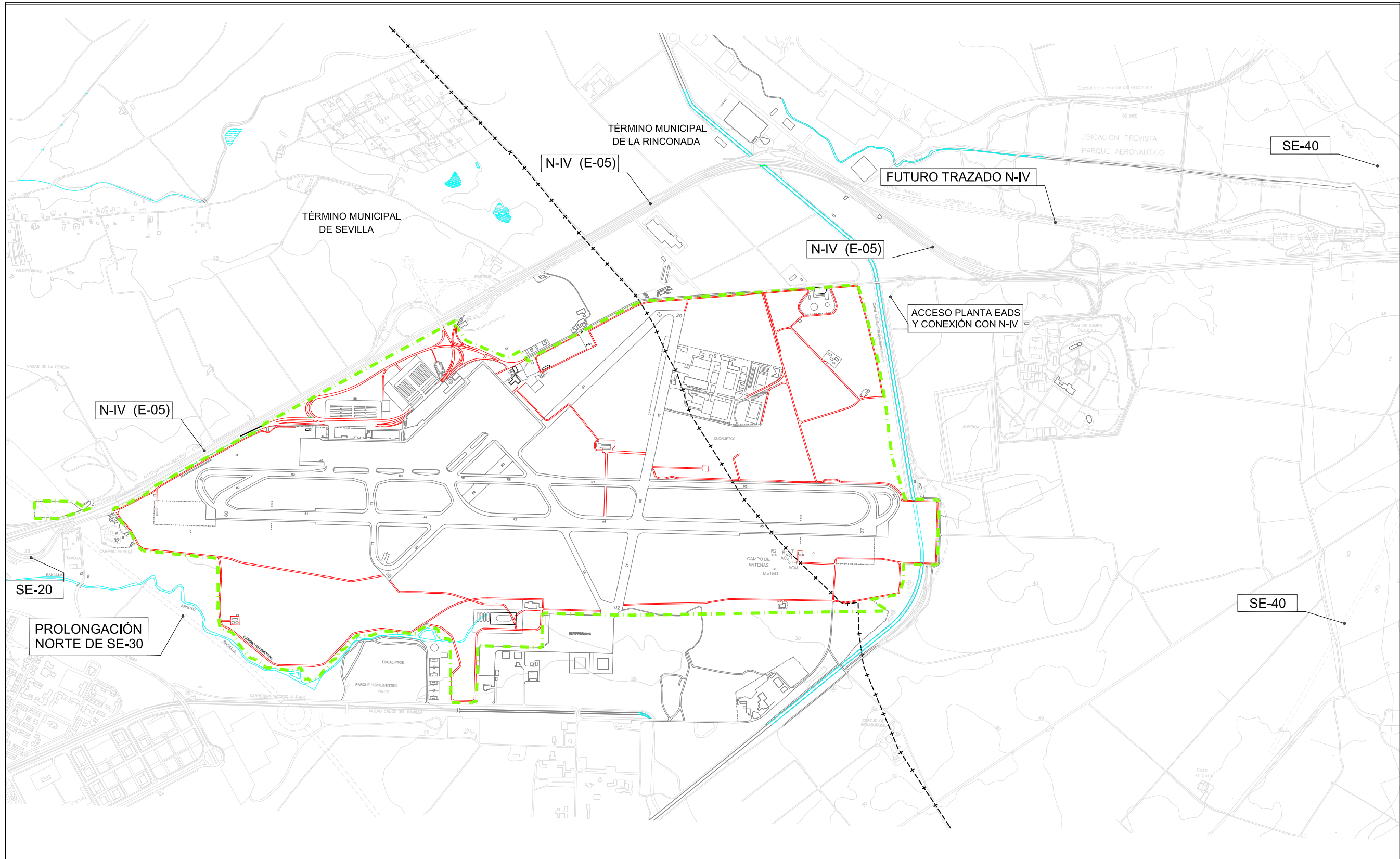
Firmado:

Título: III.- ORDENACIÓN
2.- ZONIFICACIÓN

Hoja nº	Plano nº	Fichero	Fecha	Escala	Sustituye a:
	7		Septiembre-05	A3 1:15.000 A1 1:7.500	



FASE I - CORTO PLAZO 1 2 SCO DE UN SISTEMA DE COMUNICACIONES DE VOZ PARA LA TWR S.E.O. DE UN ILS/DME PARA OPERACIONES DE CAT. III, PISTA 27 Y TRASLADO DEL SUST. A LA CABECERA 09 (NUEVA INSTALACIÓN)		FASE II MEDIO/LARGO PLAZO 3 4 5 6 7 NUEVO ACCESO A CASA Y CLH DESDE N-IV. ACTUACIONES VARIAS APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS OBRAS DE ADAPTACIÓN AL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE COTAS SUPERIORES E.T. Y RESTO DE LOS EDIFICIOS CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO EDIFICIO DE AVIACIÓN GENERAL SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GRUPOS DE CONTINUIDAD 400 KVA		8 9 10 ACTUALIZACIÓN DEL EQUIPAMIENTO SACTA EN TORRES DE CONTROL ADECUACIÓN CALLE DE RODAJE C-1 ADECUACIÓN ÁREA DE MOVIMIENTOS. PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES		SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO							
Aena  Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DIVISIÓN DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL E INTERMODALIDAD		PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SEVILLA IDT132.501. Septiembre 2005. Modificado Enero 2010		Firmado:		Título: III.- ORDENACIÓN 3.- ACTUACIONES		Hoja nº	Plano nº	Fichero	Fecha Septiembre-05 Mod. Enero 2010	Escala A3 1:15.000 A1 1:7.500	Sustituye a:



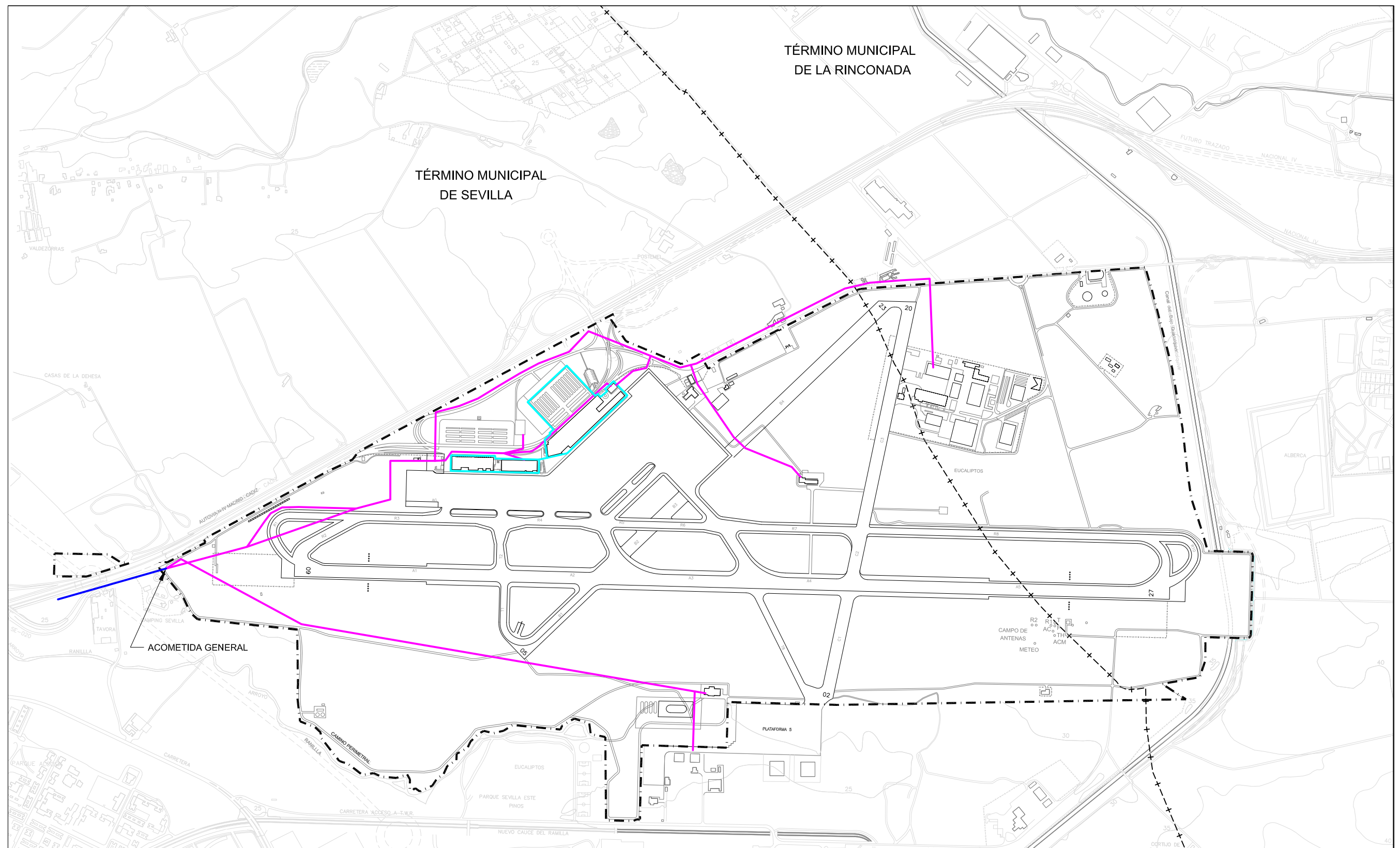
- CIRCULACIONES**
- TRAZADO VIARIO PREVISTO
 - RED VIARIA GENERAL
 - VIARIO INTERNO AEROPORTUARIO
 - SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO



RED DE DRENAJE

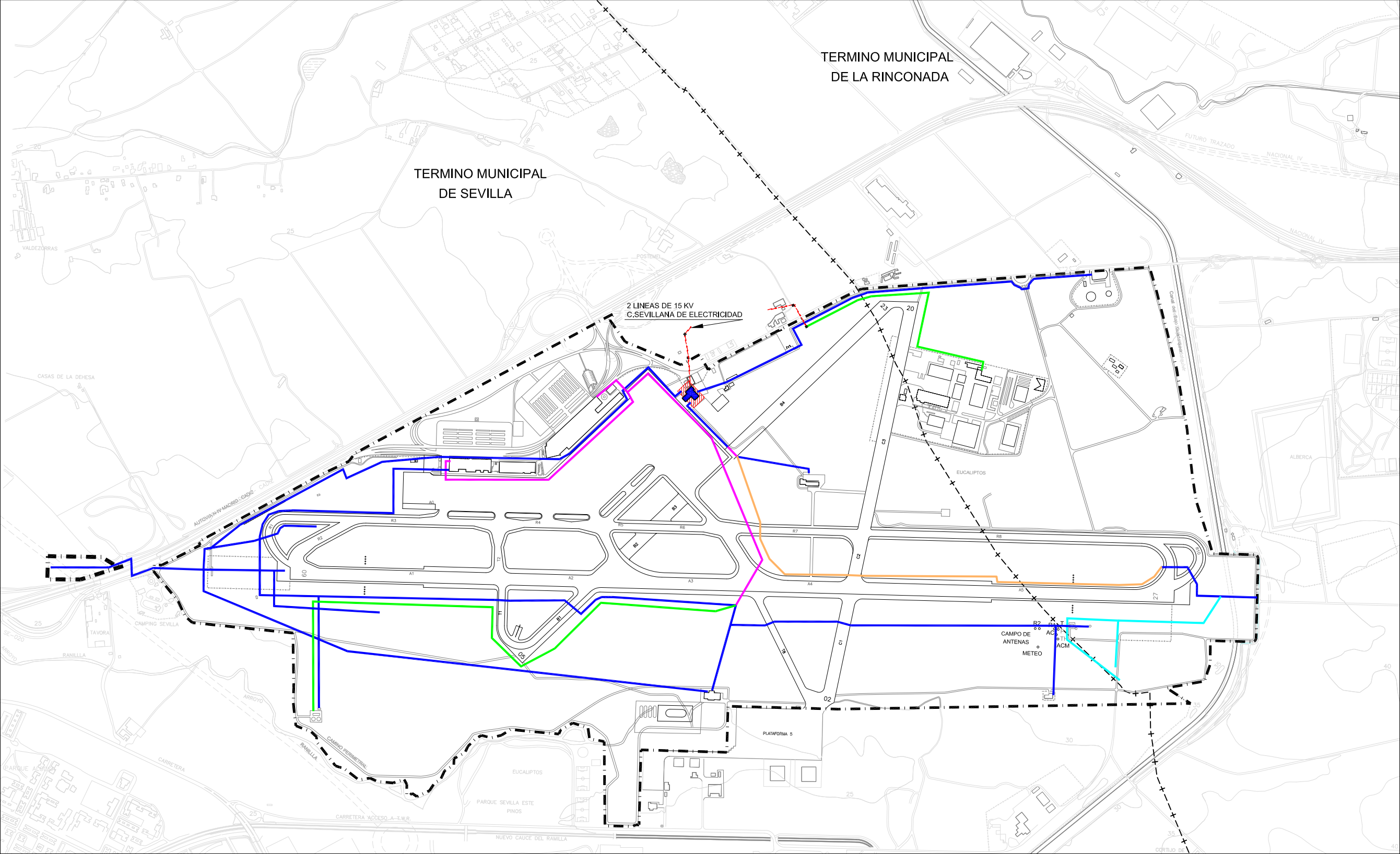
RED DE SANEAMIENTO

- SEPARADOR DE HIDROCARBUROS
- RED DE AGUAS RESIDUALES
- RED DE PLUVIALES
- RED DE DRENAJE
- SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO



RED DE ABASTECIMIENTO

- RED DE AGUA POTABLE
 RED DE CONTRAINCENDIOS
 RED DE ABASTECIMIENTO MUNICIPAL
 SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO



RED ELÉCTRICA

- CABLE ELÉCTRICO ENTERRADO EN B.T.
- RED ENTERRADA DE 15 KV
- RED ELÉCTRICA AÉREA EXTERIOR A.T.
- CANALETA



CENTRAL ELÉCTRICA



GALERÍA DE INSTALACIONES



BANCO DE TUBOS



SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

Firmado:

Título: III.- ORDENACIÓN
5.- INFRAESTRUCTURAS
5.3.- ELECTRICIDAD

Hoja nº	Plano nº	Fichero	Fecha	Escala	Sustituye a:
	12		Septiembre-05 Mod. Enero 2010	A3 1:15,000 A1 1:7.500	