

## 8. Horizonte 2030

Generalmente, las previsiones de demanda se realizan a 20 años aunque los datos sean menos exactos cuanto más se alargue el tiempo de nuestra prognosis. En nuestro caso, en el horizonte 3 de 2025 ya podemos atisbar que el Edificio Terminal ya se queda pequeño para un tráfico de entre 7 y 7,5 millones de pasajeros. A pesar del momento de incertidumbre en el que nos encontramos, en el que se ha perdido un 7% del tráfico en 2009, los últimos meses del pasado año y los primeros de 2010 han tenido un balance positivo y se han acumulado ya 5 meses de balance positivo (por ahora en Enero se recuperó un 0,7% y en Febrero un 3,6%). La previsión hasta 2030, siguiendo la misma tendencia que se tomó para la previsión hasta 2025, la tenemos en la Tabla 47.

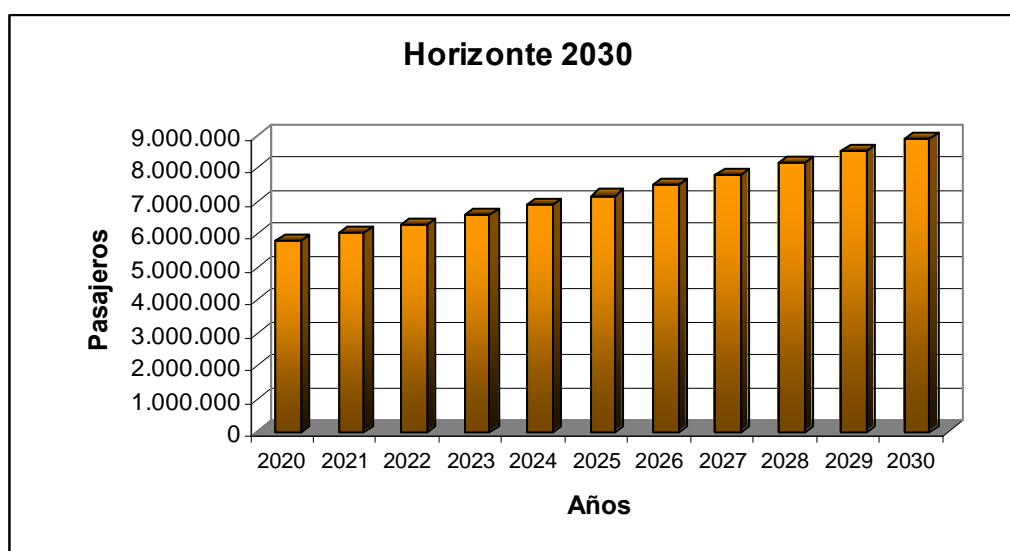


Figura 15. Prognosis a 20 años

Como vemos, en 2030 el tráfico de pasajeros alcanza los 8,9 millones de pasajeros que es más del doble de 2009. Aunque estos datos son poco fiables, un millón de pasajeros por quinquenio no es algo descabellado. En el Plan Director del Aeropuerto de 1998 se estimó una demanda de 4 millones para el 2015, dato que se consiguió sólo en nueve años (2007) cuando los pasajeros en 1998 eran 1,5 millones. Así que tomaremos la cifra de 8,9 millones de pasajeros en 2030 como válida.

Con este tráfico, por lo tanto, la capacidad del Edificio Terminal es insuficiente tanto en salidas como en llegadas (Tablas 47 y 48) por lo que es necesario afrontar una de las otras dos soluciones que planteamos en el apartado anterior.

| Zonas                | Capacidad (PHD) | Necesidad (PHD) | C/N  |
|----------------------|-----------------|-----------------|------|
| <b>SALIDAS</b>       |                 |                 |      |
| Vestíbulo salidas    | 2448            | 2550            | 0,96 |
| Facturación          | 2264            | 2550            | 0,89 |
| Colas de Facturación | 1333            | 2550            | 0,52 |
| Control de seguridad | 540             | 2550            | 0,21 |

|                               |      |      |      |
|-------------------------------|------|------|------|
| Colas en seguridad            | 540  | 2550 | 0,21 |
| Control pasaportes            | 720  | 309  | 2,33 |
| Colas en pasaportes           | 720  | 309  | 2,33 |
| Zona espera y embarque        | 5718 | 2576 | 2,22 |
| Puertas de embarque           | 2400 | 2576 | 0,93 |
| <b>LLEGADAS</b>               |      |      |      |
| Control de pasaportes         | 360  | 309  | 1,17 |
| Colas pasaportes              | 360  | 309  | 1,17 |
| Hipódromos                    | 2053 | 2550 | 0,81 |
| Sala de recogida de equipajes | 3305 | 2550 | 1,30 |
| Vestíbulo de llegadas         | 778  | 2550 | 0,31 |
| <b>APARCAMIENTOS</b>          |      |      |      |
| P1 Y P2                       | 1834 | 2895 | 0,63 |
| Nuevo Parking                 | 1822 | -    | -    |
| Total                         | 3656 | 2895 | 1,26 |

Tabla 47. Necesidades en el Horizonte 2030 (I)

| Zonas   | Capacidad | Necesidad | C/N  |
|---|-----------|-----------|------|
| <b>SALIDAS</b>                                  |           |           |      |
| Vestíbulo salidas (m <sup>2</sup> )             | 4222      | 4398      | 0,96 |
| Facturación (m <sup>2</sup> )                   | 42        | 49        | 0,86 |
| Colas de Facturación (m <sup>2</sup> )          | 882       | 1486      | 0,59 |
| Control de seguridad (nº)                       | 4         | 6         | 0,67 |
| Colas en seguridad (m <sup>2</sup> )            | 270       | 203       | 1,33 |
| Control pasaportes (nº)                         | 3         | 2         | 1,5  |
| Colas en pasaportes (m <sup>2</sup> )           | 135       | 31        | 4,35 |
| Zona espera y embarque (m <sup>2</sup> )        | 6245      | 5022      | 1,24 |
| Puertas de embarque (nº)                        | 14        | 23        | 0,61 |
| <b>LLEGADAS</b>                                 |           |           |      |
| Control de pasaportes (nº)                      | 4         | 6         | 0,67 |
| Colas pasaportes (m <sup>2</sup> )              | 180       | 270       | 0,67 |
| Hipódromos (nº)                                 | 8         | 9         | 0,75 |
| Sala de recogida de equipajes (m <sup>2</sup> ) | 3061      | 2547      | 0,95 |
| Vestíbulo de llegadas (m <sup>2</sup> )         | 1950      | 3372      | 0,34 |
| <b>APARCAMIENTOS</b>                            |           |           |      |
| P1 Y P2   | 1834      | 4500      | 0,63 |
| Nuevo Parking                                   | 1822      | -         | -    |
| Total   | 3656      | 4500      | 1,26 |

Tabla 48. Necesidades en el Horizonte 2030 (II)

La Solución 2 tiene el problema de que interfiere con muchas de las instalaciones del aeropuerto y los recorridos que deben andar los pasajeros son demasiado extensos. Con la Solución 1 se reducen los trayectos puesto que el nuevo edificio se sitúa frente al nuevo aparcamiento en construcción y cerca del P1 y del P2 y se crea una nueva sala de recogida de equipajes y un nuevo vestíbulo que es lo que andamos persiguiendo.

Por ello, la decisión es clara y optaremos por la Solución 1 que nos resuelve más problemas que la Solución 2 que, incluso nos crea algunos nuevos.

El siguiente paso a tomar será dimensionar las distintas superficies de la Nueva Terminal atendiendo a las necesidades que se han planteado en la Tabla 48. Todas las descripciones que se realizan a continuación acerca de la ampliación del área terminal para el 2030 se pueden encontrar más detalladas en los Planos 1, 2, 5 y 6.

Para la planta de salidas, el vestíbulo actual puede absorber el tráfico que se demanda y más sabiendo que las compañías aéreas han optado por cobrar por segunda maleta y por imprimir la tarjeta de embarque. Debido a ello, menos gente decide facturar maleta y los tiempos por facturación son menores al llevar ya la tarjeta de embarque impresa desde casa.

Sin embargo, se necesitan más puertas de embarque para los puestos de estacionamiento de la nueva configuración de plataforma. Para esto nos viene muy bien la nueva ampliación puesto que con ella podemos acceder a los puestos 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 y 39 con más comodidad.

La asistencia a estos puestos será mediante finger para los 31, 32 y 33 y en remoto para el resto, para los que se instalarán 4 puertas de embarque. En la actual ubicación de la Terminal de Carga construiremos la ampliación del Edificio Terminal conectando las salidas por el pasillo donde actualmente se encuentran las puertas de embarque K1, K2, K3 y K4 que desaparecerían. La Terminal de Carga se situaría en el emplazamiento indicado en los Planos 1 y 2.

En total son 17 puertas de embarque, y aunque se necesitan 23 para cubrir la demanda, con estas ya abarcamos los PHD que recibirá el aeropuerto como se puede desprender de la tabla 47.

En caso de que en los próximos años la demanda crezca mucho más, existe una distancia de 40 metros desde la fachada de la nueva ampliación del Edificio Terminal hasta la carretera de acceso por lo que se podría construir un segundo hall de salidas con una nueva área de facturación y más superficie controles de seguridad en el caso de que fuera necesario.

Para que el área de embarque no fuera tan grande, la zona de las cuatro últimas puertas de embarque que asisten a los puestos en remoto se ha hecho más estrecha y se puede aprovechar el hueco que queda para instalar oficinas de la policía, aduana, servicios para los trabajadores del aeropuerto, salón de actos y bloque técnico. Se ha decidido también que esta zona esté a cota cero ya que en llegadas estaría muy desaprovechada esta superficie, debido a que los controles de pasaporte, recogida de equipajes y vestíbulo de llegadas se encuentra bajo las tres nuevas puertas de embarque asistidas mediante pasarela.

Toda esta nueva área se comunica con la zona de salidas a cota +6 mediante escaleras mecánicas y un ascensor. La mezcla de pasajeros no debe preocupar pues es incluso más cómodo para los pasajeros en tránsito llegar ya en la zona de salidas y para aquellos que tomen un vuelo internacional o UE No Schengen deberán pasar otra vez el control de pasaportes en las salas 1, 1A, 2, 2A, 9 y 10. En caso de que se opere un vuelo internacional o

UE No Schengen desde las nuevas puertas de embarque se situaran controles justo antes del embarque como ocurre en la T4 de Barajas.

En total, la nueva zona de espera y embarque suma una superficie de 6400 m<sup>2</sup>, de los que 1500 m<sup>2</sup> se dedicarán a tiendas, servicios y aseos.

En Llegadas, los pasajeros del nuevo Edificio Terminal serán desviados a la planta inferior mediante las escaleras mecánicas o ascensor. Todos ellos pasarán por la zona de control de pasaportes, formado por 3 controles. Estarán sólo activos para recibir vuelos internacionales o UE No Schengen. En estos casos, los pasajeros serán desviados a la cinta de equipajes internacional situada a continuación y acotada especialmente para estos pasajeros como ya ocurre en el actual Edificio Terminal.

En caso de que el vuelo sea Nacional o Schengen, los pasajeros serán conducidos a uno de los 6 nuevos hipódromos en forma oval. En total, la nueva sala de recogida de equipajes cuenta con 3310 m<sup>2</sup>, mientras que la zona de colas de pasaportes en llegadas suma 715 m<sup>2</sup>.

Tras recoger su equipaje, los pasajeros salen al vestíbulo de llegadas que cuenta con 2693 m<sup>2</sup> útiles y de ahí al exterior frente al nuevo aparcamiento en construcción y equidistante a los dos actuales. La acera de salidas tendrá un carril reservado para taxis de 150 m.

Con todo ello, la capacidad del aeropuerto de Sevilla para 2030 quedaría según la tabla 49.

| Zonas   | Capacidad | Necesidad | C/N  |
|---|-----------|-----------|------|
| <b>SALIDAS</b>                                  |           |           |      |
| Vestíbulo salidas (m <sup>2</sup> )             | 4222      | 4398      | 0,96 |
| Facturación (m <sup>2</sup> )                   | 42        | 49        | 0,86 |
| Colas de Facturación (m <sup>2</sup> )          | 882       | 1486      | 0,59 |
| Control de seguridad (nº)                       | 4         | 6         | 0,67 |
| Colas en seguridad (m <sup>2</sup> )            | 270       | 203       | 1,33 |
| Control pasaportes (nº)                         | 3         | 2         | 1,5  |
| Colas en pasaportes (m <sup>2</sup> )           | 135       | 31        | 4,35 |
| Zona espera y embarque (m <sup>2</sup> )        | 11145     | 5022      | 2,22 |
| Puertas de embarque (nº)                        | 17        | 23        | 0,74 |
| <b>LLEGADAS</b>                                 |           |           |      |
| Control de pasaportes (nº)                      | 7         | 6         | 1,17 |
| Colas pasaportes (m <sup>2</sup> )              | 895       | 270       | 3,31 |
| Hipódromos (nº)                                 | 15        | 9         | 1,67 |
| Sala de recogida de equipajes (m <sup>2</sup> ) | 6371      | 2547      | 2,50 |
| Vestíbulo de llegadas (m <sup>2</sup> )         | 4643      | 3372      | 1,38 |
| <b>APARCAMIENTOS</b>                            |           |           |      |
| P1 Y P2   | 1834      | 4500      | 0,63 |
| Nuevo Parking                                   | 1822      | -         | -    |
| Total   | 3656      | 4500      | 1,26 |

Tabla 49. Capacidades y necesidades con la ampliación del área terminal en 2030

Con esta ampliación logramos dar cabida a un tráfico que duplica al actual (9 millones) y que puede considerarse casi como el tope para una ciudad como Sevilla si la comparamos con otras ciudades europeas de similares características como hicimos en el punto 3.4 (Stuttgart con diez millones o Edimburgo con nueve millones). Todo ello, siempre y cuando la economía se recupere de su actual bache y consiga alcanzar las predicciones de crecimiento de los organismos internacionales que aquí se han descrito.

Siguiendo esta estrategia, por tanto, se consigue:

- Resolver el problema crónico del aeropuerto de Sevilla: planta de llegadas insuficiente.
- Ampliar el actual Edificio Terminal para asistir a la nueva configuración de plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Los accesos al Nuevo Edificio Terminal son muy directos y fáciles de construir.
- Reducir los trayectos para los pasajeros a los parkings de vehículos.
- Los trayectos dentro de la terminal no se amplían en exceso.
- Trasladar Terminal de Carga a un nuevo emplazamiento pudiendo separar dos tráficos totalmente distintos para poder manejarlos evitando las interferencias entre ellos.
- Se deja abierta la posibilidad de poder ampliar el Nuevo Edificio Terminal con una nueva zona de facturación en caso de que las previsiones se cumplan antes de lo previsto.
- De todas las soluciones, ésta es la que más ventajas tiene para el pasajero y para las aeronaves.