



El Aeropuerto de Sevilla se transforma

- Texto: Rocío Martín Ramos
Fotos: Archivo gráfico de Aena

La mayor remodelación en tres décadas permitirá aumentar la capacidad de las instalaciones para atender hasta 10 millones de pasajeros anuales



Aena invertirá 80 millones de euros en el plan de obras más ambicioso que se acomete en este aeropuerto desde 1991. Aunque los trabajos no culminarán hasta principios del próximo año, el 3 de marzo se marcaba uno de los grandes hitos del proyecto, con la inauguración, por parte de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, de la nueva zona sur del edificio terminal.

El resultado serán unas instalaciones con capacidad para atender hasta 10 millones de pasajeros anuales, muy enfocadas a la experiencia del pasajero y plenamente adaptadas a la nueva forma de operar de las compañías aéreas.

El Aeropuerto de

Sevilla asiste hoy a la transformación más ambiciosa de las tres últimas décadas. Este proyecto, que absorberá 80 millones de euros de inversión, permitirá rediseñar de forma íntegra un aeropuerto cuya última actualización de calado se acometió en 1991 y que, antes de que estallase la pandemia, había encadenado tres récords históricos de tráfico consecutivos.

Los objetivos sobre los que se ha articulado esta intervención pasan por optimizar la capacidad, ofrecer una mejor experiencia al pasajero (confort, agilidad en los procesos y entretenimiento) y adaptar la infraestructura a la nueva forma de operar de las compañías aéreas. Y todo ello sobre la base de la accesibilidad, la sostenibilidad y la innovación.

El plan de obras, que arrancó en mayo de 2019 y concluirá a principios de 2023, contempla tres grandes actuaciones: el recrecido de la pista de vuelo, la reforma y ampliación de la central eléctrica, y la del edificio terminal. Precisamente, la última de ellas se ha convertido en la más emblemática, por su efecto modernizador sobre el edificio que diseñara en su día el arquitecto Rafael Moneo y por la propia demanda social que se había generado en los últimos años.

Solo el terminal absorberá cerca de 30 millones de euros, con una ampliación que se está ejecutando por los dos extremos del edificio. Hacia el norte, para atender el tráfico internacional No Schengen, y hacia el sur, para el nacional e internacional Schengen. En total, un 42% más de superficie útil con capacidad para atender hasta 10 millones de pasajeros anuales.



En rojo, recreación de las zonas ampliadas en ambos extremos del terminal.

El hito de la zona sur

La nueva zona sur del terminal está llamada a convertirse en la verdadera insignia del cambio de concepto que se está implementando en el aeropuerto, de ahí que su incorporación a la operativa habitual haya marcado todo un hito. Inaugurada el pasado 3 de marzo por la ministra del Mitma, Raquel Sánchez, cuenta con 7 565 m² distribuidos en dos plantas.

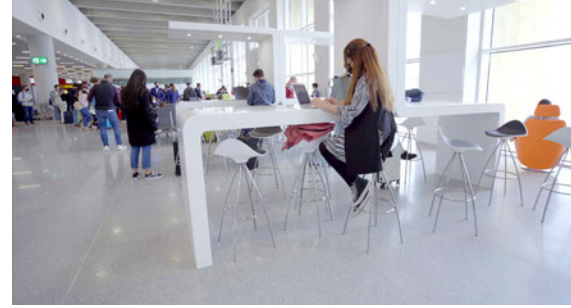
En su diseño, predominan los espacios diáfanos y las grandes cristaleras con vistas al campo de vuelo.

La planta alta dispone de seis puertas de embarque, tres prepararelas, una pasarela de última generación para conectar con las aeronaves (se instalarán otras cinco en la parte antigua del terminal, con una inversión superior a los cinco millones de euros), tres puntos de restauración, seis tiendas, zona de trabajo y zona expositiva para acciones promocionales. Este área ha quedado ensamblada con el vestíbulo de salidas del edificio originario y el pasillo de preembarque, que desaparecerá como tal y se convertirá en un espacio abierto con otras ocho puertas para embarcar.

En cuanto a la planta baja, acoge instalaciones de servicio, almacenes, dos salas de autoridades y cuatro salas multiusos, además de dependencias asociadas al plan de autoprotección.

Uno de los cambios operativos más significativos que se han derivado de la apertura de la nueva zona sur es la nueva configuración de los procesos de embarque y desembarque, que permite a los pasajeros en tránsito enlazar con su vuelo de conexión sin necesidad de volver a pasar por el control de seguridad. Antes de esta modificación en los circuitos, ambos





procesos se realizaban en plantas diferentes, lo que obligaba al viajero en tránsito a salir a zona pública y volver a pasar el filtro para coger su nuevo vuelo.

Un punto de inflexión en el marco de esta obra fue también la apertura al público del nuevo vestíbulo de llegadas y de una parte de la sala de recogida de equipajes, ambos en uso desde finales de julio de 2021.

La futura zona norte

Respecto a la futura zona norte del edificio terminal, en noviembre de 2020 se pusieron en servicio las nuevas llegadas internacionales No Schengen. Ocupan alrededor de 2700 m² y los trabajos de ejecución de la zona de salidas continúan en la planta superior. Una vez finalizados dichos trabajos, sendas dependencias estarán conectadas por un ascensor panorámico y escaleras mecánicas.

Las llegadas internacionales No Schengen disponen de dos cintas de recogida de equipajes, tres pasillos antirretorno, aduana, oficina tax free, tres cabinas para el control manual de pasaportes y seis equipos abc system (automated border control). Estos equipos

Una enorme obra de ingeniería

A finales de mayo de 2019, arrancó la obra de mejora del asfalto de la pista de vuelo. Esta actuación, que absorbió una inversión de casi 11 millones de euros, tuvo que ejecutarse debido al desgaste natural que se produce en la pista por el rodaje de los aviones.

La obra, de una envergadura equivalente a la construcción de una pista nueva, concluyó a finales de enero de 2020 (dos meses antes de lo previsto), tras un importante despliegue de medios técnicos y humanos:

- 500 trabajadores.
- 117600 toneladas de aglomerado asfáltico.
- 18900 m³ de hormigón.
- 16 torres de iluminación, dos vehículos de asistencia y tres equipos de realce de luces.
- Dos equipos de pavimentación, cinco de fresado (retirada del asfalto antiguo) y limpieza, dos de pintado, tres para colocar elementos prefabricados del drenaje y tres para el movimiento de tierras.
- Hasta 55 vehículos y maquinaria pesada de forma simultánea en la zona.

Todos los trabajos se realizaron con el aeropuerto operativo, por lo que buena parte de los mismos se concentraron en horario nocturno, una vez cerradas al tráfico las instalaciones.



Suministro energético para **crecimientos futuros**

Con una dotación de 7,3 millones de euros, los trabajos de reforma y ampliación de la central eléctrica empezaron en septiembre de 2019. El proyecto, para el que se estima un plazo de ejecución de 29 meses, tiene tres actuaciones principales:

- Nueva distribución de planta del edificio, incorporación de un almacén de 200 m² y mejora de los accesos a las instalaciones.
- Hormigonado de las galerías subterráneas, sustitución del alumbrado de la central por luminarias de tecnología LED y renovación del cableado de distribución de media tensión y comunicaciones.
- Sustitución y modernización del equipamiento, con implantación de tecnología punta, que facilitará el control remoto del mismo.

En una segunda fase, se incrementará la potencia instalada de la central, que actualmente tiene capacidad para atender la demanda equivalente al consumo de más de 15 000 hogares.



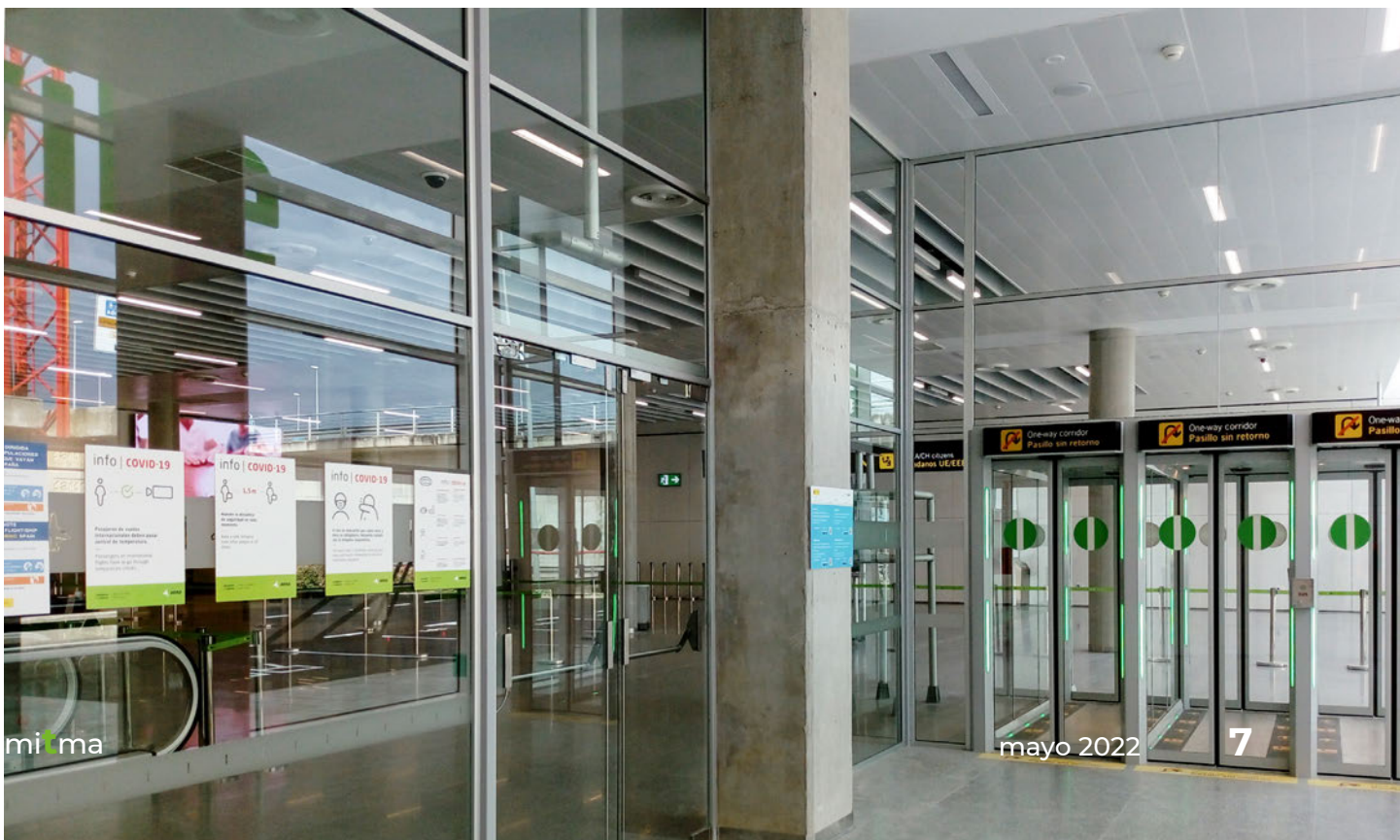
han contribuido a agilizar el control de pasaportes, al tratarse de un sistema automático, que realiza la identificación y verificación de documentos en pocos segundos. Cada uno tiene una capacidad de procesamiento de 150 pasajeros

por hora con un doble mecanismo de comprobación: biometría y huella dactilar.

Asimismo, se han habilitado 580 m² para oficinas y un acceso exterior para tripulaciones de vuelos ejecutivos.

Obras preparatorias

Con anterioridad al inicio de la obra del edificio terminal, se realizaron varias actuaciones para liberar espacios y optimizar capacidades. Esta avanzadilla en el proyecto, que se tradujo en una importante





Compromiso con la sostenibilidad

El Aeropuerto de Sevilla está firmemente comprometido con la sostenibilidad y trabaja alineado con los grandes objetivos del Plan de Acción Climática de Aena:

- Un plan fotovoltaico que en 2026 permitirá a todos los aeropuertos de la red autoabastecerse al 100 % con energía renovable. Se invertirán más de 350 millones de euros para lograr una producción equivalente al consumo de 280 000 hogares al año.
- Disponer en 2026 de la Airport Carbon Accreditation de ACI EU nivel 3+ neutralidad en los principales aeropuertos.
- Alcanzar en 2040 el compromiso Net Zero de ACI EU y ser cero emisiones netas en todos los aeropuertos de la red.

El aeropuerto sevillano será parte activa en la consecución de todos esos retos. En el caso del plan fotovoltaico, sus terrenos albergarán una buena parte de la infraestructura que desplegará Aena para hacerlo realidad. En el camino hacia los grandes objetivos de protección del entorno, los aeropuertos de Aena, y entre ellos el de Sevilla, trabajan de forma colaborativa con sus grupos de interés: desde aerolíneas, hasta gestores del servicio de tránsito aéreo, compañías de *handling* (asistencia en tierra), fabricantes de aviones o productores de combustible.

Gracias a ello, se han ido cubriendo pasos intermedios. Así, hoy en día, el 100 % de la energía que compran los aeropuertos es renovable, con garantía de origen, y se han acometido actuaciones para aumentar la eficiencia energética en iluminación y climatización. Se han implementado medidas para optimizar la operativa aeroportuaria y la gestión del espacio aéreo europeo, con el objeto de reducir los tiempos de espera y de vuelo; se ha desplegado una red de puntos de recarga eléctrica en los aparcamientos para pasajeros y empleados; se han lanzado iniciativas destinadas a incentivar la promoción y el consumo de hidrógeno; y se han establecido requisitos en los contratos con los agentes *handling* para la sustitución de los equipos que habitualmente emplean por otros menos contaminantes.

mejora de las prestaciones del aeropuerto para aerolíneas y viajeros, pivotó sobre tres actuaciones especialmente relevantes:

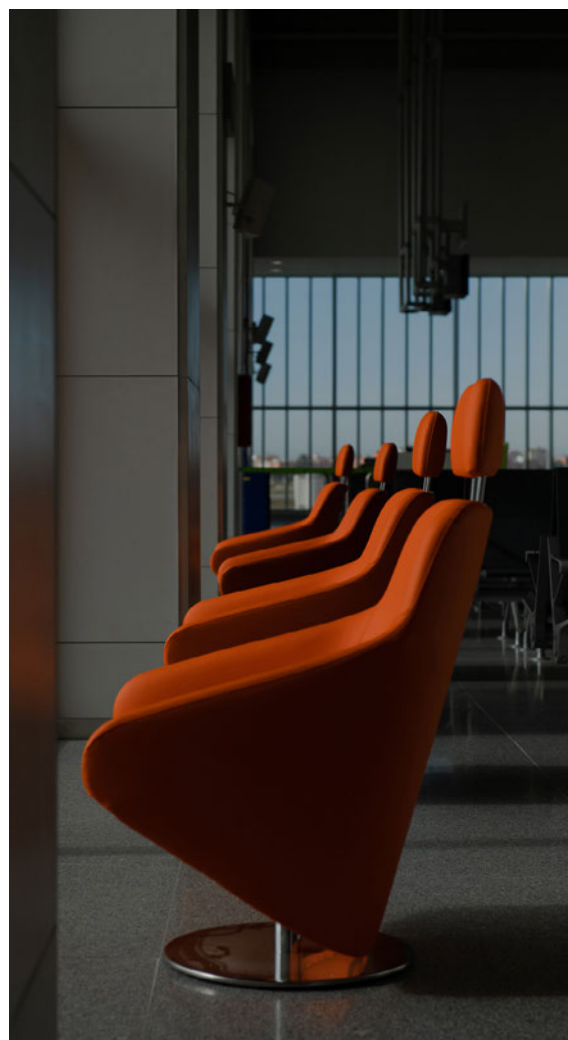
- Control de pasajeros: se amplió en 200 m² y hoy ocupa un total de 1150 m². Dispone de ocho líneas de inspección, otra para equipajes especiales, cinco arcos detectores, nueve máquinas de rayos X, siete lectores de tarjetas de embarque y un *fast lane*. Con este equipamiento, tiene capacidad para asumir el paso y la inspección de hasta 2100 viajeros a la hora, frente a los 1650 de antes de la ampliación.
- Nuevo Centro de Coordinación Aeroportuaria: pasó a integrar las diferentes dependencias desde las que hasta entonces se atendían las incidencias aeroportuarias y la asignación de medios a las aerolíneas. Con unos 160 m² de superficie, cuenta con una sala de operaciones con pantallas de última generación, un amplio mirador con visión del campo de vuelo y oficinas administrativas. Todo ello, destinado a optimizar el servicio de unas instalaciones que operan a modo de "torre de control en tierra" para el funcionamiento diario del aeropuerto.
- Nueva terminal de aviación ejecutiva: con acceso directo a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y su propio control de pasajeros, cubre las necesidades de una actividad que venía creciendo a un ritmo de dos dígitos. Tiene más de 300 m² de superficie, distribuidos entre un amplio vestíbulo y zona de espera, tres salas independientes y un almacén.

En paralelo al plan de obras propiamente dicho, se están desarrollando otros proyectos de envergadura, como la adecuación de los viales de

La transformación del edificio terminal en cifras:

Superficie útil (m2)	Antes de la obra	Tras la ampliación
TOTAL	18 650	26 570
Vestíbulo de salidas + facturación	4 800	4 300
Filtro de pasajeros	800	1 150
Salade embarque	5 100	8 440
Zona comercial	3 600	6 200
Controles de pasaportes en llegadas	400	550
Recogida de equipajes	2 950	4 500
Vestíbulo de llegas	1 000	1 430

Equipamiento (UD)	En la actualidad	Tras la ampliación
Mosradores de facturación	35	35 + 4 autochecking
Filtro de pasajeros (líneas de inspección)	5 + 1 (equipajes especiales)	8 + 1 (equipajes especiales)
Controles de pasaportes en llegadas	6	8 (4 de ellos ABC)
Puertas de embarque	13	18 + una mixta y 5 núcleos de comunicación vertical
Prepasarelas de embarque	5	8
Fingers	5	6
Cintas para recogida de equipajes	6 (capacidad para 20 aviones/hora)	8 (capacidad para 24 aviones/hora)



acceso al aeropuerto o la reconfiguración de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, que ganará un stand (en la actualidad, tiene 31 stands) y se adaptará a la operativa del nuevo edificio terminal.

Gracias a todo este despliegue, Sevilla dispondrá, a principios de 2023, de un aeropuerto a la medida de su potencial como destino, pero también de la confianza que las compañías aéreas han depositado en él durante los últimos años, duplicando su implantación, la cifra de pasajeros y el número de destinos programados. ■