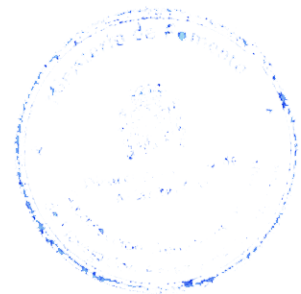


III ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE



III.1	INFORMACIÓN URBANÍSTICA. CA Y AYUNTAMIENTOS.....	III.3
<i>III.1.1</i>	<i>PLANEAMIENTOS TERRITORIALES, PLANES GENERALES O NORMAS SUBSIDIARIAS. DATOS REFERENTES AL AEROPUERTO Y SU ENTORNO.</i>	<i>III.3</i>
III.1.1.1	Estatal.....	III.3
III.1.1.2	Autonómica.....	III.3
III.1.1.3	Planeamiento municipal.....	III.5
III.2	PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, COMUNIDAD Y MUNICIPIOS	III.6
III.3	ÁREAS DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.....	III.6
III.4	ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL: EVALUACIÓN DE AFECCIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS	III.7
<i>III.4.1</i>	<i>AFECCIÓN ACÚSTICA</i>	<i>III.7</i>
III.4.1.1	Identificación y valoración de las áreas afectadas.....	III.10
<i>III.4.2</i>	<i>ZONAS PROTEGIDAS.....</i>	<i>III.11</i>
<i>III.4.3</i>	<i>PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO.....</i>	<i>III.11</i>
<i>III.4.4</i>	<i>PROPOSICIÓN DE MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS</i>	<i>III.12</i>
III.4.4.1	Acciones correctoras sobre el medio hídrico	III.13
III.4.4.2	Acciones correctoras sobre el medio terrestre	III.13
III.4.4.3	Recomendaciones para la protección del suelo.....	III.14
III.4.4.4	Conservación de la vegetación y plantaciones.....	III.14
III.4.4.5	Medidas para reducir los riesgos de colisión con aves.....	III.15
III.4.4.6	Acciones correctoras sobre las actuaciones paisajísticas.....	III.15
III.4.4.7	Acciones correctoras sobre el ruido.....	III.16
III.4.4.8	Acciones correctoras sobre la contaminación atmosférica	III.17
III.4.4.9	Acciones correctoras sobre las alteraciones socioeconómicas.....	III.18
<i>III.4.5</i>	<i>DESARROLLOS URBANÍSTICOS.....</i>	<i>III.19</i>
III.5	SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO. NECESIDADES DE TERRENO.....	III.20
III.6	ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA	III.20
III.7	CONCLUSIONES. ÁREAS DE COORDINACIÓN	III.21
<i>III.7.1</i>	<i>ÁREAS DE COORDINACIÓN.....</i>	<i>III.21</i>





III.1 INFORMACIÓN URBANÍSTICA. CA Y AYUNTAMIENTOS.

III.1.1 PLANEAMIENTOS TERRITORIALES, PLANES GENERALES O NORMAS SUBSIDIARIAS. DATOS REFERENTES AL AEROPUERTO Y SU ENTORNO.

III.1.1.1 Estatal.

La normativa reguladora de la planificación territorial en Andalucía se inscribe en el marco definido por la Ley 8/1990 sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo plasmada en el Real Decreto Legislativo 1/1992, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen de suelo y Ordenación Urbana, como marco regulador y homogeneizador de las competencias autonómicas en materia de ordenación territorial y urbanismo.

Según esta Ley, los terrenos dedicados a Sistemas Generales podrán no ser objeto de clasificación específica de suelo, sin perjuicio de que los de nueva creación previstos en el planeamiento se adscriban a las diferentes clases de suelo, de acuerdo a su valoración y obtención. El único aspecto en el cual pudieran tenerse en cuenta las clasificaciones de suelo vigentes sobre zonas que fueran consideradas como ámbito de implantación de Sistemas Generales, serían exclusivamente los aspectos referidos a su obtención y valoración, en cuyo desarrollo se definen como formas propias de obtención de suelo para la instalación de Sistemas Generales adscritos a Suelo Urbano la expropiación y la ocupación directa, cuando dichas superficies no estén incluidas en áreas de reparto y en cualquier caso cuando se trate de suelo Urbanizable Programado.

Si bien en el articulado no se establecen formas de obtención de suelo, cuando se trata de Suelo No Urbanizable, al definir el Régimen de Suelo No Urbanizable y Suelo Urbanizable No Programado se contempla la posibilidad de implantar instalaciones de utilidad pública, dentro de las que consideramos deben incluirse todos los Sistemas Generales, al decir textualmente: "Podrán autorizarse por el órgano autonómico competente, edificaciones e instalaciones de utilidad pública que hayan de emplazarse en el medio rural".

El Artículo 166 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y el posterior Real Decreto 2591/98 de ejecución de la misma, establece la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como Sistema General Aeroportuario en los Planes Generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general.

Así mismo se establece el reconocimiento del Plan Director como documento que define el Sistema General Aeroportuario.

III.1.1.2 Autonómica.

La Comunidad Autónoma de Andalucía posee competencias exclusivas en materia de Ordenación Territorial y Urbanismo y elabora su legislación sobre suelo y urbanismo apoyándose en la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía.

La Ley 1/94, de Ordenación del Territorio de Andalucía, establece la necesidad de elaborar el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía como marco de referencia general para las actividades de planificación con incidencia territorial, así como para la acción pública en general.





La decisión por parte del Gobierno de Andalucía de formular dicho plan se establece mediante el Decreto 83/1995, de 28 de Marzo.

La Ordenación del Territorio constituye una función pública destinada a establecer una conformación física del territorio acorde con las necesidades de la sociedad. En este sentido, la Carta Europea de la Ordenación del Territorio la define como "expresión espacial de las políticas económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad" y debe ser democrática, global, funcional y prospectiva, en la que todo ciudadano debe tener la posibilidad de participar por estructuras y procedimientos adecuados, en defensa de sus legítimos intereses y del respeto debido a su cultura y marco de vida.

La legislación o regulación específica por la que debe regirse la acción política y administrativa en esta materia es un hecho reciente, favorecido y posibilitado en España por la organización del Estado de las Autonomías.

Con la presente Ley, la Comunidad Autónoma de Andalucía, en virtud de la competencia exclusiva que en materia de Ordenación del Territorio le atribuye el artículo 13.8 de su Estatuto de Autonomía, y dentro del máximo respeto debido a las atribuidas a las Administraciones públicas estatal y local, procede a regular esta actividad, estableciendo los objetivos, principios, instrumentos y procedimientos para su ejercicio efectivo.

Los objetivos específicos de la Ordenación del Territorio, de acuerdo con esta Ley, son la articulación territorial interna y con el exterior de la Comunidad Autónoma y la distribución geográfica de las actividades y de los usos del suelo, armonizada con el desarrollo económico, las potencialidades existentes en el territorio y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico; todo ello con el fin de conseguir la plena cohesión e integración de la Comunidad Autónoma, su desarrollo equilibrado y, en definitiva, la mejora de las condiciones de bienestar y calidad de vida de sus habitantes.

La Ordenación del Territorio, de acuerdo con dichos objetivos, encuentra su nivel propio de actuación en el ámbito supralocal, regional y subregional, y, para ello, la Ley establece dos instrumentos de ordenación integral:

- El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
- Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

Asimismo, la Ley establece el contenido territorial y el procedimiento que, sin perjuicio de lo regulado por la correspondiente legislación especial y con el debido respeto a las competencias atribuidas a las restantes Administraciones Públicas, ha de seguir la planificación de materias que inciden en el orden territorial y que, a los efectos de esta Ley, se consideran Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece la organización y estructura territorial que se pretende para la Comunidad Autónoma, constituyendo el marco de referencia territorial para los Planes de Ordenación del Territorio que se efectúen para ámbitos menores y para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio. Asimismo, este instrumento debe servir de referente para la planificación del Estado y de la Unión Europea, en aquellas materias que tengan incidencia territorial.

Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional se podrán formular para espacios menores que precisen la mejora de su estructura territorial y de la articulación física interna y que puedan constituir ámbitos funcionales unitarios. Se configuran de manera flexible en su contenido, al objeto de que puedan adaptarse a las variadas circunstancias de orden territorial que se presenten, siempre en relación al interés supramunicipal y sin clasificar suelo.



Estos planes se podrán realizar a propuesta de las Corporaciones Locales cuando se cumplan determinados requisitos establecidos por la Ley.

De acuerdo con su objeto, la Ley no se limita a crear nuevos instrumentos de ordenación territorial, sino que dispone los medios necesarios para que sea posible la efectiva concertación de los hechos y procesos con incidencia territorial.

Por lo que se refiere a los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio, la Ley establece en un anexo las actuaciones de planificación que se consideran como planes de esta clase. La Ley especifica el contenido territorial de dichos planes. Serán redactados por el órgano competente en la materia de que se trate y requerirán informe acerca de sus aspectos territoriales a fin de asegurar su coherencia con los objetivos, criterios y determinaciones establecidos para la Ordenación del Territorio.

La presente Ley establece como Actuaciones con Incidencia en la Ordenación del Territorio aquellas actuaciones singulares no incluidas en planes y que figuran en el anexo de la Ley. Las mismas deberán ser objeto de informe del órgano competente en Ordenación del Territorio, con el fin de asegurar la coherencia de tales proyectos singulares con los objetivos, criterios y determinaciones de la Ordenación del Territorio y, en su caso, establecer las medidas que deban adoptarse para su correcta ejecución.

El análisis territorial requiere la incorporación de una numerosa información textual, estadística y cartográfica que permita prever las modificaciones que se producen en el territorio. Por ello, la Ley dispone que el sistema de información territorial se constituya como instrumento de apoyo para la toma de decisiones en esta materia, ya que permitirá disponer de forma actualizada del conjunto de datos necesarios para la más correcta interpretación y diagnóstico de los procesos territoriales.

Finalmente, la Ley establece los mecanismos para la protección de la legalidad, fijando la obligación de restituir los daños a la situación anterior y la imposición de sanciones por infracciones a la misma.

III.1.1.3 Planeamiento municipal.

El Aeropuerto y su zona de uso se sitúan dentro de los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada.

El Plan General Municipal de Sevilla (P.G.O.U) data del 29 de diciembre de 1987 y no ha llegado a adaptarse a la Ley 8/1990 sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo plasmada en el Real Decreto Legislativo 1/1992, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen de suelo y Ordenación Urbana. Ya desde fechas próximas a la de la aprobación de dicho Plan, se fueron elaborando una serie de documentos denominados Modificaciones Puntuales del Plan General de Sevilla que incluyen aclaraciones, matizaciones, actualizaciones y ajustes de determinaciones ordenancísticas incluidos en él.

En el transcurso del año en que se procede a la elaboración del presente Plan Director del Aeropuerto de Sevilla se va a adjudicar una asistencia técnica para la redacción de un nuevo Plan General Municipal de Sevilla en el que se revisará y adaptará el anterior a la legislación vigente.

Por otra parte, el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de La Rinconada data de marzo de 1998 y se acompaña de un documento complementario, fechado en noviembre de 1999, en el que se pretende modificar la calificación de unos terrenos con el objetivo de promover un parque empresarial aeronáutico y de transportes y una zona complementaria industrial y de servicios en las cercanías del aeropuerto.



En diciembre de 1999 Aena promueve unas alegaciones a dicho Plan al considerar que las zonas denominadas "Parque Aeronáutico" y el "Mogollón" se encuentran dentro del área sometida a servidumbres aeronáuticas (R.D. nº 584/1972). Asimismo, en dichas alegaciones se señala que en las proximidades del topónimo "Tarazona" existe una zona "al parecer urbanizada (...) dentro del área sujeta a las maniobras de aterrizaje y despegue de la pista 09/27". Las zonas que se pretenden incluir con el Documento Complementario del Plan General de Ordenación Urbana de La Rinconada pueden impedir y condicionar de forma drástica la posibilidad de crecimiento del aeropuerto y por lo tanto se sugiere el traslado de dichas zonas a otra localización del término municipal de La Rinconada que sea favorable para ambas partes.

Tras el análisis por parte de la Junta de Andalucía del documento entregado a dicho organismo bajo el título "Análisis preliminar de alternativas" con fecha 16 de Marzo de 2000 se ha acordado adoptar como Configuración de Máximo Desarrollo la Alternativa B recogida en dicho documento, que se corresponde con una pista paralela al Norte de la actual 09-27 con una separación entre ejes de 1.310 metros.

En el plano 7 "Información Urbanística" se muestran las calificaciones y usos del suelo actual de los terrenos en las cercanías del aeropuerto pertenecientes a los municipios de Sevilla y La Rinconada.

III.2 PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, COMUNIDAD Y MUNICIPIOS

En las cercanías del aeropuerto cabe destacar como planes de infraestructuras más significativos la construcción de una nueva autovía de circunvalación de la ciudad de Sevilla, SE-40, que tendrá un diámetro aproximado de unos 20 a 25 km y que bordeará el aeropuerto por sus lados norte y este.

En la actualidad se están considerando dos opciones de trazado en el tramo que discurre al Este del Aeropuerto, una de ellas por el Este de la urbanización Tarazona y la otra por el Oeste de dicha urbanización.

La alternativa que discurre por el Oeste de la urbanización Tarazona y que tiene su enlace con la N-IV en el P.K. 525+900 presenta interferencias con la Configuración de Máximo Desarrollo adoptada en este Plan Director, por lo que se han presentado las alegaciones oportunas ante la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental.

Asimismo está previsto que la futura red de metro de Sevilla conecte la ciudad con el aeropuerto. En el momento de redacción del presente Plan Director se encuentran en fase de redacción los pliegos de condiciones para sacar las correspondientes licitaciones para la redacción de los proyectos.

En el plano 8 "Plano de administraciones sobre infraestructuras" se muestran de forma esquemática los trazados aproximados de las anteriores infraestructuras, según la información facilitada por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental y por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

III.3 ÁREAS DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Para garantizar la seguridad de los movimientos de las aeronaves en el entorno del Aeropuerto es necesario el cumplimiento estricto de las servidumbres aeronáuticas establecidas por el Real Decreto nº 584/1972, modificado a su vez por el Decreto 2023/76 para el caso del Aeropuerto de Sevilla. Mediante dichos decretos se definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente, las servidumbres asociadas a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos.

En el Plano 6.1, "Servidumbres Aeronáuticas. Configuración Actual" se definen las servidumbres aeronáuticas establecidas para el Aeropuerto de Sevilla en su configuración actual.

En la configuración correspondiente al Desarrollo Previsible del Aeropuerto no se prevén actuaciones en el área de maniobras y por lo tanto las servidumbres actuales seguirán vigentes en dicha fase de desarrollo. Por lo tanto, las servidumbres del Desarrollo Previsible recogidas en el plano Nº 6.2 "Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible" coinciden con las del estado actual. No se han detectado obstáculos que vulneren dichas servidumbres.

Las superficies anteriormente mencionadas se han definido de acuerdo a la legislación vigente en la fecha de redacción del presente estudio. Como hecho más destacable, cabe señalar que la superficie de transición situada al norte de la futura pista impone limitaciones de altura a las construcciones que se lleven a cabo en el proyectado Parque Aeronáutico incluido en el Término Municipal de La Rinconada.

La tramitación de los nuevos Reales Decretos de Servidumbres Aeronáuticas deberá ser realizada en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil, a la cual deberán suministrarse los datos correspondientes del campo de vuelos y de las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea incluidas en cada una de las actuaciones que se lleven a cabo en el Aeropuerto.

Como por otra parte el establecimiento de las nuevas servidumbres aeronáuticas puede afectar a comunidades o propietarios en sus propiedades de uso, deberían valorarse las indemnizaciones que la creación de las nuevas servidumbres podría dar lugar y, dada la existencia de Planes de Ordenación General del Territorio en el área de ubicación del Aeropuerto, será conveniente ofrecer a las Autoridades involucradas en el tema las nuevas necesidades en servidumbres aeronáuticas que se estima puede tener el Aeropuerto, a fin de que en dicho documento se contemple este aspecto y no se coarte el crecimiento de la instalación aeroportuaria por mala planificación de los usos del terreno.

III.4 ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL: EVALUACIÓN DE AFECCIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS

III.4.1 AFECCIÓN ACÚSTICA

Es este aspecto de la incidencia aeroportuaria en el entorno quizá uno de los más críticos y relevantes actualmente. Se deben por tanto, además de definir los usos compatibles con el ruido del Aeropuerto, fijar por ley las áreas con limitaciones de uso.

Es responsabilidad tanto de los Ayuntamientos de Sevilla y La Rinconada como del Gobierno Autónomo de Andalucía recoger estas áreas, que se indican en el Plan Director como de posibles zonas incompatibles en sus usos con la vivienda, hospitales, colegios, etc, y regularlas legislativamente dentro de la figura preparada al respecto por la Administración, denominada Plan General.

Es conveniente destacar que las infraestructuras aeroportuarias son de competencia estatal, en la fecha de redacción del presente documento, y por lo tanto no están sometidas a la legislación autonómica o municipal, en materia de ruido, que les correspondería por su emplazamiento. Sin embargo, y también en la fecha de redacción del presente documento, no existe legislación sobre usos del suelo compatibles con niveles de ruido producidos por infraestructuras aeroportuarias.

Por lo tanto se va a utilizar la legislación vigente en materia de ruido de la Comunidad Autónoma de Madrid como una aproximación para desarrollar este punto ya que tampoco existe legislación de este tipo en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En primer lugar, las áreas de sensibilidad acústica se clasifican de acuerdo con la siguiente tipología:



Tipo I: Área de silencio. Zona de alta sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren una especial protección contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso sanitario
- Uso docente o educativo
- Uso cultural
- Espacios protegidos

Tipo II: Área levemente ruidosa. Zona de considerable sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren una protección alta contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso residencial
- Zona verde, excepto en casos en que constituyen zonas de transición

Tipo III: Área tolerablemente ruidosa. Zona de moderada sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren una protección media contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso de hospedaje
- Uso de oficinas o servicios
- Uso comercial
- Uso deportivo
- Uso recreativo



Tipo IV: Área ruidosa. Zona de baja sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren menor protección contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso industrial
- Servicios públicos

Tipo V: Área especialmente ruidosa. Zona de nula sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio afectados por servidumbres sonoras a favor de infraestructuras de transporte (por carretera, ferroviario y aéreo) y áreas de espectáculos al aire libre

CUADRO III.I

TABLA DE USOS DEL SUELO COMPATIBLES CON VARIOS NIVELES DE RUIDO

Área de sensibilidad acústica	VALORES LÍMITE EXPRESADOS EN LAeq	
	Periodo diurno	Periodo nocturno
Tipo I (Área de silencio)	50	40



Tipo II (Área levemente ruidosa)	55	45
Tipo III (Área tolerablemente ruidosa)	65	55
Tipo IV (Área ruidosa)	70	60
Tipo V (Área especialmente ruidosa)	75	65

En aquellas zonas que prevean nuevos desarrollos urbanísticos ningún emisor acústico podrá producir ruidos que hagan que el nivel de emisión al ambiente exterior sobrepase los valores límite fijados en la anterior tabla, evaluados según lo descrito en los anexos 3, 4, 5, y 7 de la mencionada legislación de la Comunidad Autónoma de Madrid.

CUADRO III.II

TABLA DE USOS DEL SUELO COMPATIBLES CON VARIOS NIVELES DE RUIDO

Área de sensibilidad acústica	VALORES LÍMITE EXPRESADOS EN LAeq	
	Periodo diurno	Periodo nocturno
Tipo I (Área de silencio)	60	50
Tipo II (Área levemente ruidosa)	65	50
Tipo III (Área tolerablemente ruidosa)	70	60
Tipo IV (Área ruidosa)	75	70
Tipo V (Área especialmente ruidosa)	80	75

En aquellas zonas que estén consolidadas urbanísticamente los valores objetivo a alcanzar serán los fijados en la anterior tabla, evaluados según lo descrito en los anexos 3, 4, 5, y 7 de la mencionada legislación de la Comunidad Autónoma de Madrid.

La metodología adoptada para valorar y predecir la exposición al ruido es la recomendada por la Organización de Aviación Civil en su Anexo 16 y ha sido realizada mediante la ejecución del programa de cálculo desarrollado por la F.A.A, INM, Integrated Noise Model.

Los ruidos producidos por las aeronaves son complejos de analizar debido a los múltiples factores por los que se ven afectados. Además del aspecto objetivo del ruido, entran las diferentes reacciones que pueden provocar en el hombre, el aspecto subjetivo de cada persona. Por tanto, las unidades de medida del ruido son varias y pueden dar lugar a confusión. La más conocida y usada es el dBA (escala A de decibelios) que refleja la reacción humana a la sonoridad. En este estudio se utilizarán dos métricas de la escala A de decibelios, propuestas por Aena, y que son variantes de las métricas LAEQD (Equivalent sound level for day time 07:00-22:00) y LAEQN (Equivalent sound level for night time 22:00-07:00) incluidas en el programa anteriormente mencionado.

- LAEQDE: Variante de la métrica LAEQD corregida para un periodo horario 07:00-23:00
- LAEQNE: Variante de la métrica LAEQN corregida para un periodo horario 23:00-07:00

El programa anteriormente citado, INM, calcula los valores de LAEQDE y LAEQNE que resultan de las operaciones de despegue y aterrizaje según la estrategia más probable de operación de las pistas (sentido de operación de las pistas; en caso de pistas paralelas, operaciones segregadas o

independientes,...). Las huellas se obtienen de forma independiente para día y noche. Con ellas se analizan las zonas que se ven afectadas por distintos niveles de ruido, definiendo el tipo de actividades que se pueden llevar a cabo en las distintas áreas, así como las poblaciones afectadas.

En los planos 9.1.D, 9.1.N, 9.2.D, 9.2.N, HUELLAS DE RUIDO se reflejan las huellas sonoras limitadoras de 60, 65, 70, 75 y 80 Leq para el caso diurno y 50, 55, 60, 65 y 70 Leq para el nocturno para los días tipo correspondientes al Estado Actual y Desarrollo Previsible. Estos niveles de ruido sirven de frontera para valorar las afecciones por estos niveles sonoros, y reflejan por tanto las áreas de compromiso.

III.4.1.1 Identificación y valoración de las áreas afectadas

Como puede observarse en los planos 9.1.D, 9.1.N, 9.2.D y 9.2.N "Huellas de ruido", correspondientes a la Configuración Actual y Desarrollo Previsible respectivamente, los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas descritas en los apartados anteriores son los siguientes:

- SEVILLA
- LA RINCONADA

A continuación se identifican las zonas afectadas por las huellas de ruido en los distintos horizontes de desarrollo del aeropuerto, tanto para el día como para la noche:

1) Estado Actual, métrica diurna (Plano 9.1.D)

Hacia el este del umbral 27 la huella de ruido correspondiente a 65 dB no incluye ninguna zona afectada. Por el oeste de la cabecera 09 la huella de ruido correspondiente a 65 dB incluye el Camping Sevilla, la urbanización de San Cayetano, además de algunas casas dispersas.

La huella de ruido correspondiente a 70 dB únicamente incluye el Camping Sevilla y las correspondientes a 75 y 80 dB están incluidas en terrenos del aeropuerto.

2) Estado Actual, métrica nocturna (9.1.N)

Al comparar este plano con el anterior se observa que la huella de ruido correspondiente a 55 dB en la métrica nocturna es similar a la de 60 dB en la métrica diurna.

Por el lado este de la cabecera 27 la huella de 55 dB incluye la zona central de la urbanización no legalizada de Tarazona.

Por el lado oeste de la cabecera 09 la huella de ruido de 55 dB incluye los siguientes núcleos (total o parcialmente): Camping Sevilla, parte del Cortijo de San Ildefonso, Parque Alcosa, comienzo del Polígono Industrial Calonge, parte norte del Polígono Industrial Store, Venta de la Concepción, San Diego, esquina sureste de Pino Montano, Manicomio de Miraflores y Campo Rico.

3) Desarrollo Previsible, métrica diurna (Plano 9.2.D)

Cabe destacar que las huellas producidas por el tráfico en este horizonte afectan a una superficie de terreno inferior a la correspondiente a las huellas de ruido actuales, a pesar del incremento de tráfico considerado. Esto se debe a la desaparición de los aviones más ruidosos, pertenecientes al Capítulo II, como el DC-9, el B-727 y DC-10, generadores de altos niveles de ruido y que actualmente operan en el aeropuerto. Dada su antigüedad,





serán sustituidos por aviones de nueva generación pertenecientes al Capítulo III, de la misma categoría pero más silenciosos, como el A-320 o el B-737 en los primeros casos y el B-767 en el último.

Tal y como puede observarse en el plano los existentes núcleos urbanos expuestos a niveles de ruido superiores a 65 dB se reducen única y exclusivamente al Camping Sevilla.

Las huellas de ruido correspondientes a 70, 75 y 80 dB están incluidas en terrenos del aeropuerto o zonas deshabitadas.

4) Desarrollo Previsible, métrica nocturna (Plano 9.2.N)

Las huellas de ruido correspondientes al Desarrollo Previsible ocupan una superficie de terreno inferior a las huellas de la configuración actual, por los motivos expuestos anteriormente.

Al comparar este plano con el anterior se observa que la huella de ruido correspondiente a 50 dB en la métrica nocturna es considerablemente mayor que la de 60 dB en la métrica diurna.

Por el lado este de la cabecera 27 la huella de 55 dB incluye, aproximadamente, la franja central de la urbanización no legalizada de Tarazona pero, en este caso, y a diferencia del estado actual, no incluye al Club de Campo R.A.C.A.

Por el lado oeste de la cabecera 09 la huella de ruido de 55 dB se extiende hasta el Camping Sevilla, incluyendo además de este a las urbanizaciones de San Cayetano y Campo Rico y algunas casas dispersas.

III.4.2 ZONAS PROTEGIDAS

En las proximidades del Aeropuerto de Sevilla no existe ninguna Área Natural de Especial Interés. Dicha inexistencia se ha confirmado analizando la Ley 2/89 por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales protegidos de Andalucía.

Asimismo, de la consulta del "Atlas de espacios naturales y recursos culturales" y de la publicación "Áreas de importancia para las aves" se deduce que no existe ningún enclave significativo desde el punto de vista medioambiental en las proximidades del Aeropuerto de Sevilla.

III.4.3 PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO

El equipo de redacción del presente estudio solicitó mediante un escrito dirigido a la Delegación de Cultura de Sevilla de la Junta de Andalucía información relativa a la posible existencia de elementos de carácter patrimonial localizados en el área de afección del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla.

Una vez contrastada esta área con la documentación que al respecto existe en dicha Delegación se comprobó que ésta no afecta a ningún yacimiento o elemento de carácter patrimonial, no existiendo por tanto ninguna afección de las actuaciones contempladas en el Plan Director sobre el patrimonio histórico-artístico.



III.4.4 PROPOSICIÓN DE MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS

Identificados y evaluados los impactos principales, corresponde ahora tener en cuenta los recursos de las teorías correctivas de la planificación, mediante la proposición de una serie de medidas protectoras y correctoras genéricas que aminoren los efectos derivados de la actividad contemplada.

Estas medidas habrán de particularizarse y desarrollarse convenientemente para cada uno de los futuros proyectos que se desarrollen para cubrir las necesidades fijadas en este Plan Director.

La construcción y explotación de un aeropuerto o su ampliación implican una serie de impactos potenciales genéricos, la mayor parte de los cuales se minimizan con la elección correcta de la solución óptima entre las distintas alternativas estudiadas. Sin embargo persiste la posibilidad de que se generen una serie de alteraciones sobre el medio, en principio de menor importancia, por lo que será precisa la adopción de un conjunto de medidas correctoras que reduzcan estas alteraciones resultantes al mínimo.

Las medidas preventivas y correctoras a aplicar tienen como finalidad disminuir el impacto ambiental producido por una determinada instalación.

Dependiendo del momento del desarrollo de los trabajos para los que se proyectan, estas medidas se denominan cautelares o correctoras. Las medidas cautelares, o preventivas, son aquellas a adoptar en las fases de diseño y ejecución de los trabajos de construcción. Frente a éstas, las medidas correctoras son las que se adoptarán una vez ejecutados los trabajos, y tienen como fin regenerar el medio o anular o reducir los impactos residuales.

Las medidas protectoras y correctoras están dirigidas a lograr alguno de los siguientes aspectos:

- Suprimir o eliminar la alteración.
- Reducir o atenuar los efectos ambientales negativos, limitando la intensidad de la acción que los provoca
- Compensar el impacto, a ser posible con medidas de restauración o con actuaciones de la misma naturaleza y efecto contrario al de la acción emprendida.

Los instrumentos disponibles para llevar a cabo la aminoración de efectos negativos son los siguientes:

- Actuaciones en el diseño y ubicación del aeropuerto.
- Selección de procedimientos de depuración .
- Selección de procedimientos anticontaminación.
- Establecimiento de dispositivos genéricos de protección del medio ambiente.

La propuesta de las medidas correctoras requiere una visión de conjunto, interdisciplinar, ya que deben tomarse en consideración tanto las acciones correctoras tendentes a disminuir el impacto ambiental, como los condicionantes técnicos que afectan a cada zona en concreto.

En la definición concreta de los Proyectos y en la redacción de los Pliegos de Prescripciones Técnicas de los mismos se adoptarán una serie de medidas con las que se pretende reducir en lo posible todas aquellas afecciones imputables a las nuevas instalaciones.

En la definición concreta de los Proyectos y en la redacción de los Pliegos de Prescripciones Técnicas de los mismos se adoptarán una serie de medidas con las que se pretende reducir en lo posible todas aquellas afecciones imputables a las nuevas instalaciones.

Las principales medidas que se estudian para reducir los impactos potenciales pertenecen al grupo de las preventivas, y se toman durante la elección de la solución óptima entre las alternativas estudiadas.

En la mayoría de los casos, las medidas correctoras sólo reducen en parte la alteración y es muy importante considerar la escala espacial y temporal de aplicación.

Respecto a la escala espacial, es necesario definir adecuadamente el área de influencia de los impactos, para extender a todo el ámbito la aplicación de las medidas correctoras idóneas. En cuanto a la escala temporal, se debe precisar que la eficacia de gran parte de estas medidas depende de su aplicación simultánea con la ejecución de la obra, o inmediatamente después a la finalización de la misma, evitándose así en muchos casos la aparición de impactos secundarios que, de otra manera podrían producirse.

III.4.4.1 Acciones correctoras sobre el medio hídrico

Las medidas para disminuir los efectos en los sistemas acuáticos se basan sobre todo en una planificación correcta de la selección de alternativas y un conocimiento exhaustivo de la situación preoperacional en los sistemas implicados. Medidas correctoras a posteriori son difíciles y costosas de aplicar y, en la mayoría de los casos, ineficaces.

Durante la fase de construcción, se debe tener especial cuidado en la realización de las obras, evitando que se produzcan aportes en los cauces de nutrientes y sólidos disueltos, así como vertidos de aceites y grasas producidos por la maquinaria pesada. Este efecto se consigue realizando decantaciones en pequeñas balsas o recogiendo los aceites y grasas usados.

La pérdida de la calidad de las aguas por vertidos con elevada carga contaminante proviene de multitud de fuentes emisoras (lavado de pistas, talleres, equipos de abastecimiento, aguas residuales, etc.), por lo cual será conveniente instalar un adecuado sistema de canalizaciones que recoja todos los vertidos (incluso las aguas pluviales de pistas, calles de rodadura, plataformas o cualquier otra zona pavimentada o edificada) generados en estos puntos y los dirija a estaciones depuradoras.

III.4.4.2 Acciones correctoras sobre el medio terrestre

Respecto al medio terrestre, existen dos tipos de medidas correctoras. Por una parte, las que se adoptan para minimizar los impactos directos provocados por las obras de ampliación del aeropuerto y, por otro las que tratan de paliar algunas alteraciones ocasionadas por la actividad del mismo.

Las primeras están orientadas a evitar o reducir los impactos sobre el suelo, la vegetación, la fauna y el paisaje en la zona del aeropuerto y su entorno. Estas deberían integrarse en los diseños de los proyectos que se lleven a cabo, para incidir de alguna manera en la elección de los lugares idóneos para la ubicación definitiva de las distintas instalaciones y estructuras del recinto aeroportuario.

Las segundas incluyen una serie de recomendaciones para evitar que las actividades aeroportuarias ocasionen o agraven los problemas de contaminación atmosférica, calidad del agua, ruidos, etc..., así como para reducir las interferencias entre el tráfico aéreo y algunas comunidades animales representadas en el área, principalmente, las aves.



III.4.4.3 Recomendaciones para la protección del suelo



Las obras de ampliación del recinto aeroportuario llevan inevitablemente aparejadas unas pérdidas de suelo y una variación en los usos.

Por consiguiente, se tendrán en cuenta las calificaciones de suelo existentes en el territorio y la productividad de los terrenos afectados a la hora de elegir la ubicación de las instalaciones. El criterio general a seguir consiste en utilizar los suelos más degradados o de menor productividad para la instalación de pistas o accesos, reservando los que se consideren más ricos o mejor conservados para las áreas limítrofes, en las que pueda existir algún tipo de vegetación.

Por otra parte, los movimientos de tierras que se realicen durante las obras de ampliación deberán proyectarse tratando de evitar, en lo posible, problemas de erosión y empobrecimiento del suelo.

Las obras de ampliación del aeropuerto implican la creación de nuevas explanaciones, con excavaciones de distinta entidad que requieren el diseño y control de los taludes abiertos. En ellos habrá que estudiar las condiciones de estabilidad, que dependen, fundamentalmente, de la naturaleza de los materiales litológicos (blandos o duros), de la pendiente y del grado de cobertura vegetal existente.

A menor pendiente y mayor cobertura vegetal la fijación de los taludes es mejor y disminuyen también los riesgos de erosión y pérdidas de suelo por fenómenos de escorrentía o de otro tipo.

Por consiguiente, las recomendaciones para fijar los taludes y proteger los suelos se basan en la corrección de pendientes y la revegetación de superficies de suelo desnudo. En la mayoría de los casos y, especialmente en los suelos ricos, se ha de retirar a una zona prevista a tal efecto, la capa superficial de tierra fértil, previo a la realización de los trabajos de excavación. Esta tierra se utilizará posteriormente para recubrir la superficie de los taludes antes de llevar a cabo las plantaciones, puesto que, generalmente, su preparación necesita un importante aporte de tierra vegetal.

III.4.4.4 Conservación de la vegetación y plantaciones

En ciertas zonas la ampliación del aeropuerto plantea la necesidad de deforestar un área relativamente amplia y, en consecuencia, habrá que tener en cuenta la presencia de formaciones vegetales interesantes o de especies valiosas en el emplazamiento y su entorno.

Una vez más es en la fase de diseño de las obras cuando se deben tener en cuenta estas consideraciones para tratar de reducir o evitar estos impactos en la medida de lo posible.

Cuando existan en el entorno del aeropuerto comunidades vegetales características de la zona o de valor ecológico, se tratará de respetar aquellas áreas en que éstas tengan mayor importancia o representatividad. En general se debe tender a ubicar las superficies ocupadas por plataformas y edificios en los terrenos con vegetación más degradada o empobrecida, mientras que en los alrededores se suele mantener una zona de pastizal alto, alrededor de las áreas de pistas, y en una zona externa anterior se mantienen áreas de matorral, o bien de cultivos si existen en el entorno.

No obstante, las actuaciones en materia de vegetación están supeditadas también a las medidas que, eventualmente, podrían adoptarse para la protección del suelo o de la fauna y especialmente, aquéllas que están orientadas a evitar los riesgos de colisión de los aviones con las aves.



En cuanto a las plantaciones a realizar en taludes y áreas deforestadas por las obras de construcción y movimientos de tierra, es conveniente elegir especies adaptadas a las condiciones del medio y que por su rusticidad y capacidad de arraigue puedan vegetar perfectamente en el lugar, sin necesidad de cuidado o labores de mantenimiento.

En general, se tiende a elegir especies de crecimiento rápido, con el objeto de conseguir una revegetación adecuada en un plazo de tiempo lo más o menos breve. No obstante, en algunos casos, intervienen también criterios estéticos que aconsejan la utilización de un tipo determinado de plantas para lograr una adecuada integración paisajística de las estructuras de mayor impacto visual.

En la selección de especies a plantar, se deben escoger algunas que estén presentes en la zona en estado natural, para las áreas que se pretenda llevar a cabo una restauración del medio y otras plantas con mayor valor ornamental, ya sean autóctonas o no, para la creación de zonas ajardinadas o para ocultar estructuras que produzcan un impacto visual negativo.

III.4.4.5 Medidas para reducir los riesgos de colisión con aves

Se incluye aquí este tipo de medidas correctoras que algunas de ellas constituyen una forma de manejo de biotopos y ecosistemas, representando una intervención importante en el medio.

Las medidas que suelen adoptarse para reducir los riesgos de colisión con aves pueden planificarse a corto y largo plazo.

Las primeras comprenden una serie de actuaciones encaminadas a ahuyentar las aves que irrumpen en el recinto aeroportuario de forma ocasional o en determinados momentos del año. Pueden aplicarse con carácter de urgencia que incluyen: prácticas de cetrería, emisión de gritos de alarma y lanzamientos de cartuchos detonantes.

En la zona del Aeropuerto de Sevilla es abundante la población de perdices, que se ha reducido bastante en los últimos años con la aplicación del expediente de cetrería y con la autorización por parte de la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la reducción de la población debido a su interferencia con las aeronaves por su vuelo raso.

Aunque estas actuaciones pueden ser útiles en determinados momentos, sólo son efectivas durante un periodo de tiempo breve. Por el contrario, un método más eficaz y con resultados más o menos permanentes, sería un manejo adecuado de los biotopos en el emplazamiento del aeropuerto y su entorno. Este manejo debe basarse en un exhaustivo conocimiento de las características ecológicas del territorio y de los hábitos y exigencias de las especies consideradas problemáticas.

Los ecosistemas aeroportuarios tienen diferente atractivo para las aves y el conocimiento de estas características facilita las actuaciones encaminadas a su erradicación. Las observaciones han demostrado que las zonas de pastizal y los cultivos dentro del recinto, son focos de concentración de aves. Los matorrales, por el contrario, no suelen dar cobijo a la fauna, no resultando problemáticos a no ser que su tamaño y densidad suponga un riesgo para el tráfico aéreo. Las zonas húmedas y arboladas, por último, poseen diferente comportamiento, ya que en ocasiones, soportan un gran número de aves peligrosas (por ejemplo dormidero de estornino) y otras veces su influencia es nula.

III.4.4.6 Acciones correctoras sobre las actuaciones paisajísticas

La presencia de un aeropuerto siempre implica cierto impacto sobre el paisaje. Además, existe también un interés por lograr que este tipo de instalaciones resulten agradables a la

vista de los usuarios, dado que muchos de ellos son turistas y personas que llegan por primera vez a la zona.

Las recomendaciones para conseguir un conjunto estéticamente armónico, afectan al diseño de las estructuras e instalaciones propias del aeropuerto e incluyen también una serie de actuaciones encaminadas a conseguir una correcta integración paisajística del conjunto.

En el interior del recinto aeroportuario será conveniente crear pequeñas zonas ajardinadas en los lugares que lo permitan, así como revegetar los taludes producidos por las excavaciones y movimientos de tierras realizados en las obras.

En cuanto a las edificaciones, es posible adoptar criterios de integración cromática para la elección de colores y materiales de construcción de forma que se consiga una buena inserción de la obra en el entorno, sin que ello afecte a las normas de seguridad sobre visibilidad.

Las actuaciones en las áreas externas al recinto aeroportuario deberían orientarse a una reestructuración paisajística idónea, respetando las características particulares del medio afectado, pero sin dejar de considerar las modificaciones que necesariamente provocan este tipo de obras.

Así las variaciones introducidas en los usos de suelo y la necesidad de aumentar la seguridad de las operaciones de las aeronaves, constituyen los condicionantes fundamentales sobre los que se adoptarán criterios de tipo estético.

III.4.4.7 Acciones correctoras sobre el ruido

Las ondas sonoras se propagan a través de la atmósfera, decreciendo de nivel debido, fundamentalmente a la atenuaciones causadas por divergencia geométrica de la fuente, a la debida a la difracción de las ondas sonoras al situar un obstáculo o barrera entre el receptor y la fuente, a la resultante de realizarse la propagación en una atmósfera no ideal, en la que dominan vientos y variaciones de temperatura, y donde se encuentran gases no ideales, nieblas y humos y debido a la absorción de energía acústica en la atmósfera a causa del rozamiento interno y de la conductividad calorífica del aire.

Tradicionalmente, en el campo del control de ruido y vibraciones se establecen tres estados, en los que las acciones de control o medidas correctoras son efectivas en mayor o menor grado, estos son en la fuente de emisión, en la transmisión y en la recepción.

En lo que respecta a la fuente de emisión, el aeropuerto puede imponer restricciones de uso a aeronaves excesivamente ruidosas, puede conceder incentivos en las tasas de uso a las líneas que utilicen flotas menos ruidosas, etc...

También pueden adoptarse programas para la reducción de ruidos en lo que se refiere a otros vehículos terrestres, exigiendo estrictos cumplimiento de límites de ruidos. La tecnología acústica está lo suficientemente avanzada para proveer al aeropuerto de vehículos interiores e instalaciones mecánicas y auxiliares fijas que aseguren la permanencia del impacto sonoro en los límites del propio aeropuerto.

Las medidas correctoras a adoptar respecto al flujo de operaciones y en la transmisión son las que pueden resultar más directas. En este caso se puede actuar sobre las rutas, las operaciones y la propagación.





La distribución del tráfico por el mayor número de rutas posibles, de forma que se descongestionasen aquéllas con mayor número de operaciones, reduce el índice de exposición en un punto, dado que este depende también del número de operaciones.

La definición de nuevas rutas aéreas con la instalación de las necesarias ayudas a la navegación, permite establecer corredores de ruido, bien sobre áreas compatibles con mayores niveles o sobre zonas ya de por sí ruidosas como zonas industriales, autopistas, etc...

Una vez en tierra, lo usual es invertir el flujo de los motores para reducir la carrera de aterrizaje y salir cuanto antes por una calle de salida rápida, dejando la pista libre. Si se utilizan los frenos aerodinámicos y mecánicos en una mayor longitud no es necesaria la reversión, que produce un ruido notable. Por ello esta modalidad no debe emplearse en operaciones nocturnas.

También la eliminación o restricción de vuelos durante los periodos críticos de la noche es una medida en numerosos aeropuertos europeos que limita las posibles molestias nocturnas. Sin embargo hay que considerar que esta limitación impone restricciones importantes en aeropuertos eminentemente turísticos, siendo más fácil de implantar en los que el tráfico es fundamentalmente regular, como es el caso del Aeropuerto de Sevilla.

Otros procedimientos que pueden utilizarse comprenden una limitación en los peso de despegue, en ciertos horarios, que permita perfiles de ascenso más inclinados, reduciendo por tanto, el área de influencia de los despegues. También una reducción en el tiempo de esperas, durante el cual los aviones mantienen los motores en marcha, reduce igualmente la duración de determinados niveles generados en tierra.

Este último aspecto de reducción del ruido de las aeronaves en tierra puede conseguirse mediante barreras acústicas, bien construidas especialmente para este fin o formadas por caballones de tierra procedentes de las excavaciones.

Las medidas correctoras en las edificaciones se encaminarán a proteger a la comunidad mejorando las condiciones de aislamiento acústico. Sin embargo esta solución solo protege el ambiente interior sin corregir en nada el del medio externo.

Por último, hay que señalar que la limitación de uso de suelo alrededor del aeropuerto, su planificación y uso compatible con los niveles de ruido presentes y futuros son medidas imprescindibles que han de plantearse siempre.

III.4.4.8 Acciones correctoras sobre la contaminación atmosférica

Durante la fase de obras, debido a los movimientos de tierra que se prevé han de acometerse, se debe evitar que se produzca contaminación atmosférica por acción de las partículas de polvo.

Para ello, se proponen como medidas preventivas el riego de todas aquellas zonas de la obra en las que se produzca un importante movimiento de maquinaria pesada, así como el dotar de los correspondientes mecanismos aspiradores a aquellos procesos constructivos que generen importantes cantidades de polvo (machaqueos, moliendas, mezclas, etc...)

Como se ha visto anteriormente, la contaminación atmosférica producida por el tráfico aéreo tiene poca importancia relativa frente a otras fuentes, si bien podría provocar ocasionalmente situaciones problemáticas como formación de nieblas, malos olores, etc...



En cuanto a las acciones correctoras, existe una estricta normativa que se está imponiendo a los fabricantes de motores de aviones y al mantenimiento de las compañías aéreas para reducir los niveles de emisión específicos de cada uno de los contaminantes.

De estos los que tienen mayor importancia son los hidrocarburos (HC) y el monóxido de carbono, productos de una combustión pobre que tiene lugar principalmente cuando los motores funcionan al ralentí o a baja velocidad durante las maniobras de estacionamiento, los desplazamientos en las pistas y las esperas.

Frente a ese problema, las principales soluciones que se pueden adoptar son, reducir las emisiones cuando los motores van a marcha lenta mejorando el rendimiento de la combustión, reducir las esperas, solución que depende del control de tráfico aéreo y la utilización de vehículos auxiliares que no produzcan contaminación atmosférica o que esta sea lo más baja posible.

También las normativas actuales de OACI y de la UE imponen medidas cada vez más severas para limitar la emisión de nubes y gases, y los fabricantes de combustibles invierten grandes sumas para conseguir productos poco contaminantes.

III.4.4.9 Acciones correctoras sobre las alteraciones socioeconómicas

Las medidas para disminuir los efectos en los parámetros socioeconómicos, se basan sobre todo en una correcta planificación y un conocimiento exhaustivo de la situación preoperacional.

La fuerte incidencia que la ejecución de un proyecto de este tipo plantea a nivel territorial, es decir de la estructura de la ocupación del suelo, así como de las previsible expectativas que sobre el territorio se van a crear, hacen conveniente la realización de estudios urbanísticos de detalle, de forma que se analicen los diversos problemas estructurales que se pueden plantear. Es necesario que en las revisiones del planeamiento urbanístico de las zonas afectadas se incluyan explícitamente las zonas de servidumbre aeronáutica con sus limitaciones de uso de suelo tal y como es legalmente preceptivo.

Realojamiento de la población afectada: se ha de realojar a todos los miembros de la población afectada, teniendo en cuenta que su relocalización ha de realizarse de tal manera que se varíen lo menos posible las condiciones que disfrutaban, con el fin de que no se produzcan condiciones de desarraigo, excesivo alejamiento de las explotaciones agrícolas, etc...

Potenciar que la mano de obra se cubra con trabajadores de los municipios afectados o en paro. La contratación de la mano de obra local será beneficiosa a dos niveles, primero como medida mitigadora del paro en la zona y segundo como medida de incidencia positiva sobre el estado de la opinión pública en relación a la ampliación.

Si durante la fase de explotación fuese necesaria mano de obra, sería así mismo beneficioso que esta demanda se cubriese con trabajadores de la zona. Para ello, sería interesante que los organismos competentes realizasen cursos dirigidos a la capacitación o recualificación profesional.

La indemnización adecuada estará, fundamentalmente, encaminada a resarcir a los afectados por pérdidas de suelo, de rentabilidad de sus explotaciones agrarias o propiedades.

Durante la fase de construcción se debe incrementar las medidas de seguridad vial en los puntos negros, realizando una programación adecuada del transporte de los materiales y de los movimientos de la maquinaria pesada por las zonas públicas.



III.4.5 DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Los desarrollos urbanísticos en el área de influencia del aeropuerto deben ser objeto de estudio para evitar que se coarte la posibilidad de desarrollo futuro del aeropuerto. El área de influencia del aeropuerto no sólo incluye los terrenos en los que físicamente están incluidas las actuaciones necesarias para las ampliaciones del campo de vuelos o infraestructuras asociadas a dicho aeropuerto, tales como accesos, ayudas a la navegación, etc. sino que también hay que tener en cuenta las limitaciones en altura impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre las construcciones para mantener la seguridad de las operaciones de las aeronaves en vuelo en el entorno del aeropuerto. Asimismo, hay que tener en cuenta las limitaciones en los usos del suelo asociadas a las huellas de ruido producidas por las operaciones de las aeronaves en un entorno más amplio que el anterior.

De esta forma, la reserva de terrenos necesaria junto con las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas y las huellas de ruido se integrarán en el planeamiento urbanístico municipal, de acuerdo con el Real Decreto 2591/98, de forma que se garantice que las actuaciones urbanísticas no incluyan acciones que supongan interferencias con el ejercicio de las actividades aeroportuarias.

A continuación se describen los desarrollos urbanísticos en el entorno del aeropuerto:

En primer lugar cabe destacar el hecho de que en los últimos años se ha producido una considerable expansión urbanística de la ciudad de Sevilla hacia el aeropuerto, por el suroeste del mismo, que ha eliminado la posibilidad de la ampliación del campo de vuelos hacia el sur de la pista actual 09-27.

Por el lado este del aeropuerto existe una urbanización no legalizada en la actualidad, Tarazona, a unos tres kilómetros de distancia del umbral 27 de la pista actual y situada en la prolongación del eje de la misma.

Por último cabe destacar que el Documento Complementario del Plan General de Ordenación Urbana de La Rinconada fechado en noviembre de 1999 incluye una actuación para promover un parque empresarial aeronáutico y de transportes y una zona complementaria industrial y de servicios en los terrenos de la finca "El Mogollón" situados al norte del Club R.A.C.A. al otro lado de la autovía N-IV Madrid – Cádiz.

Para garantizar que el Aeropuerto de Sevilla no vea limitada su capacidad potencial de ampliación, los planes de ordenación urbana de los municipios afectados por la reserva de terrenos, servidumbres aeronáuticas y afección acústica por huellas de ruido deberán tener en cuenta los siguientes puntos:

- Debe impedirse el crecimiento urbanístico de la urbanización no legalizada de Tarazona, ya que de seguir creciendo haría inviable la operación de las aeronaves tanto por la actual pista 09-27, como por la futura pista 09L-27R prevista en la Configuración de Máximo Desarrollo.
- Debe contenerse la expansión urbanística de la ciudad de Sevilla hacia el Noreste, de forma que en los terrenos que se encuentran en la prolongación del eje de la pista por el umbral 09 no se construyan viviendas residenciales, escuelas ni zonas destinadas a uso sanitario, de acuerdo con la afección sonora que se muestra en los planos 9.1.D, 9.1.N, 9.2.D y 9.2.N.
- Las construcciones que se lleven a cabo en el parque aeronáutico deben respetar las limitaciones en altura impuestas por la superficie de transición, teniendo en cuenta asimismo el límite establecido por el área de cautela aeroportuaria.



III.5 SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO. NECESIDADES DE TERRENO

En el plano 4.1, "Zona de Servicio Propuesta: Estructura del Sistema General Aeroportuario", se refleja la delimitación del Sistema General Aeroportuario.

La superficie de terreno que es necesario expropiar dentro del periodo correspondiente al Desarrollo Previsible del Aeropuerto es la correspondiente a la habilitación de la RESA de la pista 09, con unas dimensiones de 300 x 300 metros a partir del umbral 27. Esta superficie es de aproximadamente 51.000 m². Estos terrenos están calificados como suelo no urbanizable común, salvo la franja de servidumbre del Canal del Bajo Guadalquivir.

III.6 ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA

Como consecuencia de la configuración adoptada para el Máximo Desarrollo Posible del Aeropuerto, se hace necesaria la definición de terrenos fuera del límite aeroportuario actual, como Área de Cautela Aeroportuaría estimándose esta superficie en 243,07 Ha. Estas áreas se muestran en el plano 5, MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE: SGA Y ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA y se detallan a continuación.

CUADRO III.III

CLASIFICACIÓN DEL SUELO	TÉRMINO MUNICIPAL		TOTAL
	LA RINCONADA	SEVILLA	
	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (m ²)
Suelo Urbano	214.961	0	214.961
Suelo No Urbanizable Protegido (cultivos extensivos)	69.904	0	69.904
Suelo No Urbanizable (a regularizar)	19.750	0	19.750
Suelo No Urbanizable Común	1.430.807	0	1.430.807
Suelo No Urbanizable Común (*)	425.259	0	425.259
Suelo Pendiente de Clasificar (*)	0	270.017	270.017
TOTAL	2.160.681	270.017	2.430.698

(*) La calificación de estos terrenos está pendiente de aprobación por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Sevilla. En concreto, estos terrenos corresponden a los terrenos del Plan parcial Los Espartaes II y la superficie de terreno en la que está inicialmente prevista la construcción del Parque Aeronáutico.

(*)(*) Estos terrenos afectados por el Área de Cautela Aeroportuaría en el Término Municipal de Sevilla están pendientes de clasificación ya que el P.G.O.U. de Sevilla está en fase de redacción en la actualidad.

Es importante resaltar que el objeto de la definición del Área de Cautela Aeroportuaría responde a una alternativa de futuro, la de Máximo Desarrollo Posible, fuera del horizonte de previsión del Plan Director, por lo que no supone más que una mera indicación de los terrenos que en el futuro se podría necesitar. De esta manera, los planes de ordenación urbana del entorno podrán tener en cuenta esta posibilidad a la hora de definir los usos del suelo.

III.7 CONCLUSIONES. ÁREAS DE COORDINACIÓN

Con lo expuesto en el presente capítulo, queda patente la necesidad de coordinar las actuaciones de los diversos organismos, públicos o privados, que puedan actuar en las inmediaciones del aeropuerto, ya sea en materia de infraestructuras, urbanismo, o cualquier otra actividad que pudiera afectar en alguna medida el normal desarrollo de la actividad aeroportuaria, con la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio de Fomento, con el objeto de no comprometer la seguridad de las operaciones aeronáuticas mediante el cumplimiento de todas las limitaciones y servidumbres impuestas por la actividad aeroportuaria.

III.7.1 ÁREAS DE COORDINACIÓN

Según lo expuesto en el presente capítulo, existen cuatro grandes actuaciones que requerirán la coordinación de los distintos organismos implicados con la autoridad aeroportuaria. Estas cuatro actuaciones son la construcción de la SE-40, la conexión de la futura red de metro entre la ciudad de Sevilla y el aeropuerto, el desvío de la carretera nacional N-IV Madrid-Cádiz y en materia de urbanismo, lo expuesto en el punto III.4.5 del presente capítulo.

En concreto, y con fecha 8 de mayo de 2000, se han presentado unas alegaciones ante la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental a las alternativas de trazado en estudio para la SE-40. Se considera que una de las alternativas podría coartar el Máximo Posible Desarrollo del aeropuerto y por lo tanto se recomienda rechazar dicho trazado.

En cuanto a la futura red de metro de Sevilla, ésta se encuentra en un estado muy inicial de estudio y sólo cabe hacer aquí hincapié en la necesidad de una estrecha colaboración entre las partes implicadas, desde las fases iniciales del estudio, para dotar al proyecto del mayor dinamismo posible.

En lo que respecta al desvío de la N-IV se deberán estudiar las alternativas de trazado posibles para independizar el acceso al aeropuerto del flujo principal de vehículos de dicha autovía. El trazado que se muestra en el plano Nº 5 del documento II "Planos" es orientativo, debiéndose analizar las alternativas de desvío posibles con todos los organismos implicados para garantizar que se pueda llevar a cabo la configuración de Máximo Desarrollo Posible adoptada en este Plan Director.

En cuanto a la coordinación en temas de urbanismo, en los apartados III.1.1.3 y III.4.5 del presente capítulo se han descrito tanto las medidas tomadas como las recomendadas para prevenir que la presión urbanística en el entorno del aeropuerto coarte su Máximo Desarrollo Posible.

