



2. ANÁLISIS DEL ENTORNO



2.1. ENTORNO FÍSICO

2.1.1. Medio Físico en el Entorno Aeroportuario

Se presentan en este apartado las mutuas interferencias existentes entre el entorno y el aeropuerto, analizándose, por tanto, las afecciones que uno y otro se realizan entre sí.

Dada la gran importancia del tema, por las directrices existentes destinadas a salvaguardar el medio ambiente, es conveniente analizar el impacto medioambiental en actuaciones como las que se prevén en el aeropuerto, ya que en determinadas circunstancias podría ser obligatorio.

2.1.1.1. Generalidades

La Comunidad Autónoma Valenciana se compone de tres provincias: Alicante, Castellón de la Plana y Valencia. La superficie total de la Comunidad, 23.255 Km², representa el 4,6% de la superficie nacional. De entre sus provincias, es la de Valencia la de mayor extensión superficial, 10.776 Km², seguida de Castellón de la Plana 6.662 Km² y Alicante 5.817 Km².

La localización geográfica sitúa a la Comunidad Valenciana entre los 37 y 40 ° al norte del Ecuador y entre los 0 y 2 ° al oeste del meridiano de Greenwich. En concreto, la provincia de Alicante se sitúa aproximadamente entre las coordenadas siguientes:

38° 53' N	y	37° 51' N
000° 14' E	y	001° 03' O

El Aeropuerto de Alicante está situado a 9 Km al suroeste de la ciudad de Alicante. Los límites de propiedad del aeropuerto están **situados en su totalidad sobre el término municipal de Elche**, tal como puede apreciarse en el Gráfico 2.II, Municipios en el entorno aeroportuario, donde también se observa el límite aeroportuario.

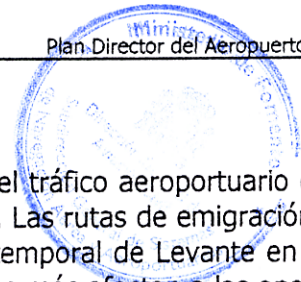
Otros núcleos de población con un número de habitantes superior a 50.000 en la provincia de Alicante son, además de la propia Alicante, Elche, situada a 11 Km del aeropuerto, y otras a mayor distancia del mismo, como Elda a 35 Km, Orihuela a 42 Km. y Alcoy a 56 Km.

Se observa una fuerte tendencia al establecimiento de viviendas rurales como segunda residencia en los alrededores del aeropuerto.

En cuanto a núcleos industriales ubicados en el entorno del aeropuerto, a 18 Km. del mismo, se encuentra, en San Vicente del Raspeig, un núcleo dedicado a varios tipos de industria entre la que se encuentra la Base de Helicópteros del Sureste, y a 23 Km. en Crevillente un núcleo industrial textil.

La incidencia del aeropuerto sobre el entorno, en cuanto a afecciones, se centra en contaminación acústica sobre los núcleos del entorno, principalmente sobre Torrellano y El Altet.

Una afección importante que puede suponer el medio ambiente sobre el aeropuerto es la concentración de aves en el entorno. Éstas pueden llegar a ser un riesgo para las operaciones de las aeronaves, ya que invaden las pistas y chocan con los planos de las mismas. En el entorno aeroportuario se detectan gaviotas, en las proximidades de la cabecera 28, debido a la cercanía de



la costa. La presencia de estas aves supone una incidencia sobre el tráfico aeroportuario calificada como pequeña, a pesar del elevado número de ellas que se observa. Las rutas de emigración afectan tan sólo durante unos 2 ó 3 días al año y coinciden con días de temporal de Levante en invierno, siendo los movimientos diarios entre el mar y la cabecera 28 los que más afectan a las operaciones, efectuándose éstos a varias horas del día y a unos 10 m de altura.



Gráfico 2.I

SITUACIÓN DEL AEROPUERTO

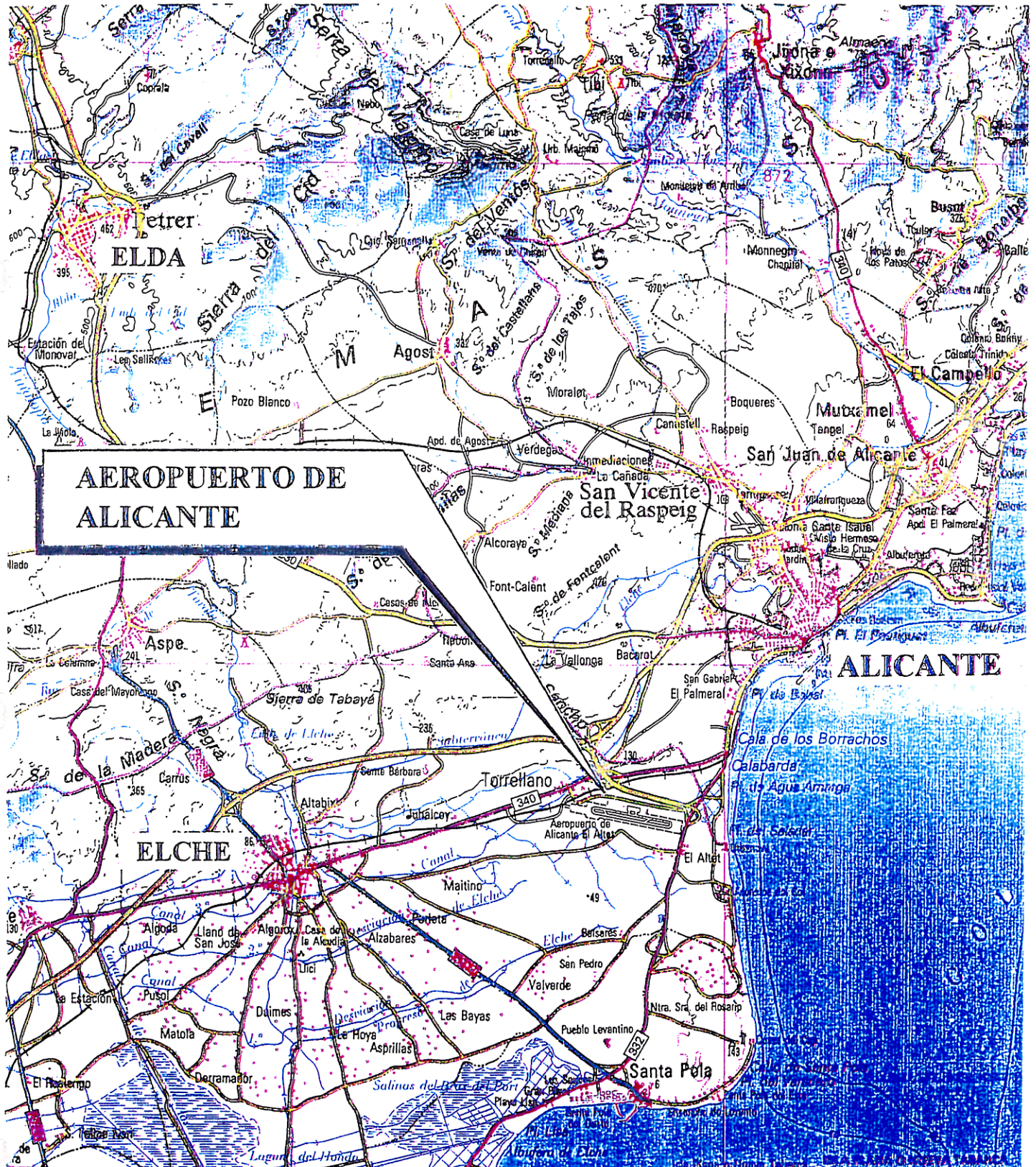
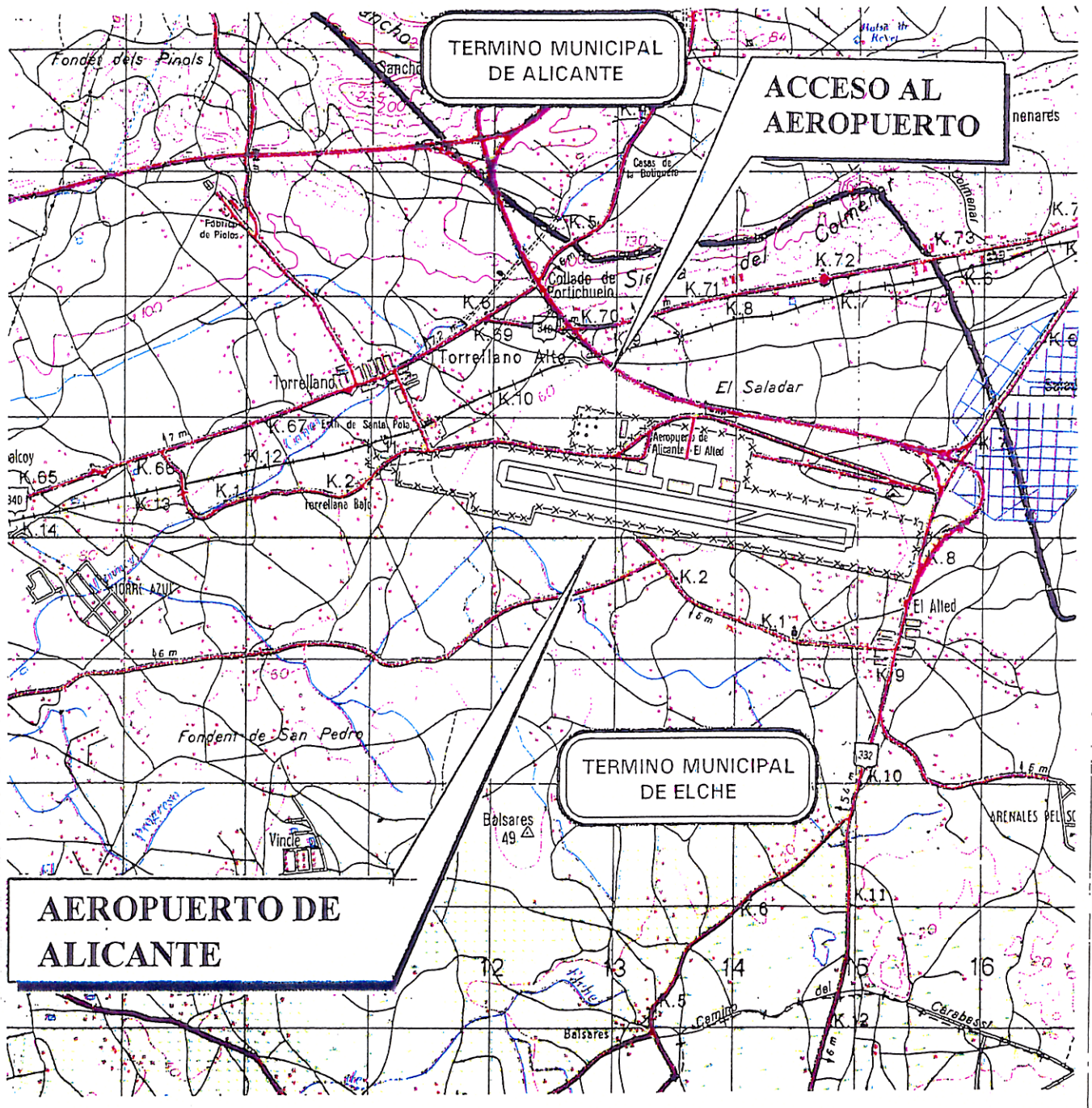




Gráfico 2.II

MUNICIPIOS EN EL ENTORNO AEROPORTUARIO





2.1.1.2. Geología y Geotecnia

El territorio provincial alicantino está formado por dos grandes unidades: la llanura litoral y las sierras y depresiones interiores.

La sierras forman parte del dominio de las cordilleras béticas, especialmente del Prebético y Subbético, tratándose de una serie de tramos cortos de altitudes comprendidas entre los 1.000 m y los 1.500 m, que siguen una dirección predominante SO-NE. La zona se encuentra dividida por una red doble de fallas y fracturas que corren paralelas a los pliegues o los cortan perpendicularmente.

El sector montañoso situado al norte de la Hoya de Alcoy está formado por un conjunto de pliegues cretáceos en los que abundan las formas cársticas. Entre las sierras se abren valles sinclinales de margas miocénicas y relleno posterior.

En el sector montañoso situado al sur de la Hoya de Alcoy predomina un terciario inferior calizo y la estructura es mucho más complicada, en la que abundan las fallas y desenganches laterales.

Las sierras se interrumpen por la gran fractura que recorre el río Vinalopó, cuencas de Villena, Monóvar, Novelda, en las que abundan los glaciares de erosión, desarrollándose el relieve montañoso más hacia el oeste, sobre todo el sierra de Crevillente.

Entre Denia y Villajoyosa, en la comarca de la Marina, la montaña llega hasta el mar, dando lugar a una costa accidentada en la que alternan cabos, San Antonio, San Martín, Nao, y ensenadas y calas con buenas playas, como la de Jávea, Calpe, Altea, Benidorm, Villajoyosa, etc. Sin embargo, la fachada marítima meridional es fundamentalmente baja y poco articulada. Su postpaís está formado por una extensa llanura aluvial en la que destacan algunas serrezuelas. Las playas y dunas fósiles, las saladeras y albuferas son las que jalonan el fin de la costa sur de Santa Pola.

La era en la que se formaron los terrenos sobre los que se asienta el aeropuerto fue la Cuaternaria, en el período Diluvial. Los materiales presentes en el mismo son sedimentos finos provenientes de manchas miocenas. El entorno geológico se refleja en el Gráfico 2.III.

Un estudio geológico de la zona da como resultado una formación geológica de tierra caliza de espesor variable de 0 a 2 m sobre roca de espesor de 1 m. Esa roca suele ser "Travertino" sobre roca arenisca en formación. Bajo ésta se encuentra una capa de 10 m de mezcla de limos y arenas muy finas asentadas sobre arcilla. En la capa de arenas finas aparecen en ocasiones lentejones de grava y arenas gruesas.

Tanto la intervención humana como el relieve, a través de sus influencias sobre el clima y la escorrentía, provocan, bien de forma directa o indirecta, los factores esenciales del régimen de los ríos alicantinos.

En todo el sector levantino se establece una diferenciación básica entre los ríos autóctonos, que son de ámbito provincial y los alóctonos que, en el caso de Alicante, quedan representados por el Segura, que discurre en sus últimos 36 Km por el territorio provincial.

Los ríos provinciales son cortos, con acusada pendiente y caudales y régimen muy irregular. Presentan un régimen pluvial mediterráneo, aunque la combinación de algunos factores permiten diferenciar dos grupos. Al primero, corresponderían las cuencas septentrionales en donde el efecto



orográfico determina una abundancia relativamente más alta. El más característico es el Serpis. Al otro grupo corresponderían los cursos meridionales, que debido a la mayor aridez y plenitud del relieve tienen caudales más reducidos. Un ejemplo es el río Vinalopó. Como dato a apuntar está la abundancia de las ramblas que llevan directamente sus aguas al Mar Mediterráneo.

El más caudaloso de los ríos que atraviesan la provincia es el Segura, que progresivamente va reduciendo su módulo hacia la desembocadura, debido al extraordinario aprovechamiento que se hace de su cauce para el riego. Este es uno de los ríos levantinos que se han hecho tristemente famosos debido a sus grandes riadas, que en ocasiones han producido fuertes inundaciones y daños cuantiosos.

No existe en la proximidad del aeropuerto ningún tipo de recurso natural de agua, ya sean cursos de agua superficiales como aguas estancadas o subterráneas.

En las proximidades de la cabecera 10 se localiza un canal artificial de riego, de aprovechamiento agrícola.

2.1.1.3. Meteorología

- **Clima**

El clima alicantino se puede definir como mediterráneo, si bien su suavidad típica no es ni mucho menos general, al padecer largas sequías, lluvias torrenciales y heladas repentinas como fenómenos relativamente frecuentes. También debe señalarse que sus caracteres puros no se encuentran bien delimitados en todo el territorio debido a su disposición longitudinal y a los factores geográficos.

La provincia de Alicante presenta diferencias termo pluviométricas de unas comarcas a otras. Desde el punto de vista térmico se distinguen dos grandes partes: el sector litoral con medias entre 17 y 20 °C y las tierras y llanos interiores donde descienden a 14-16 °C, o menos. La costa tiene inviernos suaves y veranos calurosos. Los llanos interiores tienen inviernos más fríos y veranos más calurosos, contraste que se acentúa en las áreas montañosas.

Las temperaturas medias en el período 1968-1996 oscilan desde 22,8 °C como media máxima a 12,7 °C como media mínima. La temperatura máxima absoluta para ese mismo período es 39,8 °C y la mínima absoluta es -3,8 °C.

En cuanto a las precipitaciones, constituyen uno de los rasgos distintivos de la Comunidad Valenciana, no tanto por su abundancia en el año como por su torrencialidad.

- **Datos meteorológicos en el aeropuerto**

Se presentan en el Cuadro 2.I los datos de visibilidad obtenidos por el Instituto Nacional de Meteorología en la estación del aeropuerto, para el período de 10 años. Se recogen el número de casos simultáneos de determinados límites de visibilidad (VVV) y de determinados límites de altura de la base de la capa más baja de nubes que cubren más de 4/8 del cielo (hh), expresados en metros. A continuación, en el Cuadro 2.II, se han expresado los mismos valores en %.

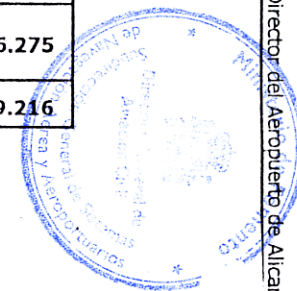
Cuadro 2.I

**NÚMERO DE CASOS SIMULTÁNEOS DE VISIBILIDAD Y ALTURA DE NUBES
(Resumen de 10 años)**

hh (m) vvv (m)	00-29	30-59	60-89	90-119	120-149	150-179	180-239	240-299	300-449	450-899	900-2399	X	TOTAL
0-199	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	13
200-299	6	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	9
300-399	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	4
400-499	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
500-599	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	3	7
600-799	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
800-899	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3
1.00-1.199	1	-	2	2	-	-	1	-	-	-	-	16	22
1.200-1.599	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	7	10
1.600-2.099	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	20	23
2.100-2.499	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4
2.500-4.799	-	-	-	4	1	-	7	6	14	11	-	148	191
4.800-8.999	3	-	-	-	3	-	2	16	62	167	27	2.371	2.651
9.000 o más	-	-	-	-	-	2	6	9	61	424	232	25.541	26.275
TOTAL	21	3	2	7	5	4	16	31	143	607	260	28.117	29.216

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología

Cuadro 2.I



Cuadro 2.II

**PORCENTAJES DE CASOS SIMULTÁNEOS DE VISIBILIDAD Y ALTURA DE NUBES
(Resumen de 10 años)**

hh (m) vvv (m)	00-29	30-59	60-89	90-119	120-149	150-179	180-239	240-299	300-449	450-899	900-2399	X	TOTAL
0-199	0,03	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,04
200-299	0,02	-	-	-	-	0,01	-	-	-	-	-	-	0,03
300-399	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01
400-499	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01
500-599	0,01	-	-	-	-	-	-	-	0,01	-	-	0,01	0,02
600-799	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01
800-899	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01
1.00-1.199	-	-	0,01	0,01	-	-	-	-	-	-	-	0,05	0,08
1.200-1.599	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	-	-	0,02	0,03
1.600-2.099	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,07	0,08
2.100-2.499	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01	-	-	0,01
2.500-4.799	-	-	-	0,01	-	-	0,02	0,02	0,05	0,04	-	0,51	0,65
4.800-8.999	0,01	-	-	-	0,01	-	0,01	0,05	0,21	0,57	0,09	8,12	9,07
9.000 o más	-	-	-	-	-	0,01	0,02	0,03	0,21	1,45	0,79	87,42	89,93
TOTAL	0,07	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,05	0,11	0,49	2,08	0,89	96,24	100,00

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología

Cuadro 2.II



Según los datos presentados se observa que el aeropuerto es operable en condiciones VFR en porcentaje del 99,93% durante el período total de utilización.

Otros datos de visibilidad, obtenidos para el período que comprende de 1968 a 1994 en el aeropuerto, son los que se presentan en el Cuadro 2.III.



Cuadro 2.III

DATOS GENERALES DE VISIBILIDAD
(Resumen de los años 1968 a 1994)

MES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEM.	OCTUBRE	NOVIEM.	DICIEM.	TOTAL
Número medio de días despejados													
DÍAS	7	4	5	4	5	8	14	11	6	5	6	6	81
%	23	14	16	13	16	27	45	36	20	16	20	19	22
Número medio de días nubosos (<4/8)													
DÍAS	18	18	19	19	20	18	16	18	21	19	19	19	224
%	58	64	61	63	65	60	52	58	70	61	63	61	61
Número medio de días cubiertos (>4/8)													
DÍAS	6	6	7	7	6	4	1	2	3	7	5	6	60
%	19	21	23	23	19	13	3	6	10	23	17	19	16

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología



Cuadro 2.III



Con el fin de hacer una evaluación de la bondad de la orientación de la pista en cuanto al comportamiento de vientos se refiere, se han calculado, y se adjuntan dentro del capítulo, los siguientes cuadros y gráficos:

1. Número de observaciones de intensidad y direcciones del viento para un período de 10 años, Cuadro 2.IV.
2. Porcentajes de observaciones de intensidad y direcciones del viento para el mismo período, Cuadro 2.V.
3. Diagrama de frecuencias, Gráfico 2.IV.
4. Rosa de vientos y Cuadros de porcentajes de absorción, Gráfico 2.V.

Estos últimos cálculos, los cuadros de porcentajes de absorción de viento, se han realizado en las dos hipótesis de componentes transversales de vientos de 20 y 13 nudos, resultando el porcentaje total de utilización de la pista del 99,35% para la hipótesis de 20 nudos de componente transversal y del 95,50% para la hipótesis de 13 nudos de componente transversal de viento, en ambos casos suponiendo un máximo de 10 nudos de viento en cola.

Los datos referentes a humedad, presión y temperatura, también para el período comprendido entre los años 1968 y 1994 se adjuntan en el Cuadro 2.VI.

La máxima absoluta de temperatura en dicho período fue de 39,8 °C y se registró en el mes de Agosto.

El mes más caluroso del año, definido como el que tiene la temperatura media mensual más alta es agosto, con una temperatura media de 25,6 °C.

La temperatura de referencia del aeropuerto, definida como la media mensual de las temperaturas máximas diarias correspondientes al mes más caluroso del año, que ha resultado ser Agosto, es de 30 °C.

Los datos de precipitaciones son los que se adjuntan en el Cuadro 2.VII. Tiene una media de 53 días de lluvia al año y una precipitación media de 301,5 l/m², también anual. La nieve y el granizo son muy excepcionales.

Los valores medios referentes a humedad, presión y temperatura son los siguientes:

Variable	Valor medio	
Humedad	65 %	
Presión	1.013,5 mb	
Temperatura	Media máxima	22,8 °C
	Media	17,8 °C
	Media mínima	12,7 °C

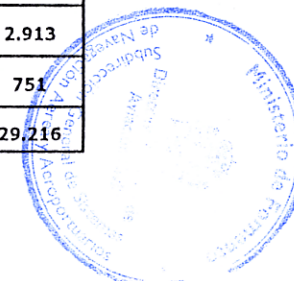
Cuadro 2.IV

**NÚMERO DE OBSERVACIONES DE INTENSIDADES Y DIRECCIONES DEL VIENTO
(Resumen de 10 años)**

DIRECCIÓN DEL VIENTO	Calma	1-3	4-6	7-10	11-16	17-21	22-27	28-33	34-40	41-47	48-55	56-63	>63	TOTAL
Calma	8.598	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.598
N	-	61	457	299	138	71	19	6	1	-	1	-	-	1.053
NNE	-	24	336	240	101	26	4	1	-	-	-	-	-	732
NE	-	22	331	326	206	94	25	9	-	-	-	-	-	1.013
ENE	-	19	206	320	298	154	53	15	4	-	-	-	-	1.069
E	-	46	582	1.110	858	323	59	13	1	-	1	-	-	2.993
ESE	-	12	292	524	399	101	18	4	-	-	-	-	-	1.350
SE	-	13	218	484	359	47	6	1	-	-	-	-	-	1.128
SSE	-	12	87	127	82	21	-	-	-	-	-	-	-	329
S	-	32	300	440	270	99	13	1	-	-	-	-	-	1.155
SSW	-	15	138	171	111	39	7	1	-	-	-	-	-	482
SW	-	25	457	377	206	45	6	4	-	-	-	-	-	1.120
WSW	-	40	337	267	131	47	11	8	1	-	-	-	-	842
W	-	91	844	732	394	173	49	22	7	-	-	-	-	2.312
WNW	-	51	389	385	272	165	72	34	8	-	-	-	-	1.376
NW	-	59	750	782	594	475	145	88	11	3	6	-	-	2.913
NNW	-	28	232	183	130	111	36	18	8	1	3	1	-	751
TOTAL	8.598	550	5.956	6.767	4.549	1.991	523	225	41	4	11	1	-	29.216

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología

Cuadro 2.IV

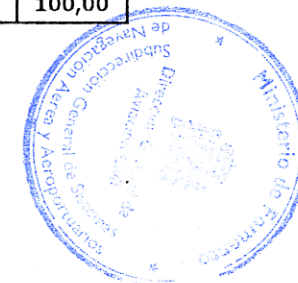


Cuadro 2.V

**PORCENTAJES DE OBSERVACIONES DE INTENSIDADES Y DIRECCIONES DEL VIENTO
(Resumen de 10 años)**

DIRECCIÓN DEL VIENTO	Calma	1-3	4-6	7-10	11-16	17-21	22-27	28-33	34-40	41-47	48-55	56-63	>63	TOTAL
Calma	29,43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,43
N	-	0,21	1,56	1,02	0,47	0,24	0,07	0,02	-	-	-	-	-	3,60
NNE	-	0,08	1,15	0,82	0,35	0,09	0,01	-	-	-	-	-	-	2,51
NE	-	0,08	1,13	1,12	0,71	0,32	0,09	0,03	-	-	-	-	-	3,47
ENE	-	0,07	0,71	1,10	1,02	0,53	0,18	0,05	0,01	-	-	-	-	3,66
E	-	0,16	1,99	3,80	2,94	1,11	0,20	0,04	-	-	-	-	-	10,24
ESE	-	0,04	1,00	1,79	1,37	0,35	0,06	0,01	-	-	-	-	-	4,62
SE	-	0,04	0,75	1,66	1,23	0,16	0,02	-	-	-	-	-	-	3,86
SSE	-	0,04	0,30	0,43	0,28	0,07	-	-	-	-	-	-	-	1,13
S	-	0,11	1,03	1,51	0,92	0,34	0,04	-	-	-	-	-	-	3,95
SSW	-	0,05	0,47	0,59	0,38	0,13	0,02	-	-	-	-	-	-	1,65
SW	-	0,09	1,56	1,29	0,71	0,15	0,02	0,01	-	-	-	-	-	3,83
WSW	-	0,14	1,15	0,91	0,45	0,16	0,04	0,03	-	-	-	-	-	2,88
W	-	0,31	2,89	2,51	1,35	0,59	0,17	0,08	0,02	-	-	-	-	7,91
WNW	-	0,17	1,33	1,32	0,93	0,56	0,25	0,12	0,03	-	-	-	-	4,71
NW	-	0,20	2,57	2,68	2,03	1,63	0,50	0,30	0,04	0,01	0,02	-	-	9,97
NNW	-	0,10	0,79	0,63	0,44	0,38	0,12	0,06	0,03	-	0,01	-	-	2,57
TOTAL	29,43	1,88	20,39	23,16	15,57	6,81	1,79	0,77	0,14	0,01	0,04	-	-	100,00

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología



Cuadro 2.V

Cuadro 2.VI

**HUMEDAD, PRESIÓN Y TEMPERATURA
(Resumen de los años 1968 a 1994)**

MES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ANUAL
Humedad relativa media (%)	67	64	63	62	62	62	62	65	66	67	68	68	65
Presión media (mb)	1.016,1	1.013,4	1.012,8	1.011,2	1.011,3	1.012,6	1.012,8	1.012,1	1.013,9	1.014,5	1.015,0	1.016,0	1.013,5
Máxima media	16,6	17,4	18,8	20,6	23,2	27,0	29,9	30,4	28,4	24,2	20,1	17,2	22,8
Media media	11,5	12,1	13,4	15,2	18,0	21,9	24,9	25,6	23,5	19,2	15,2	12,3	17,8
Mínima media	6,4	6,9	8,0	9,9	12,8	16,9	19,8	20,8	18,5	14,3	10,3	7,4	12,7
Máxima absoluta	26,8	29,2	33,0	33,6	31,4	35,2	39,6	39,8	37,4	34,2	31,0	27,0	39,8
Mínima absoluta	-2,6	-1,4	-0,2	1,7	6,4	10,4	13,6	14,0	10,0	5,0	0,7	-3,8	-3,8

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología

Cuadro 2.VI



Cuadro 2.VII
PRECIPITACIONES
(Resumen de los años 1968 a 1994)

MES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ANUAL
Número medio de días de lluvia	5,0	3,9	4,6	6,7	5,9	3,4	1,6	1,5	3,7	5,8	5,7	5,2	53,0
l/m ²	20,7	21,2	22,9	27,4	28,1	15,9	5,9	5,8	28,2	59,5	39,0	27,0	301,5
Número medio de días de nieve	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Número medio de días de granizo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

FUENTE: Instituto Nacional de Meteorología

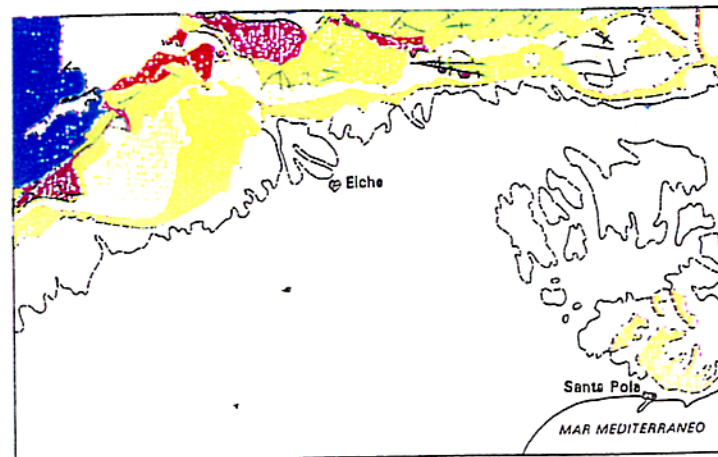
Cuadro 2.VII





Gráfico III
MAPA GEOLÓGICO

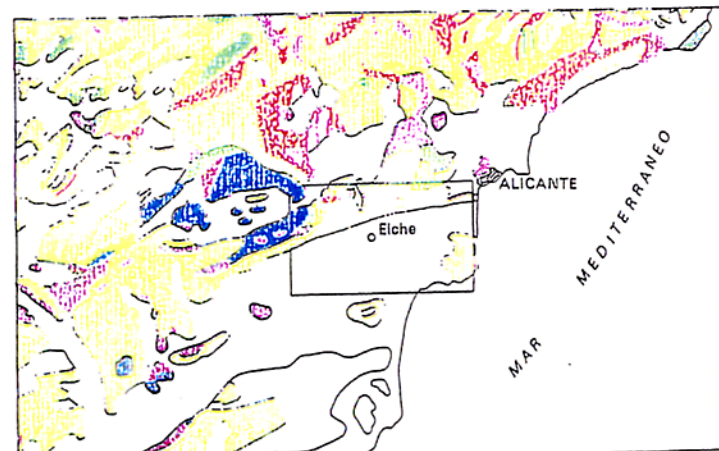
ESQUEMA TECTONICO



Escala 1:250.000

SEDIMENTOS POST-MANTO	PREBETICO DE ALICANTE	CONJUNTO
Cuaternario	Eoceno	Trifásico alpino
Plioceno y villafranchense	Cretácico superior	
Mioceno terminal	SUBBETICO ALOCTONO	
Tortonense superior	Jurásico y neocomiense	
Burdigalense superior &ortonense inferior	Trifásico	

ESQUEMA REGIONAL



Escala 1:1.000.000

Cuaternario	Eoceno	Tilas (Keuper y Muschelkalk)
Plioceno	Cretácico superior	Buntsandstein
Mioceno	Cretácico inferior	Silúrico
Oligoceno	Jurásico	Rocas metamórficas

LEYENDA

SEDIMENTOS POST-MANTO

CUATERNARIO		
TERCIARIO	PLUIGENO	Superior
		Medio
		Inferior
MIOCENO	SUPERIOR	ANDALUCIENSE
		TORTONIENSE
	INFERIOR	BURDIGALENSE SUPERIOR

PREBETICO DE ALICANTE

TERCIARIO	PALEOGENO	EOCENO	Medio
			PALÉOCENO
CRETACICO	SUPERIOR		SENONIENSE
		INFERIOR	ALBIENSE SUPERIOR

SUBBETICO ALOCTONO

TERCIARIO	MIOCENO	INFERIOR	BURDIGALIENSE
		SUPERIOR	AQUITANIENSE
CRETACICO	INFERIOR		SENONIENSE
			ALBIENSE
JURASICO	SUPERIOR		NEOCOMIENSE
			MUSCHELKALK
TRIASICO	SUPERIOR		RETHIENSE
			MUSCHELKALK

MANTO DE LA ESTACION DE ALBATERA

JUR.	INFERIOR	
TRIAS	SUPERIOR	

0	Cuaternario indiferenciado
0D	Dunas (Elche)
0'	Caliza peltica
0''	Conglomerados y vetillas
0'''	Caliche
T ¹	Arenisca
T ²	Marga
T ³	Conglomerado arcilloso y arcillas
T ⁴	Areniscas calcareosas y margas
T ⁵	Marga
T ⁶	Caliza zoogena
T ⁷	Albarizas
T ⁸	Conglomerado, areniscas y algo de marga, con fragmentos continentales
T ⁹	Arenisco calcáreo
T ¹⁰	Marga
T ¹¹	Lentón destilado intercalado
T ¹²	Arenisco con zoólopos
T ¹³	Conglomerado: tramo superior
T ¹⁴	Calizas zoogenas
T ¹⁵	Areniscas masivas
T ¹⁶	Margas arenosas y margas blancas

T ¹⁷	Margas arenosas y calizas
C ¹	Calizas margosas blancas y rojas y margas
C ²	Margas arenosas con niveles arenosos y calcáreos
C ³	Marga gris-verdosa calcárea, con niveles arenosos

T ¹⁸	Calizas esencias
C ⁴	Caliza margosa
C ⁵	Caliza margosa
C ⁶	Caliza margosa y margas ornamentadas con Ammonites
J ¹	Calizas nodulosas, a veces rojas con Ammonites
J ²	Margas y calizas bien estratificadas con nódulos de Sílex
J ³	Calizas blancuocreas o grises blancas masivas
T ¹⁹	Dolomías de gran fino, gris muy brechilicadas
T ²⁰	Margas abigarradas, yesíferas
T ²¹	Calizas negras

T ²²	J ⁴	Calizas masivas, blancas, rojas y rosadas brechilicadas
-----------------	----------------	---

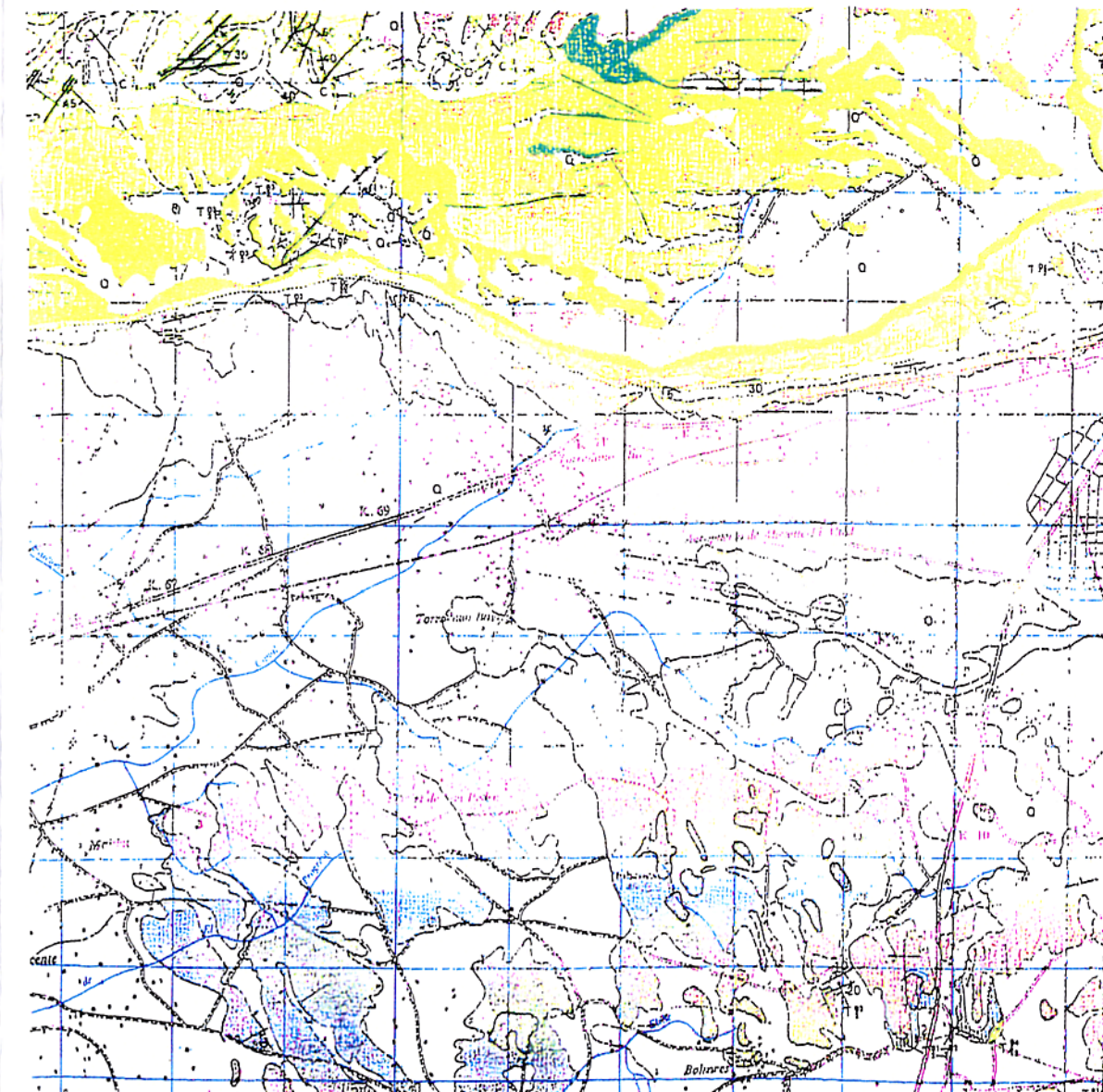




Gráfico 2.IV
DIAGRAMA DE FRECUENCIAS

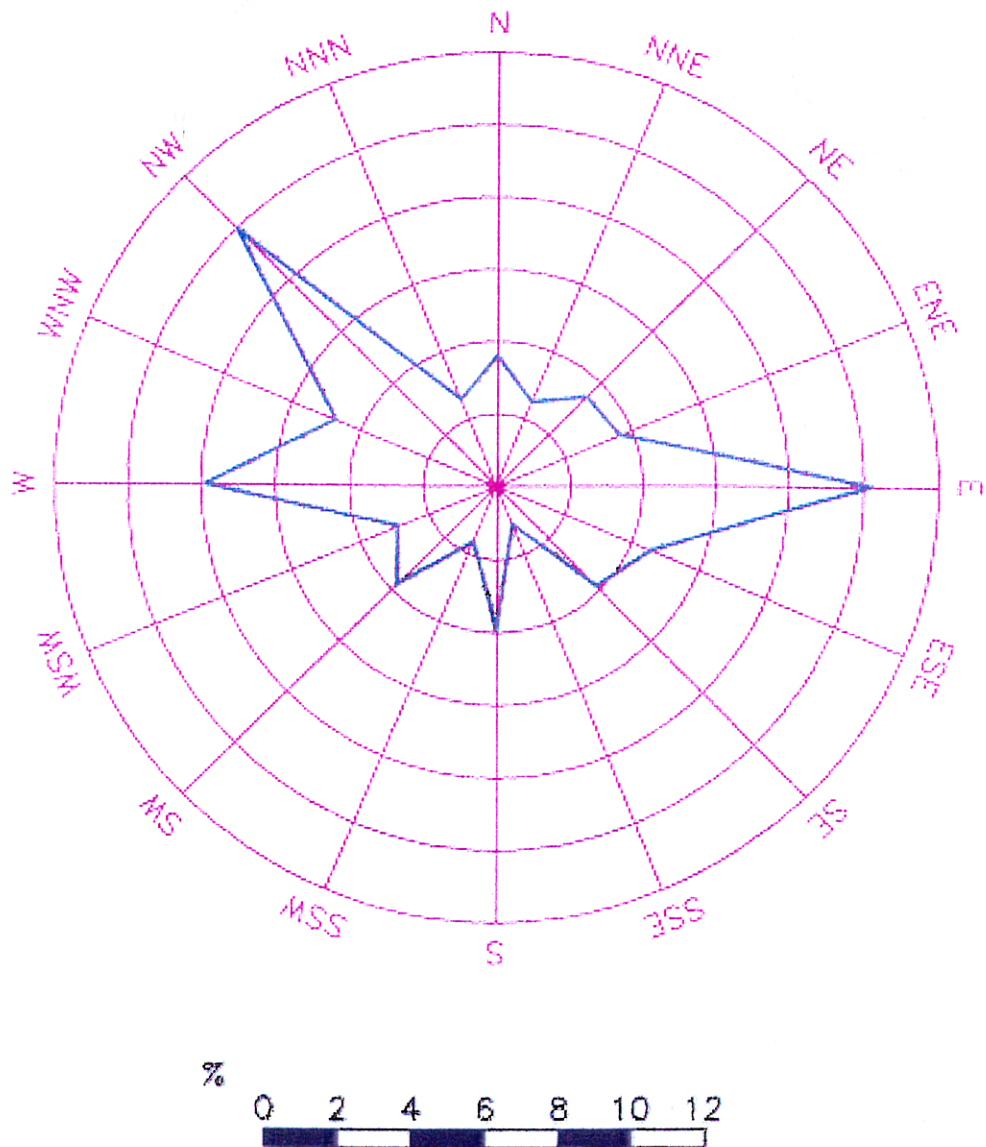
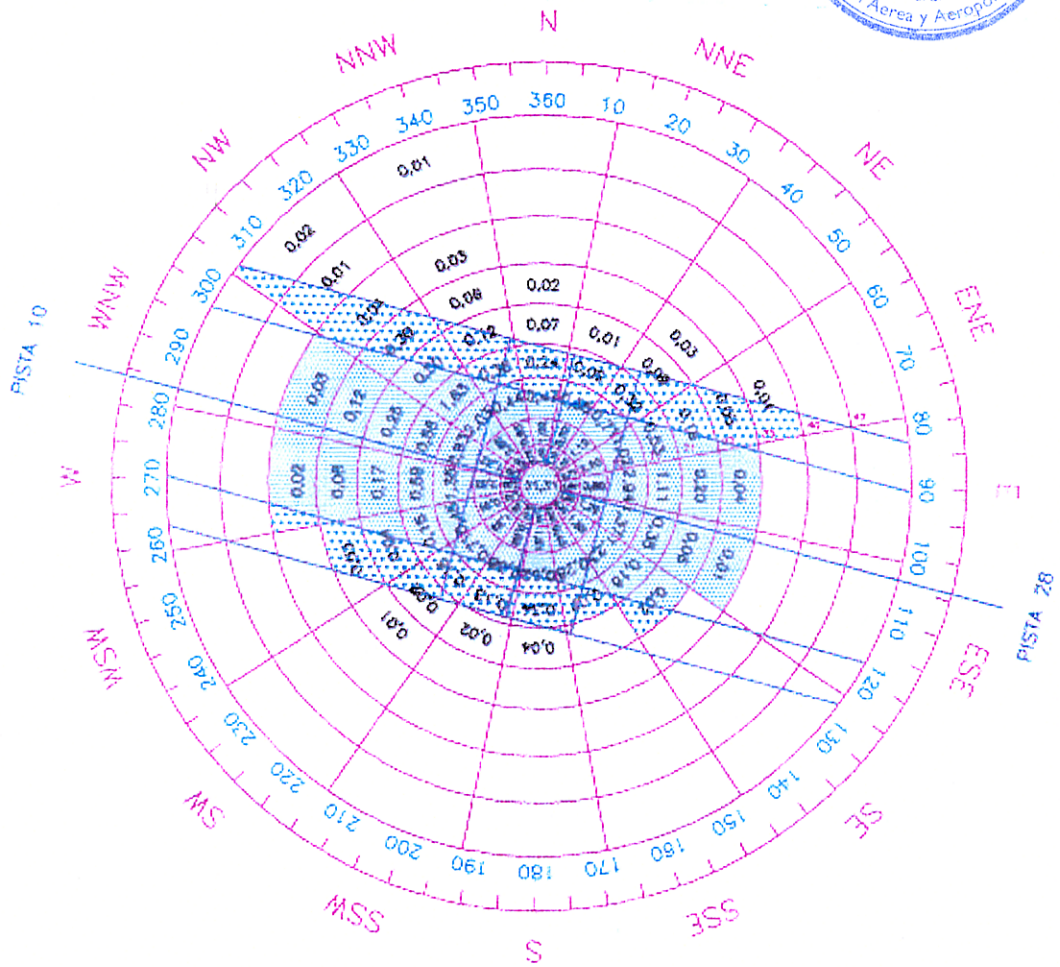






Gráfico 2.V
ROSA DE VIENTOS



COMPONENTE TRANSVERSAL DE VIENTO:

-  13 NUDOS
-  20 NUDOS



Cuadro 2.VIII
PORCENTAJES DE ABSORCIÓN
COMPONENTE TRANSVERSAL 20 NUDOS - VIENTO EN COLA 10 NUDOS
(Período 10 años)

PISTA	CALMAS	ABSORCIÓN		TOTAL	
		Sin viento en cola	Con viento en cola	Sin viento en cola	Con viento en cola
10	31,31	32,50	59,15	63,81	90,47
28	31,31	35,54	59,41	66,86	90,72
10 - 28	31,31	68,04		99,35	

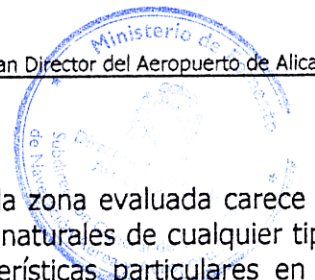
Cuadro 2.IX
PORCENTAJES DE ABSORCIÓN
COMPONENTE TRANSVERSAL 13 NUDOS - VIENTO EN COLA 10 NUDOS
(Período 10 años)

PISTA	CALMAS	ABSORCIÓN		TOTAL	
		Sin viento en cola	Con viento en cola	Sin viento en cola	Con viento en cola
10	31,31	30,66	56,2	61,97	87,51
28	31,31	33,53	56,03	68,84	87,35
10 - 28	31,31	64,19		95,5	

2.1.1.4. Espacios Naturales Existentes

Del estudio realizado sobre los territorios que circundan el actual aeropuerto de El Altet, en Alicante, se deduce la existencia de un área fuertemente antropizada, organizada sobre terrenos detríticos modernos, ocupada mayoritariamente por extensiones cultivadas de regadíos y frutales y en la que se está consolidando un proceso muy rápido de doblamiento, que afecta particularmente a los núcleos poblacionales de El Altet y Torrellano, ubicados respectivamente al este y oeste del aeropuerto, siendo de especial interés la limitación del crecimiento urbano de estos núcleos hacia el sur, al presentar esta zona posibilidades de acoger la posible ampliación de las instalaciones.

En este sentido, la presencia al nordeste del aeropuerto de una zona de saladares, conocida como "*Saladar del Agua Amarga*", que se halla clasificada urbanísticamente como Suelo no Urbanizable de Especial Protección y sobre el que se prohíbe la construcción y edificación, limita específicamente las alternativas de implantación de una nueva pista de vuelo.



Sin embargo, desde un punto de vista estrictamente medioambiental, la zona evaluada carece en general de espacios singulares en los que se hayan identificado valores naturales de cualquier tipo. Los elementos geológicos de potencial afección no presentan características particulares en su composición o morfología, mientras que en lo referente al medio biótico en general, el estudio realizado y apoyado por salidas de campo, ha revelado la ausencia de elementos naturales florísticos o faunísticos de mínimo interés en todo el territorio emplazado al oeste de la actual carretera de Alicante-El Altet-Santa Pola.

A nivel autonómico, giradas las correspondientes consultas a las instituciones competentes, ha sido posible determinar la ausencia de cualquier figura de espacio protegido, tanto a nivel medioambiental como patrimonial e histórico.

Al este de dicho viario, existen una serie de zonas de cierto interés ambiental; saladares, complejos dunares y arenales y playas que poseen desde el punto de vista ambiental algunos valores, en función sobre todo de su escasez y rareza a nivel provincial.

Dentro de estas zonas son destacables la presencia de algunos endemismos vegetales, así como la presencia ocasional de ejemplares de avifauna correspondientes a taxones raros o vulnerables, objeto de protección.

En todo caso, la intensa presión antrópica que los complejos turísticos costeros cercanos ejercen sobre estas zonas, si bien potencian su valor ambiental, vienen produciendo un continuo deterioro de las mismas, en particular de los complejos de dunas fijas, cuyo tapiz vegetal, ya de por sí escaso, sufre continuas agresiones.

En cualquier caso, y con excepción de las zonas del Saladar del Agua Amarga, que podrían verse afectadas, todas las zonas al oeste de la carretera a El Altet y Santa Pola quedarían fuera de la zona de afección de las actividades constructivas de cara al proyecto que se evalúa.

Sobre estas bases se considera que no existen condiciones estrictamente medioambientales que limiten, dentro del área estudiada, las posibilidades de ampliación del Aeropuerto de Alicante.

2.2. ENTORNO SOCIOECONOMICO

2.2.1. Estudios de Población

2.2.1.1. Distribución de la Población

La Comunidad Autónoma Valenciana tiene, según datos de la Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1 de Mayo de 1996, 4.009.329 habitantes, lo que supone una densidad de 172 hab/Km², que la sitúa como la cuarta comunidad de España en población y la quinta en densidad. Por su parte, la Comunidad Autónoma Murciana tiene, según el mismo censo, una población de 1.097.249 habitantes, lo que supone una densidad de 96,98 hab/Km², valor que la sitúa como la undécima comunidad de España en población y la novena en densidad.

La provincia de Alicante tiene, según datos del Padrón Municipal de Habitantes de 1996, una población de 1.379.762 habitantes, lo que supone el quinto puesto entre las provincias españolas, y una densidad de 237 hab/km². La población se distribuye en toda la provincia teniendo como



núcleos urbanos más importantes los siguientes: Alicante 274.577, Elche 191.660, Alcoy 60.921, Elda 52.751, Orihuela 50.724, Benidorm 50.040, Torrevieja 35.998, San Vicente del Raspeig 34.986, Villena 31.555, Denia 27.469 y Petrer 26.505. El resto tiene una población inferior a los 25.000 habitantes.

La provincia de Murcia coincide con la Comunidad Murciana. Ocupa el decimoprimer lugar en población entre las provincias españolas y el decimonoveno lugar en densidad. Los núcleos urbanos más importantes son los siguientes: Murcia 345.759, Cartagena 170.483, Lorca 69.045, Molina de Segura 41.109, Cieza 31.680, Alcantarilla 31.872, Yecla 28.415 y Águilas 25.702. El resto presenta una población inferior a los 25.000 habitantes.

Cuadro 2.X
INDICADORES DEMOGRÁFICOS. Año 1996

	ALICANTE (PROVINCIA)	MURCIA (PROVINCIA)	TOTAL ESPAÑA
Superficie (Km².)	5.817	11.314	504.750
% sobre España	1,15	2,24	100
% sobre área de influencia	33,96	66,04	-
Población de hecho	1.379.762	1.097.249	39.669.394
% sobre España	3,48	2,77	100
% sobre área de influencia	55,7	44,3	-
Densidad (Hab./Km².)	237	96,98	78,59

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística

El Cuadro 2.XI, a continuación, presenta los núcleos con población superior a los 25.000 habitantes y los Gráficos 2.VI, 2.VII y 2.VIII su distribución espacial.



Cuadro 2.XI

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE HECHO POR NÚCLEOS. Año 1996

NÚCLEOS POBLACIÓN	POBLACIÓN (HAB.)	% SOBRE PROVINCIA	% ACUMULADO	% SOBRE ÁREA DE INFLUENCIA	% ACUMULADO
ALICANTE	274.577	19,9	-	11,06	-
ELCHE	191.660	13,89	33,79	7,73	18,82
ALCOY	60.921	4,42	41,83	2,46	23,3
ELDA	52.751	3,82	45,66	2,13	25,43
ORIHUELA	50.724	3,68	49,33	2,05	27,48
BENIDORM	50.040	3,63	52,96	2,02	20,84
S. VICENTE DEL RASPEIG	34.986	2,54	54,48	1,41	30,35
TORREVIEJA	35.998	2,61	51,94	1,45	28,93
VILLENA	31.555	2,29	56,76	1,27	31,62
DENIA	27.469	1,99	58,76	1,11	32,73
PETRER	26.505	1,92	60,68	1,07	33,8
RESTO ALICANTE	542.576	39,32	100	21,9	55,7
MURCIA	345.769	31,51	-	13,96	69,66
CARTAGENA	170.483	15,54	47,05	6,88	76,54
LORCA	69.045	6,29	53,34	2,79	79,33
MOLINA DE SEGURA	41.109	3,75	57,09	1,66	80,99
CIEZA	31.872	2,9	59,99	1,29	82,28
ALCANTARILLA	31.680	2,89	62,88	1,28	83,56
YECLA	28.415	2,59	65,47	1,15	84,7
ÁGUILAS	25.702	2,34	67,81	1,04	85,74
RESTO MURCIA	353.184	32,19	100	14,26	100

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística

Como se observa, la población existente en municipios de más de 25.000 habitantes supera el 60% del total de la provincia de Alicante y el 65% en la provincia de Murcia. Es de significar que el porcentaje de la población que se encuentra en municipios superiores a 20.000 habitantes alcanza el 68,82% de la misma, en la provincia de Alicante, y el 75,47% en la provincia de Murcia.



Gráfico 2.VI
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

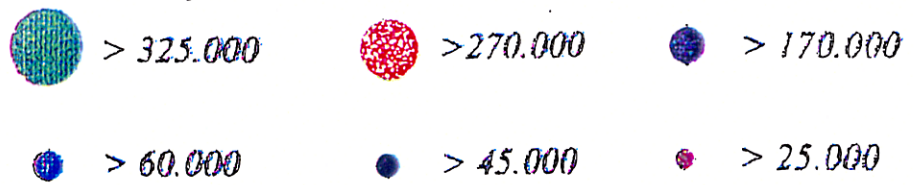
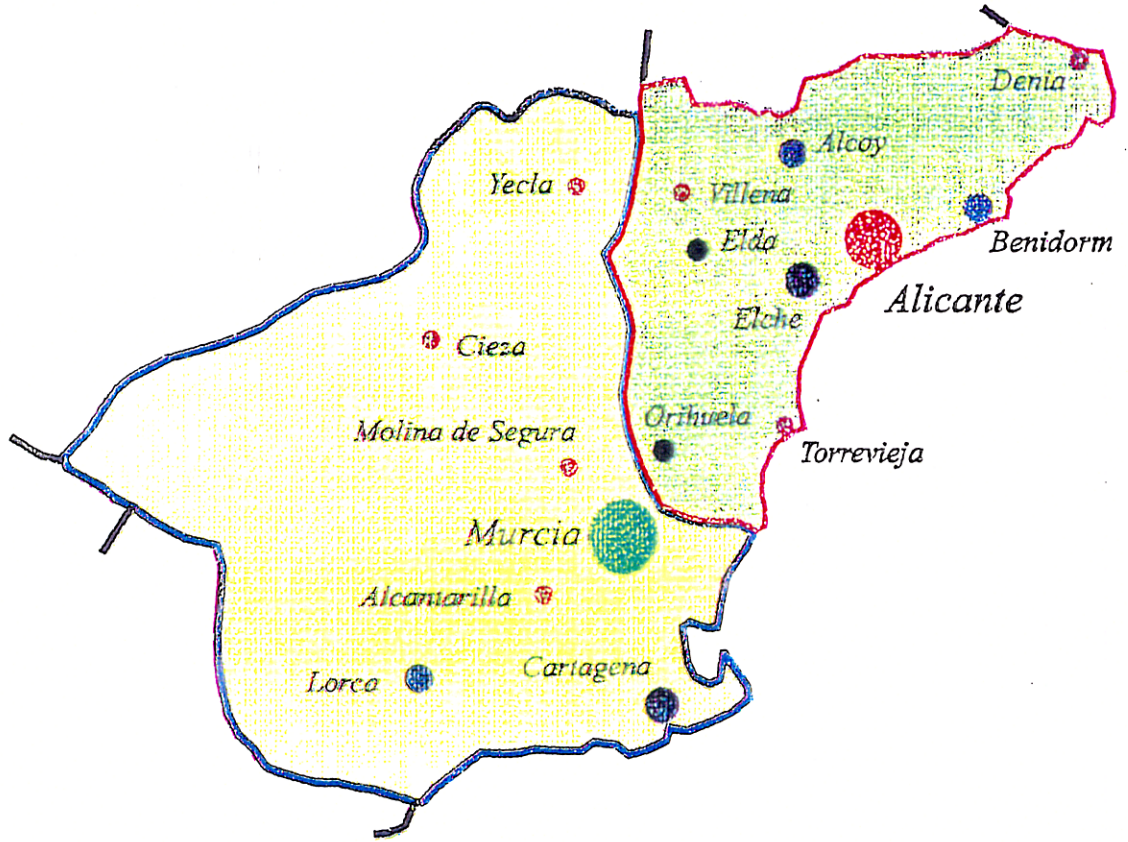




Gráfico 2.VII

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE ALICANTE POR NÚCLEOS URBANOS

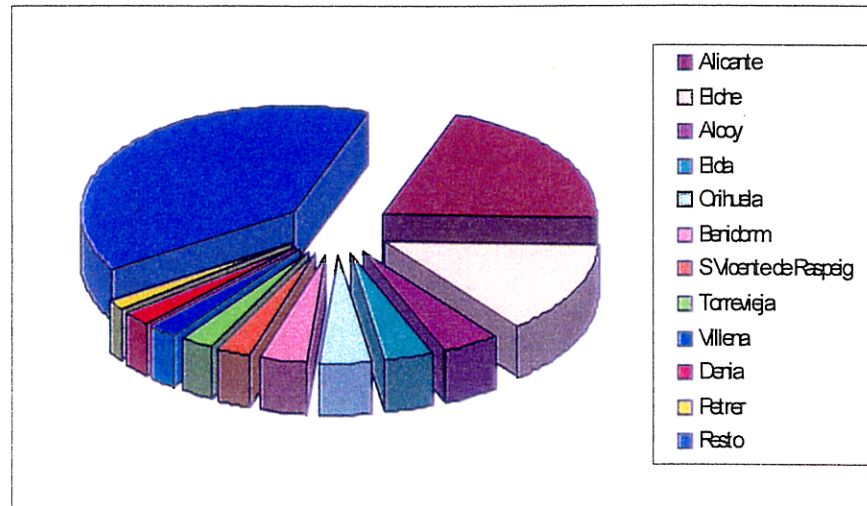
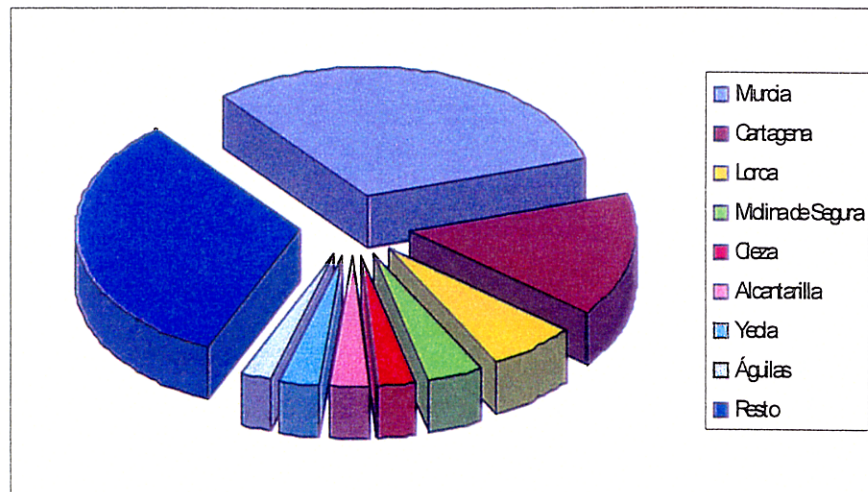


Gráfico 2.VIII

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE MURCIA POR NÚCLEOS URBANOS





2.2.1.2. Dinámica de la Población

La evolución de la población censal en Alicante y Murcia desde 1960 ha sido la que se presenta en los Cuadros 2.XII y 2.XIII.

Cuadro 2.XII

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ALICANTE SEGÚN LOS CENSOS OFICIALES

AÑOS	NÚMERO DE HABITANTES	CRECIMIENTO (NÚMERO)	% AUMENTO ANUAL	DENSIDAD (Hab/Km²)
1960	718.213	-	-	123,44
1970	922.027	203.814	1,02	158,51
1975	1.051.852	129.825	1,03	180,82
1981	1.149.181	97.329	1,01	197,56
1986	1.217.279	68.098	1,01	209,26
1991	1.315.712	98.433	1,02	227,18
1996*	1.379.762	64.050	1,01	237,19

*Dato correspondiente al padrón municipal actualizado al 1 de Mayo de 1996

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística

Cuadro 2.XIII

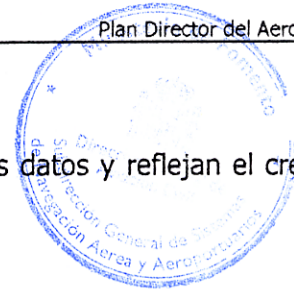
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN MURCIA SEGÚN LOS CENSOS OFICIALES

AÑOS	NÚMERO DE HABITANTES	CRECIMIENTO (NÚMERO)	% AUMENTO ANUAL	DENSIDAD (Hab/Km²)
1960	800.463	-	-	70,75
1970	832.313	31.850	1,00	73,56
1975	884.000	51.687	1,01	78,13
1981	957.903	73.903	1,02	84,67
1986	1.006.788	48.885	1,01	88,99
1991	1.059.612	52.824	1,02	93,66
1996*	1.097.249	37.637	1,01	96,99

*Dato correspondiente al padrón municipal actualizado al 1 de Mayo de 1996

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística

En el Cuadro 2.XIV se indica la evolución de la población e índice de crecimiento en los mismos años censales correspondientes a Alicante y Murcia, comparando con los mismos datos a nivel nacional.



Los Gráficos 2.IX y 2.X muestran la evolución de estos últimos datos y reflejan el crecimiento que su población ha tenido frente a España.

Cuadro 2.XIV

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN CENSOS Y SU COMPARACIÓN A NIVEL NACIONAL

AÑOS	POBLACIÓN (miles)			ÍNDICE DE POBLACIÓN (1960=100)		
	Alicante	Murcia	España	Alicante	Murcia	España
1960	718	800	30.777	100	100	100
1970	922	832	34.042	128,4	104	110,6
1975	1.052	884	36.013	146,5	110,4	117
1981	1.149	958	37.682	160	119,7	122,4
1986	1.217	1.007	38.473	169,5	125,8	125
1991	1.316	1.060	39.434	183,3	132,4	128,1
1996*	1.380	1.097	39.669	192,2	137,12	128,89

*Dato correspondiente al padrón municipal actualizado al 1 de Mayo de 1996

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística



Gráfico 2.IX
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ALICANTE Y MURCIA

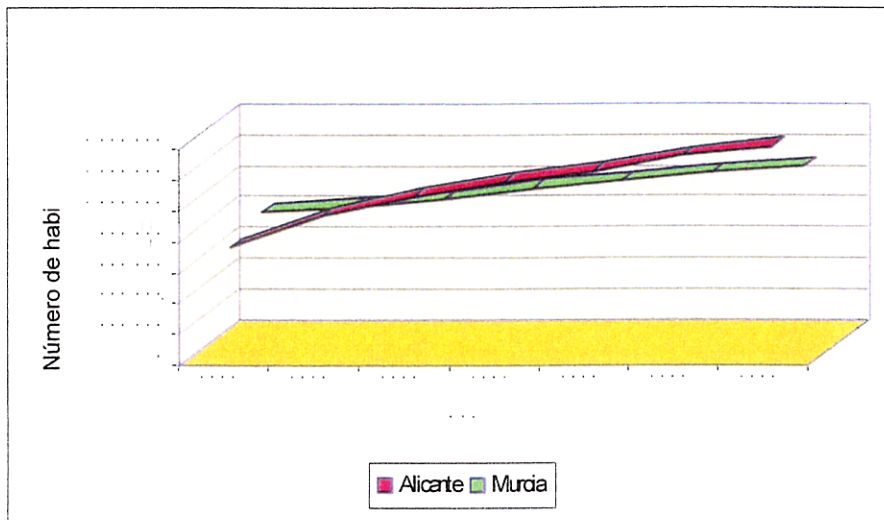
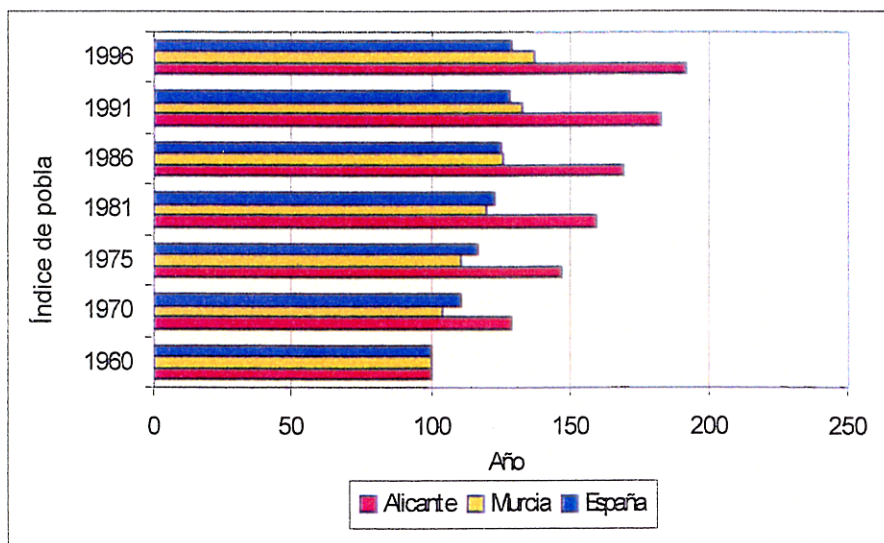


Gráfico 2.X
EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE POBLACIÓN





2.2.1.3. Factores demográficos

A continuación se incluyen una serie de indicadores demográficos que permiten analizar de forma más completa la dinámica de la población en Alicante y Murcia.

- **Natalidad y Fecundidad**

El retroceso de la fecundidad y natalidad provoca un aumento indirecto del porcentaje de personas de 65 o más años de edad. Es lo que se denomina un envejecimiento de la población por la base, entendiéndose de una pirámide de población.

En el ámbito de la U.E., la caída de fecundidad ha sido muy fuerte, sobre todo desde mediados de los años sesenta, afectando a todos los países y a todas las categorías de población.

La natalidad en la Comunidad Valenciana y sus tres provincias manifiesta un comportamiento paralelo al de la población española: el acusado descenso experimentado por la tasa bruta de natalidad, con tendencia a seguir disminuyendo en el futuro. Se evidencia que la provincia de Alicante es la primera de las tres en tasa de natalidad.

Al menos a corto plazo, es razonable suponer que la evolución de la tasa de natalidad en la Comunidad Valenciana no presentará grandes altibajos respecto a la actual.

Comparando las tasas de natalidad para la Comunidad Valenciana y la provincia de Alicante, según datos presentados en la publicación del Instituto Valenciano de Estadística "*Proyecciones de la Población de la Comunidad Valenciana y de sus Provincias*", se observa que su evolución es similar, pasando de 19,62‰ habitantes en 1960 a 9,28‰ en 1996 para el total de la Comunidad, y de 19,74‰ habitantes en 1960 a 9,69‰ en 1996 para la provincia de Alicante.

En el Cuadro 2.XV se presenta la evolución de la tasa de natalidad para la Comunidad Valenciana y la provincia de Alicante.

Cuadro 2.XV
NATALIDAD. TASA BRUTA DE NATALIDAD (‰)

AÑO	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE
1960	19,62	19,74
1965	20,35	20,28
1970	19,47	19,24
1975	19,34	19,38
1981	14,97	14,56
1984	12,54	12,22
1992	10,24	10,86
1996	9,28	9,69

FUENTE: Instituto Valenciano de Estadística

En el caso de la Región de Murcia la evolución experimentada por la natalidad no presenta grandes variaciones en los últimos años. En el año 1996, según información del Instituto Nacional de Estadística, se registraron en la provincia un total de 12.600 nacimientos, un 3,51% del total en España, de los cuales 4.241 fueron en la capital de provincia. La tasa de natalidad en la provincia fue del 11,62‰.

- **Mortalidad**

España presenta una tasa bruta de mortalidad general que, aunque afectada por el envejecimiento y, por lo tanto, en evolución lentamente ascendente, resulta modesta, 8,50‰.

Analizando la evolución desde 1960 de la tasa bruta de mortalidad para la Comunidad Valenciana y sus provincias, se aprecia una tendencia suavemente descendente que contrasta con el fuerte y continuado descenso de la mortalidad infantil. En todo caso, los niveles alcanzados son lo suficientemente bajos como para no esperar bruscas disminuciones en las tasas de mortalidad, de forma más clara en las no infantiles.

Comparando las tasas de mortalidad para la Comunidad Valenciana y la provincia de Alicante, según datos presentados en los anuarios del Instituto Nacional de Estadística, se aprecia que su evolución es pareja, pasando de 9,96‰ habitantes en 1960 a 9,29‰ en 1996 para el total de la Comunidad, y de 9,80‰ habitantes en 1960 a 8,53‰ en 1996 para la provincia de Alicante.

En el Cuadro 2.XVI se presenta la evolución de la tasa de mortalidad para la Comunidad Valenciana y la provincia de Alicante.

Cuadro 2.XVI

DEFUNCIONES. TASA BRUTA DE MORTALIDAD. (‰)

AÑO	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE
1960	9,96	9,80
1965	9,54	9,45
1970	9,31	9,26
1975	9,21	9,18
1981	8,41	8,50
1984	8,13	8,27
1992	8,76	7,90
1996	9,29	8,53

FUENTE: Instituto Valenciano de Estadística

En lo referente a la Región de Murcia, las defunciones registradas en 1996 fueron 8.644 en toda la provincia y 3.562 sólo en la capital. La tasa de mortalidad en ese año fue del 7,97‰ en la provincia y del 10,31‰ en la capital. También en ese año la mortalidad infantil representó el 4,25% del valor correspondiente al conjunto de España.

- **El factor migratorio**

La Comunidad Valenciana ha sido tradicionalmente receptora de población procedente de fuera de ella. Así el saldo migratorio desde 1971 a 1996 es positivo, al ser superior el número de inmigraciones que de emigraciones. Pero estos saldos cada vez han tenido valores absolutos menores, debido al descenso del volumen de emigrantes.

Igual comportamiento presenta la provincia de Alicante, con un saldo migratorio también positivo en el mismo período. En Alicante, la disminución de los saldos de emigrantes es casi imperceptible frente a la habida en el total de la Comunidad, debido al casi nulo descenso del volumen de migraciones.

En el año 1996 las inmigraciones registradas en la Región de Murcia, según datos del Instituto Nacional de Estadística, alcanzaron la cifra de 17.627 y superaron ligeramente a las emigraciones, que alcanzaron el valor de 16.807 movimientos. En consecuencia el saldo migratorio fue negativo.

- **El futuro de la población en Alicante y Murcia**

Se incluye en este apartado una previsión de la evolución poblacional en la provincia de Alicante y Comunidad Murciana como elemento básico para la prospectiva y planificación respecto de equipamientos e infraestructura del tipo que nos ocupa. La proyección se ha tomado del estudio "*Proyecciones de la Población de España, calculadas a partir del censo de población de 1991*", editado por el I.N.E. La proyección demográfica que se presenta se realizó tomando como horizonte el año 2005. El escenario utilizado extrapola el comportamiento actual a los años de predicción.

En concreto, cabe señalar que los años venideros las poblaciones de ambas provincias, contando con que las variables demográficas continúen con su actual comportamiento, experimentarán un sensible crecimiento. Así, en el período 1996-2005 el incremento será positivo del 3,87% para la provincia de Alicante y del 5,33% para la Región de Murcia.

En el Cuadro 2.XVII y en el Gráfico 2.XI se presentan los resultados de la evolución demográfica proyectada para los años 2000 y 2005 en Alicante y Murcia.

Cuadro 2.XVII

EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA POBLACIÓN EN ALICANTE Y MURCIA

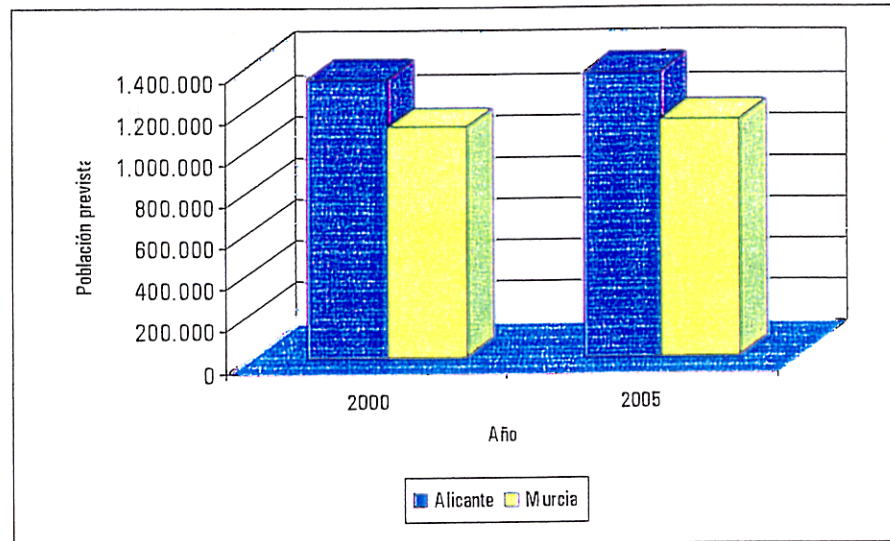
AÑO	ALICANTE	MURCIA
2000	1.351.157	1.113.798
2005	1.379.001	1.145.707

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística



Gráfico 2.XI

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ALICANTE Y MURCIA



2.2.2. Estructura Económica de la Población

En el Cuadro 2.XVIII se presenta la estructura de la población ocupada en 1996, según el Instituto Nacional de Estadística, para las provincias de Alicante y Murcia.

En cuanto a la distribución de la población ocupada en la provincia de Alicante por sectores de actividad económica, es el sector servicios el que ocupa mayor número de personas, un 57,0%. La agricultura ocupa a un 5,9%, la industria un 27,2%, y la construcción un 9,9%. Corresponde, por tanto, una característica mayoritariamente terciaria.

Analizando estos valores para la Comunidad Murciana, es el sector servicios el que ocupa mayor número de personas, el 61,7%, seguido de la industria con un 18,2%, la construcción con un 10,1% y la agricultura con un 9,9%.

Con respecto a los mismos porcentajes para la totalidad del país, la distribución de la población ocupada en Alicante apenas difiere de la nacional, encontrándose las mayores diferencias en los sectores de agricultura e industria, que para España son del 8,4% y del 20,2%, respectivamente. La distribución murciana sí presenta mayores diferencias con el total nacional, siendo las más considerables las correspondientes a agricultura y servicios. Tanto las tasas de paro de Alicante como las de Murcia son inferiores a la media nacional, siendo menor la de Alicante.



Cuadro 2.XVIII

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN OCUPADA. MERCADO DE TRABAJO
(Miles de personas)
Tercer cuatrimestre 1996

POBLACIÓN	ALICANTE	MURCIA	ESPAÑA
Población de 16 años y más (A)	1068,4	853,7	32155
Población activa (B)	568,6	411,4	16039,1
(% B/A)	53,2	48,2	49,9
Población inactiva (C)	491,2	437,6	15955,5
(% C/A)	46	51,3	49,6
Población de 16 años y más que trabaja (D)	449,9	316,4	12524,6
(% D/A)	42,1	37,1	39
Agricultura (E)	26,7	31,4	1054,4
(% E/D)	5,9	9,9	8,4
Industria (F)	122,3	57,7	2532,6
(% F/D)	27,2	18,2	20,2
Construcción (G)	44,5	32,1	1202,9
(% G/D)	9,9	10,1	9,6
Servicios (H)	256,4	195,1	7735,1
(% H/D)	57	61,7	61,8
Parados (I)	20,9	23,1	1041,5
(% I/B)	3,7	5,6	6,5

FUENTE: Encuesta de población activa. Instituto Nacional de Estadística

En el Cuadro 2.XIX se puede ver la evolución de las economías alicantina y murciana en los últimos 10 años. Se observa que el proceso de abandono de la agricultura se ha acentuado. El sector servicios del conjunto de la Comunidad Murciana absorbe el 61,7%, cifra superior a la referida a Alicante, 57%. Como se puede apreciar, el comportamiento de la economía de la provincia de Alicante presenta similitudes con el que se observa en la Comunidad Murciana, en cuanto al aumento de los servicios, la construcción y la caída de la agricultura, difiriendo en el comportamiento



de la industria, que disminuye de forma más acusada en Murcia que en Alicante. La tasa de parados aumenta en Alicante y desciende en Murcia.

Cuadro 2.XIX

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE POBLACIÓN OCUPADA POR SECTORES

SECTOR	ALICANTE		MURCIA	
	1986	1996	1986	1996
Agricultura	12,0	5,9	19,1	9,9
Industria	28,3	27,2	23,1	18,2
Construcción	8,7	9,9	8,7	10,1
Servicios	51,0	57,0	49,1	61,7

FUENTE 1986: Encuesta Población Activa Cuarto Trimestre 1986. INE

FUENTE 1996: Encuesta Población Activa Cuarto Trimestre 1996. INE

2.2.2.1. Distribución Sectorial de las Actividades

• **Producción y renta**

La producción, es decir, el Valor Añadido Bruto al coste de los factores V.A.B., en el año 1995 fue, según datos del Anuario Estadístico de 1997, de 1.927.896 millones de pesetas en la provincia de Alicante, lo que constituyó aproximadamente el 3% del total nacional. El V.A.B. en la Comunidad Valenciana en ese año fue de 6.278.237 millones de pesetas.

La producción en el mismo año para Murcia fue de 1.555.732 millones de pesetas, el 2,41% del total nacional.

En el año 1994, según el Anuario Estadístico de 1997, la Renta bruta disponible de las familias residentes en la Comunidad Valenciana fue de 4.399.885 millones de pesetas y de 1.072.877 millones de pesetas para las familias residentes en la Región de Murcia, frente a los 45.392.788 millones del total nacional.

En el año 1997 se registraron las siguientes tasas de variación anual de los índices de precios de consumo en la Comunidad Valenciana: 120,0% fue el índice general, 117,6% en alimentación, 115,0% en vestidos, 125,5% en vivienda, 113,4% en menaje, 118,1% en medicina, 126,3% en transportes, 116,6% en cultura y 123,1% en otros grupos. Estos mismos índices para la Región de Murcia fueron: 121,8% fue el índice general, 118,1% en alimentación, 120,4% en vestidos, 127,4% en vivienda, 117,4% en menaje, 116,0% en medicina, 126,2% en transportes, 117,3% en cultura y 126,0% en otros grupos.

- **Sector primario**

Las provincias de Murcia y Alicante, y en general el sureste peninsular, se han caracterizado por practicar en sus vegas, en el traspais de ellas, y más recientemente también en los campos litorales, una agricultura comercial con una clara vertiente exportadora; de ahí la denominación de "*agricultura de exportación*". La demanda exterior ha sido el motor del desarrollo de las áreas regadas surestinas y de su clara orientación hortofrutícola.

El análisis de los datos del Censo agrario de 1989 pone de manifiesto que territorialmente en la provincia de Alicante sobresalen, en cuanto a superficie regada, las comarcas agrarias denominadas "*Meridional*" y "*Vinalopó*". En la primera predominan cítricos, frutales y hortalizas, y en la segunda, el cultivo de uva de mesa. En el caso de Murcia, las comarcas "*Río Segura*" y "*Sur y Valle del Guadalentín*" son las que cuentan con mayor superficie regada. Mientras que en la del Río Segura predominan los cultivos de vuelo, como cítricos y frutales de hueso, en la del Guadalentín destacan los cultivos de suelo, hortalizas y cultivos industriales, aunque cítricos y frutales como el almendro están bien representados.

En las tres últimas décadas esta agricultura comercial ha adquirido todavía un carácter más especializado y puntero. Al tratar de dar respuesta a los gustos de los consumidores, sobre todo de productos hortofrutícolas en fresco, se ve obligada a continuos cambios en los procesos de producción y en los mecanismos y circuitos de distribución; todo ello con objeto de responder a las demandas de mercados con fuerte competencia de otras áreas productoras. Esta situación ha conformado un sector agrario, especialmente en la fachada este y sur peninsular, en el que se practica la agricultura más innovadora, por lo que se la denomina últimamente como "*agricultura de vanguardia*".

Dicha agricultura se practica en regadío, mayoritariamente en riego localizado de alta frecuencia y bajo volumen de caudal, buscando el máximo rendimiento al empleo del líquido elemento, y aprovechando unas condiciones ecotopológicas, horas de sol anuales y escasez de lluvias, que le permiten ciertos ahorros energéticos y producciones bajo cubierta, y sobre todo al aire libre en unos calendarios, incluso en invierno, que hacen interesante esta oferta frente a productores europeos.

En principio, su orientación productiva predominante son los cultivos de suelo, obteniendo dos y tres cosechas al año de productos hortícolas. Ahora bien, también se puede aplicar el calificativo innovador y de vanguardia a determinadas explotaciones de cultivos de vuelo, sobre todo cítricos y frutales de hueso, donde las inversiones en tecnología de riego, en cambios varietales, en sistemas de cultivo, en su orientación comercial, etc., las identifican como agricultura de vanguardia.

Esta nueva agricultura irrigada, donde se introducen las mayores innovaciones en técnicas y variedades de cultivo, afecta en las provincias de Murcia y Alicante, incluida la comarca del Almanzora en la vecina Almería, a una superficie media de unas 110.000 hectáreas. De ellas, unas 66.000 hectáreas corresponden a cultivos hortícolas y el resto a frutícolas, y más de 8.000 hectáreas cuentan con cubierta fija, es decir, en invernadero. Las variaciones en la extensión de este espacio cultivado se manifiestan sobre todo en las orientaciones hortícolas y están en función de la demanda de los mercados así como de la disponibilidad de aguas para riego.

La participación de la producción ganadera en la producción final agraria de estas provincias se sitúa en algo más del 10% para Alicante y del 21% para Murcia. En volumen y valor no se ha producido una disminución significativa, pero sí ha disminuido su importancia relativa debido al extraordinario

crecimiento de la aportación hortofrutícola; sobre todo desde finales de los años setenta con la llegada de las aguas del Trasvase y la entrada en producción de 70.000 hectáreas de regadíos de vanguardia.

La producción y comercialización ganadera en el área de estudio conviene describirla en función de las producciones pecuarias regionales, del movimiento de ganado vivo, de las industrias encargadas del sacrificio y transformación, y del abastecimiento de la propia demanda regional para el consumo de carne y productos derivados.

La producción ganadera en el sureste peninsular no cuenta, debido sobre todo a un clima de escasas precipitaciones, con una gran cantidad de pastos. De ahí que la ganadería extensiva practicada en estas tierras se centre fundamentalmente en ganados de ovejas y cabras, en los que han tenido un papel destacado las llamadas razas autóctonas como la oveja segureña o la cabra murciana-granadina. Desde mediados de este siglo XX se ha desarrollado, especialmente en la Región de Murcia, la ganadería intensiva sin tierras, ligada fundamentalmente al ganado porcino y a la importación de piensos para el mantenimiento de la cabaña ganadera.

En la comercialización del ganado y de sus producciones juegan un importante papel para la concurrencia de los diversos agentes comerciales, los mercados de ganado, las ferias y las lonjas de contratación.

Finalmente, hay que destacar el papel de las industrias encargadas del sacrificio y transformación de estos productos.

La pesca tiene un pequeño peso en el global de la economía provincial, tanto en Alicante como en Murcia.

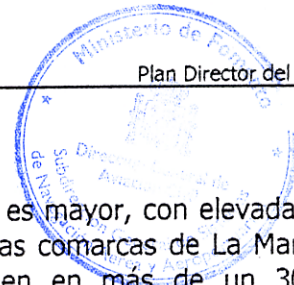
- **Sector secundario**

La actividad industrial en el entorno del Aeropuerto de Alicante presenta una estructura dual entre industria endógena y exógena, que se manifiesta de una forma clara en el caso de la Región de Murcia desde mediados de este siglo XX, y que también se destaca en la Comunidad Valenciana en las dos últimas décadas.

Dualidad incluso territorial: las numerosas pequeñas y medianas empresas, que se deben a iniciativas sobre todo locales, intensivas en ocupación de mano de obra, y con una gran diversidad de producciones, se encuentran más bien dispersas por el espacio regional; sin embargo, el reducido número de empresas de gran tamaño, de iniciativa foránea, y a veces estatal, intensivas de energía y capital, y que prácticamente se desenvuelven sólo en dos o tres ramas de la producción industrial, se concentran en el área de Cartagena-La Unión.

La Provincia de Alicante, en estos últimos años, viene a reunir casi un tercio, 28,97%, del empleo industrial de la Comunidad Valenciana. La distribución del mismo se concentra en cuatro comarcas: Alcoy, Alicante y Vinalopó medio y bajo.

Territorialmente en la distribución de los tipos de industrias según sectores de actividad, el Valle del Vinalopó reúne el 77% del empleo en el sector cuero y calzado de la Comunidad Valenciana. Las comarcas interiores como Alcoy y El Comtat cuentan con el mayor número de empleados en el sector textil y de confección, y una especialización en juguetes, de municipios como Ibi y Onil. Mientras,



en la Vega Baja y la comarca de Alicante, la diversificación es mayor, con elevada participación de la industria alimentaria y de material de construcción. En las comarcas de La Marina, su reducido número de establecimientos y de ocupados corresponden en más de un 30% a industrias alimentarias. La posible área metropolitana de Alicante-Elche es la que reúne mayor número de establecimientos industriales, más del 30%, y una diversificación industrial más extensa: cuenta con industrias metálicas, de maquinaria y material de transporte, material de construcción, industrias alimentarias, textiles, de confección, cuero y calzado, etc.

En la Región de Murcia, la participación de la industria en las macromagnitudes Producto Interior Bruto, PIB, y empleo ha disminuido respecto a la situación en 1975, que era superior al 30%, mientras que en 1995 apenas supera el 20%. Esta disminución en la participación es debida también al enorme impulso del sector servicios que en 1995 significaba el 61,04% del Producto Interior Bruto y el 56,08%. A pesar de esta baja en la aportación industrial a la producción regional y al empleo, es preciso señalar su importancia en determinados sectores.

La industria alimentaria es la que reúne un mayor Valor Añadido Bruto, VAB y empleo, y dentro de ella, la conservera murciana reúne más de la mitad de la producción nacional de este tipo. La industria vinícola produce anualmente más de 100 millones de litros, contando con las denominaciones de origen de Jumilla, Yecla y Bullas. La industria cárnica, con modernas instalaciones que cumplen las normas sanitarias de la Unión Europea, sacrifica más de 200.000 toneladas de carne, de las que sólo una tercera parte se consume en la Región.

La industria del mueble, afincada sobre todo en Yecla, genera más del 12% del empleo. Otros productos que ocupan un lugar relevante en la producción industrial de la región son el calzado, mármol y piedra ornamental, pimentón, resinas, etc., y todas aquellas manipuladoras de frutas y hortalizas.

• **Sector terciario**

El sector terciario en la provincia de Alicante emplea el 57,0% de la población y genera 1.759.055 millones de pesetas, que representan, dentro del Valor Añadido Bruto de la producción, el 51,95% del total.

Analizando el valor de los diferentes sectores incluidos en el terciario se puede comprobar que los servicios comerciales acogen el 15,51% de la población activa, 10,07% de la producción, y los servicios públicos le siguen en importancia, con un 13,09% de la población activa, 7,74% de la producción.

El siguiente grupo en importancia, en número de empleos, 8,91%, es hostelería y restaurantes con un Valor Añadido Bruto de la producción, 9,92%.

Destacan también las producciones de los grupos transporte y comunicaciones, 5,44%, alquiler de inmuebles, 5,07%, crédito y seguros, 5,05%, y otros servicios para ventas, 4,94%.

Con respecto al sector terciario en la provincia de Murcia, emplea el 56,64% de la población y genera 1.129.702 millones de pesetas, que representan, dentro del Valor Añadido Bruto de la producción, el 44,23% del total.

Analizando el valor de los diferentes sectores incluidos en el terciario se puede comprobar que los servicios comerciales acogen al 16,18% de la población activa, 9,72% de la producción, y los servicios públicos le siguen en importancia, con un 15,12% de población activa, 9,18% de la producción.

El siguiente grupo en importancia, tanto en número de empleos, 5,44%, como en Valor Añadido Bruto de la producción, 4,71%, es otros servicios para la venta.

Destacan también las producciones de los grupos transporte y comunicaciones, 5,18%, hostelería y restaurantes, 4,63%, crédito y seguros, 3,69%, y alquiler de inmuebles, 3,44%.

Debido a la creciente importancia del turismo en España, y en Alicante y Murcia en particular, se ofrece a continuación la relación de la oferta de plazas hoteleras en las provincias de Alicante y Murcia, actualizada a 21 de diciembre de 1997 (Cuadro 2.XX).

Cuadro 2.XX

OFERTA DE PLAZAS HOTELERAS

HOTELES				
CLASIFICACIÓN	ALICANTE		MURCIA	
	NÚMERO	PLAZAS	NÚMERO	PLAZAS
5 estrellas	1	360	1	384
4 estrellas	15	4.591	11	3.703
3 estrellas	85	27.499	25	4.094
2 estrellas	82	12.096	40	2.543
1 estrella	54	2.615	17	806
TOTAL	237	47.161	94	11.530
HOSTALES				
CLASIFICACIÓN	ALICANTE		MURCIA	
	NÚMERO	PLAZAS	NÚMERO	PLAZAS
3 estrellas	-	-	-	-
2 estrellas	34	1.334	44	1.376
1 estrella	48	1.598	8	312
TOTAL	82	2.932	52	1.688
SUMA	319	50.093	146	13.218

FUENTE: Anuario El País. 1997



2.2.3. Área de Influencia del Aeropuerto

Se define como "*Área de influencia de un Aeropuerto*" a la superficie geográfica donde se encuentra el origen, en salidas, o destino, en llegadas, de los potenciales usuarios del mismo.

Dicha superficie es variable, no sólo en función del tipo de tráfico que se considere, sino que también depende de otros factores como son: el tiempo de acceso al aeropuerto, el desarrollo de medios de comunicación alternativos, la desaparición o creación de otros aeropuertos, etc. Según el tipo de tráfico podría hablarse de tantas áreas de influencia como modalidades de tráfico existan: doméstico, comunitario o internacional; regular o "*chárter*"; de pasajeros o mercancías.

El Aeropuerto de Alicante se sitúa en la provincia de Alicante, Comunidad Valenciana. En esta misma Comunidad se encuentra otro aeropuerto, el de Valencia.

De los dos, es el de Alicante el que tiene un mayor volumen de tráfico. En el año 1997, el Aeropuerto de Alicante soportó el 64,09% del tráfico total de pasajeros de la Comunidad. Por tipos, absorbió el 42,66% del total de la Comunidad en nacional y el 87,40% en internacional. Por su parte, Valencia soportó el 35,91% del tráfico total de pasajeros de la Comunidad. Por tipos de tráfico, absorbió el 57,34% de los pasajeros en tráfico nacional y el 12,6% de los pasajeros en tráfico internacional.

Dado que el tipo de tráfico predominante en el aeropuerto de Alicante es el *chárter* internacional, por motivos eminentemente turísticos, y ante la existencia de otro aeropuerto en la misma Comunidad, el área de influencia se definiría, en principio, como la provincia de Alicante. Pero debe tenerse en cuenta que la colindante Comunidad Murciana no cuenta con aeropuerto lo suficientemente desarrollado como para satisfacer sus necesidades. De hecho, se puede estimar en un 30% el porcentaje de todos los pasajeros del modo aéreo con origen/destino en Murcia que utilizan Alicante como aeropuerto. Por ello, y dado que las principales poblaciones murcianas se encuentran dentro de las curvas isócronas calculadas para el aeropuerto de Alicante, como se expondrá más adelante en este mismo apartado, se puede incluir la Comunidad Murciana en el área de influencia del aeropuerto, quedando ésta formada por las provincias de Alicante y Murcia.

Las provincias de Alicante y Murcia se muestran en el Gráfico 2.XII.

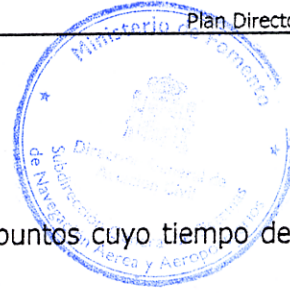
En cuanto a los datos físicos, situación, relieve, geología, clima, etc, sólo se referencian los pertenecientes a la provincia de Alicante, por ser ella donde se ubica el aeropuerto y no considerarse relevantes los pertenecientes a la provincia de Murcia.



Gráfico 2.XII

PROVINCIAS DE ALICANTE Y MURCIA
Escala 1:800.000





2.2.3.1. Líneas Isócronas

Se denomina isocrona a aquella línea formada por los puntos cuyo tiempo de acceso a otro dado, en nuestro caso el aeropuerto, es el mismo.

Para la determinación de dichas líneas, se han considerado como tiempos de separación del Aeropuerto de Alicante 30, 45, 60 y 75 minutos. En el cálculo de estos tiempos, se ha partido de la red de carreteras existente en el área de influencia del aeropuerto y a cada una de ellas se le ha asignado, en función de su categoría, una velocidad media de recorrido. El tiempo que separa cada población del aeropuerto resulta de sumar los tiempos parciales obtenidos al recorrer las distancias de los distintos tramos de carretera a sus velocidades correspondientes.

En el siguiente cuadro se presentan las velocidades medias que se han utilizado en cada categoría de carretera.

Cuadro 2.XXI

VELOCIDADES MEDIAS

CATEGORÍA	VELOCIDAD (Km/h)
Autopista y Autovía	110
Autonómica de 1 ^{er} orden	85
Autonómica de 2 ^o orden	75
Autonómica local	60

Fuente: Elaboración propia

La isócrona de 30 minutos comprende un total de 35 municipios, todos ellos pertenecientes a la provincia de Alicante. Entre ellos conviene destacar Alicante, cuya población, de acuerdo a la Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1 de mayo de 1996, es de 274.577 habitantes. También sobresale Elche, con 191.660 habitantes, y San Vicente del Raspeig con 34.986 habitantes.

La isócrona de 45 minutos abarca 49 municipios, de los cuales 8 pertenecen a la Región de Murcia y el resto a la provincia de Alicante. Mencionar entre todos ellos en la provincia de Alicante los municipios de Alcoy, con 60.921 habitantes, Elda, con 52.751, Orihuela, con 50.724, Benidorm, con 50.040, Torrevieja, con 35.998, Villena, con 31.555 habitantes y Petrer con 26.505. Pertenecientes a la Región de Murcia sobresalen Murcia, con 345.759 habitantes, y Molina de Segura, con 41.109 habitantes.

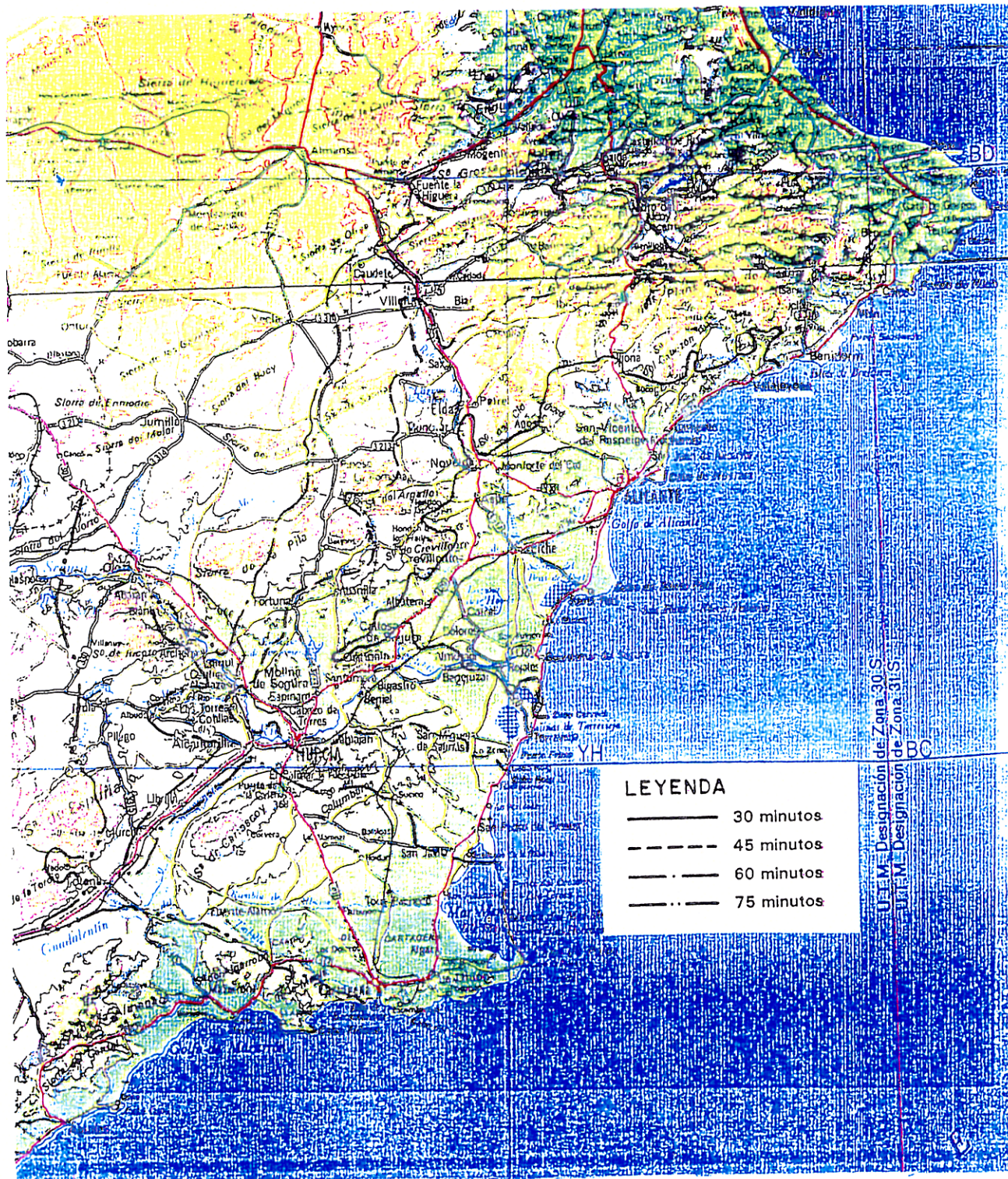
La isócrona de 60 minutos comprende 72 municipios, 11 de ellos en la Región de Murcia y 1 en Albacete. Destaca Denia con 27.469 habitantes en la provincia de Alicante.

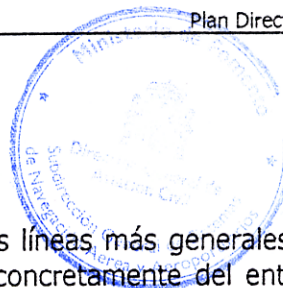
22 son los municipios que distan del aeropuerto 75 minutos o menos. 14 de estos municipios están situados en Murcia y 2 en Albacete.

A continuación se incluye el mapa de isocronas del Aeropuerto de Alicante como Gráfico 2.XIII.



Gráfico 2.XIII
MAPA DE ISOCRONAS
(Escala 1:800.000)





2.2.4. Sistema de Transporte

Dentro del presente apartado se va a presentar en sus líneas más generales el sistema actual de transporte de la Comunidad Autónoma Valenciana, y concretamente del entorno de la ciudad de Alicante, dentro de la cual estaría incluido el aeropuerto objeto de estudio. Asimismo, se analizarán las especializaciones de tráfico en que incurre dicho aeropuerto, tanto en volumen como en tipología. Sus redes de distribución, relaciones con el resto del territorio español y el volumen de tráfico en cada modo se explican en cada uno de los apartados que siguen.

2.2.4.1. Transporte Terrestre

Se diferenciarán dos tipos de transporte terrestre: por carretera y ferrocarril, indicándose las redes existentes en cada uno de los casos en la zona de estudio.

• Transporte por carretera

Las principales comunicaciones por carretera de las que dispone la Comunidad Valenciana se basan en los ejes de acceso con el centro de la Península y el que bordea la costa mediterránea desde Francia hasta Andalucía.

El acceso que une Alicante con Madrid coincide con la N-330 entre la capital Alicante y Almansa. A partir de este punto enlaza con la N-430, procedente de Valencia, hasta Albacete, desde donde coincide con la N-301 hacia Honrubia. Allí se enlaza con la N-III en dirección Madrid. Es autovía en su totalidad, lo que la hace estar muy transitada en épocas de vacaciones gracias a la rapidez con que se puede llegar desde el centro de la Península a la costa alicantina.

Otro acceso es la autovía que une Valencia con Madrid, la N-III.

La autopista A-7, también denominada E15, o Autopista del Mediterráneo, bordea todo el litoral mediterráneo desde la frontera francesa hasta Andalucía. Atraviesa de norte a sur toda la Comunidad Valenciana, siendo la principal unión existente entre las diferentes capitales de provincia de la Comunidad Autónoma, Castellón, Valencia y Alicante. En la actualidad es de peaje. Las carreteras nacionales asociadas a esta autopista son la N-332, entre Alicante y Valencia, y la N-340 desde Valencia hacia el norte.

En cuanto a los accesos a Alicante desde otras ciudades, se realizan de la siguiente manera:

- Por la Carretera Nacional N-III, para el tráfico rodado con origen o destino en el centro de la Península.
- Por la Autopista A-7 o por las carreteras asociadas, para los vehículos que provienen o van a cualquier otro punto cercano a la costa.

Las distancias por carretera desde Alicante a diferentes destinos son las siguientes:



Cuadro 2.XXII

DISTANCIAS POR CARRETERA

TRAMO	DISTANCIA	CARRETERA
Alicante-Valencia	166 Km	Autopista A-7
Alicante-Castellón	231 Km	Autopista A-7
Alicante-Madrid	422 Km	Carretera Nacional N-III
Alicante-Barcelona	515 Km	Autopista A-7

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del *Anuario de los transportes y las comunicaciones, 1996*. Ministerio de Fomento

El acceso por carretera al aeropuerto se realiza por las carreteras nacionales N-340 y N-332. El centro generador de tráfico es Alicante, y la distancia desde el centro urbano hasta el ramal que da acceso al aeropuerto es de 8 Km en ambos casos, siendo el tiempo medio del recorrido de unos 15 minutos, 30 minutos en hora punta. El ramal de acceso existente entre la N-340 y el aeropuerto tiene una longitud de 750 m, mientras que el que une la N-332 con el aeropuerto tiene una longitud de 1.700 m.

Los medios de transporte disponibles para el acceso al aeropuerto desde Alicante son el autobús urbano, autobuses de tour operadores, taxis, turismos de alquiler y turismos privados.

En el Gráfico 2.XIV se presenta el estado actual de la red de carreteras.

Las intensidades diarias de tráfico por tramos, así como su composición, según el Mapa de Tráfico del MOPT de 1992, último del que pudieron obtenerse datos detallados referentes a toda España, muestran los valores de intensidad media diaria, IMD, en las carreteras.

La nacional N-332 a su salida de Alicante hacia el sur, hacia el aeropuerto, tiene una intensidad media diaria de tráfico de 30.616 vehículos, de los que el 3% son motos, el 92% son vehículos ligeros y el 5% restante es de vehículos pesados. Este tráfico se desdobra entre dos carreteras, de manera que una parte continúa por la N-332 y otra se desvía por la N-340.

En su salida desde Alicante hacia el norte, la N-332 tiene una intensidad media de tráfico diaria de 36.494 vehículos, de los que el 4% son motos, el 92% son vehículos ligeros y el 4% son vehículos pesados.

La N-330, en sus proximidades a Alicante, cuenta con una intensidad media de tráfico diaria de 21.020 vehículos, de los que el 2% son motos, el 88% son vehículos ligeros y el 10% son vehículos pesados.

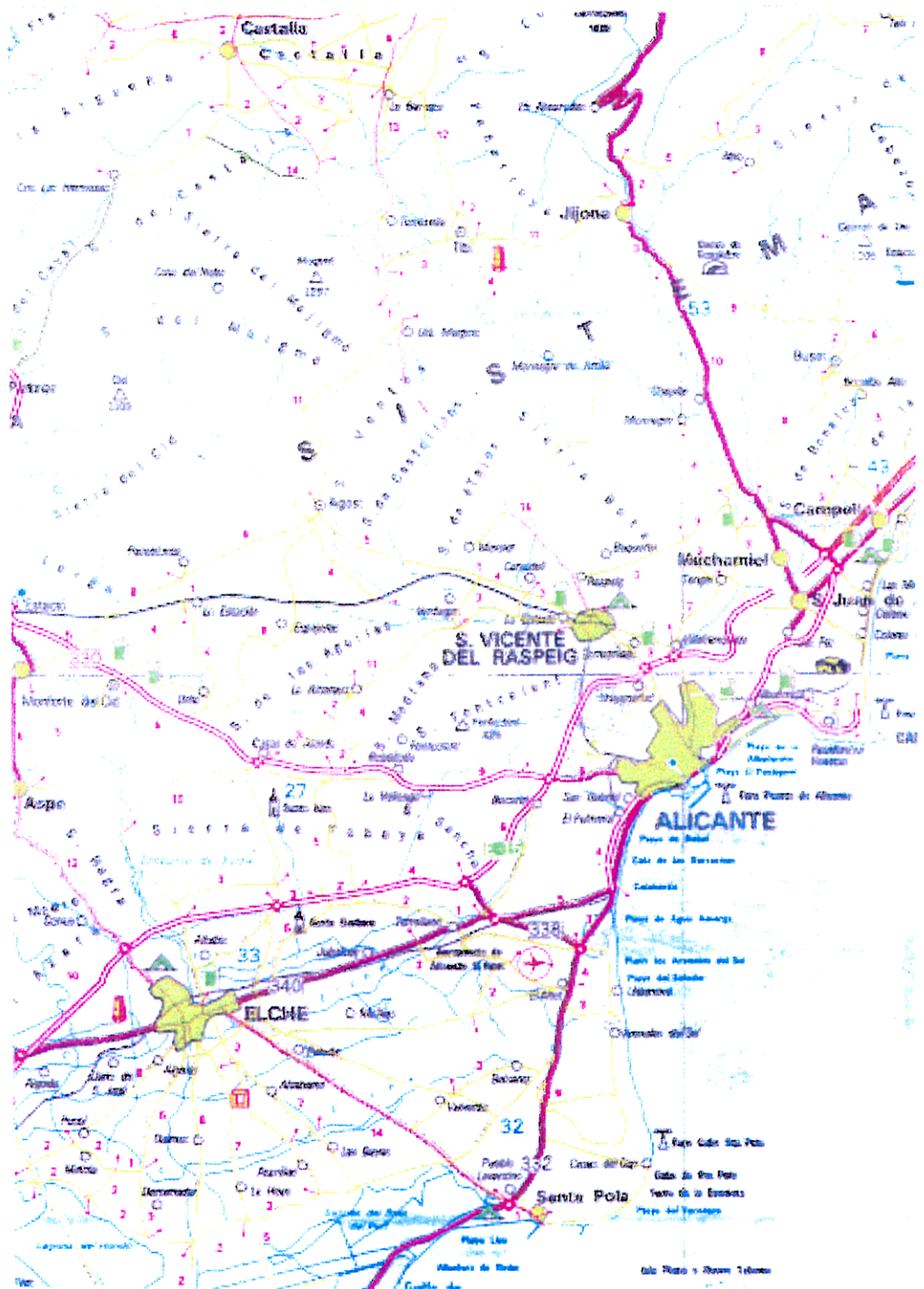
Las IMD por tramos se presentan en el Gráfico 2.XV.



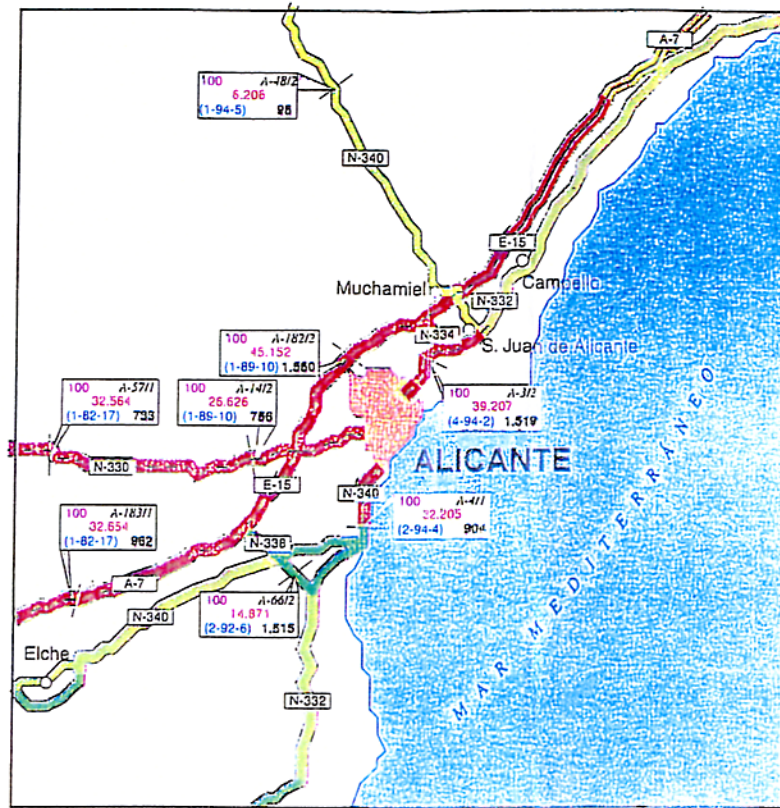
Gráfico 2.XIV

MODOS DE TRANSPORTE

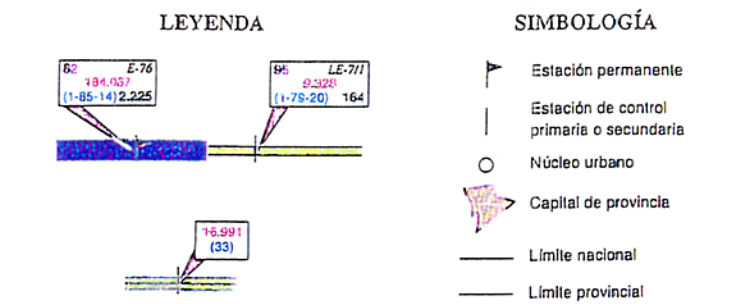
Sector Terrestre



Alicante



TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO Y RED AUTONÓMICA PRINCIPAL (1). AÑO 1997



TITULARIDAD Y TIPO DE VIA

Red	Tipo de Via
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO	Autovía y Autopista Libre
	Autopista de peaje
	Red Convencional
RED DE CARRETERAS AUTONÓMICAS	Autovía y Autopista Libre
	Autopista de peaje
	Red Convencional

(1) Se ha completado la Red de Carreteras del Estado (23.397 km) con parte de la Red Autónoma Principal constituida por:

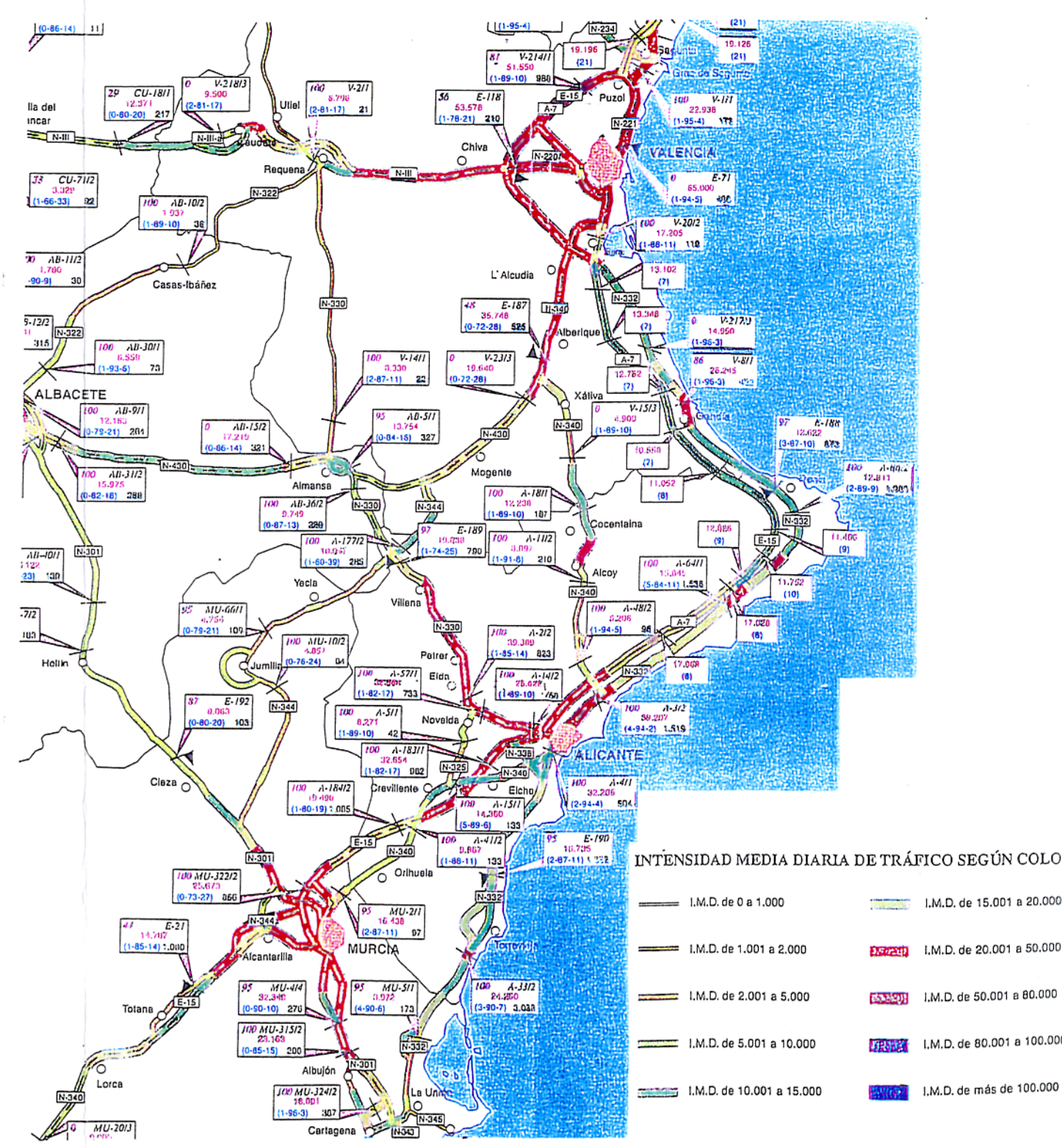
- Red Internacional (A-18, C-1411)
- Red Básica de las Comunidades con alto grado de transferencia (Baleares, Canarias, País Vasco y Navarra)
- Red de gran capacidad autonómica (A-15, A-92, GC-1, GC-2, TF-1, TF-5, PM-1, PM-19, PM-27...)

(2) Días teóricos de funcionamiento al año de cada tipo de estación y número en la Red de Carreteras del Estado

Estación Permanente: 365 días. Número de estaciones: 125
 Estación Primaria: 42 días. Número de estaciones: 247
 Estación Secundaria: 12 días. Número de estaciones: 391

Gráfico 2.XV

INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS (1997) Sector Terrestre



INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO SEGÚN COLORES

I.M.D. de 0 a 1.000	I.M.D. de 15.001 a 20.000
I.M.D. de 1.001 a 2.000	I.M.D. de 20.001 a 50.000
I.M.D. de 2.001 a 5.000	I.M.D. de 50.001 a 80.000
I.M.D. de 5.001 a 10.000	I.M.D. de 80.001 a 100.000
I.M.D. de 10.001 a 15.000	I.M.D. de más de 100.000



- **Transporte por ferrocarril**

En el año 1992, la red ferroviaria principal y complementaria gestionada por RENFE en la Comunidad Valenciana constaba de los trayectos que a continuación se enumeran, los cuales pertenecían a las líneas que se indican en el Cuadro adjunto.

Cuadro 2.XXIII

RED PRINCIPAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

TRAYECTO	LÍNEA	TIPO DE VÍA	Kms
La Encina - Alicante T.	Madrid - Alicante T.	Única electrificada	78,3
Alicante T. - Alicante B.	Alicante T. - Alicante B.	Única electrificada	7,2
Alicante - Orihuela	Alicante B. - Alquerías	Única electrificada	58,0
La Encina - La Font de la Figuera	La Encina - Valencia	Doble electrificada	8,0
La Font de la Figuera - Játiva	La Encina - Valencia	Única electrificada	49,2
Játiva - Valencia	La Encina - Valencia	Doble electrificada	56,5
Valencia - Castellón	Valencia - Tarragona	Doble electrificada	73,7
Castellón - Vinaroz	Valencia - Tarragona	Única electrificada	84,0
Barracas - Sagunto	Calatayud - Valencia	Única no electrificada	78,2
Camporrobles - Utiel	Aranjuez - Utiel	Única no electrificada	22,3
Utiel - Valencia	Utiel - Valencia	Única no electrificada	90,5


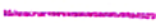

Asimismo existe una red de ferrocarriles de vía estrecha gestionada por la Generalidad Valenciana. La participación obtenida durante 1996, en el conjunto de los ferrocarriles de vía estrecha, se situó alrededor del 23% en viajeros-Km, no realizando transporte de mercancías. Las líneas explotadas por la Generalidad de Valencia representan alrededor del 11% de las líneas de vía estrecha españolas, 213,3 Km.

El tráfico de 1996 disminuyó un 4,1% en viajeros-Km y un 3,7% en el número total de viajeros transportados, 21.751.000 viajeros.



Gráfico 2.XVI
MODOS DE TRANSPORTE
Principales redes de ferrocarril. Año 1994



-  Via doble electrificada
-  Via sencilla electrificada
-  Via sencilla sin electrificar



Cuadro 2.XXIV

RED COMPLEMENTARIA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

TRAYECTO	LÍNEA	TIPO DE VÍA	Kms
Játiva - Agres	Játiva - Alcoy	Única no electrificada	47,8
Agres - Alcoy	Játiva - Alcoy	Única no electrificada	15,9
Silla - Cullera	Silla - Gandía	Doble no electrificada	25,8
Cullera - Gandía	Silla - Gandía	Única no electrificada	25,8
Valencia - Vara Quart	Valencia - Liria	Doble	4,0
Vara Quart - Liria	Valencia - Liria	Única	13,0
Alicante B. - Puerto		Única no electrificada	1,2
Albatera - Torrevieja		Única no electrificada	26,3
Gandía - Puerto		Única no electrificada	3,0
Silla - Factoría Ford		Única no electrificada	2,6
Castellón - Puerto		Única no electrificada	6,5
Gilet - Puerto de Sagunto		Única no electrificada	6,5
Bif. Grao - Grao de Valencia		Única no electrificada	0,9
Alfajar Benet - F.S. Luis		Única electrificada	3,6

No existe una estación terminal de ferrocarril para uso exclusivo del aeropuerto, siendo el ferrocarril más cercano el correspondiente a la línea Alicante-Murcia. La estación más próxima está situada a 2,6 Km.

La evolución del número de viajeros transportados por la Generalidad Valenciana y la longitud de sus líneas en los últimos años puede observarse en el siguiente Cuadro:

Cuadro 2.XXV

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE VÍA ESTRECHA

	1990	1993	1994	1995	1996
Viajeros (miles)	19.469	19.037	21.145	22.680	21.751
Viajeros - Km (millones)	195,3	206,2	232,3	243,2	234,1
Longitud de las líneas (Km)	202,9	202,4	213,3	213,3	213,3

FUENTE: Anuario de los transportes y las comunicaciones, 1996. Ministerio de Fomento



La conexión mediante ferrocarril entre Alicante y el centro de la Península se realiza mediante nueve Talgos diarios, siendo la duración del trayecto Alicante-Madrid de una media de 3h 47'.

Con destino Barcelona hay trenes diarios, dos Intercity y un Talgo; y otros dos, un Intercity y un Estrella que efectúan el trayecto seis días por semana. La duración del recorrido Valencia-Barcelona es de 6h 8' para los Talgo e Intercity, y 7h 50' para los Estrella.

Las conexiones con Valencia se efectúan mediante cuatro trenes diarios, dos Intercity, un Talgo y un Estrella; dos trenes que realizan el trayecto seis días por semana, un Intercity y un Estrella; y un Intercity que realiza el trayecto un día por semana.

Existen también un Talgo y un tren Estrella semanales que unen Alicante con Irún los domingos, así como un Talgo que une Alicante con La Coruña también los domingos.

En el Cuadro 2.XXVI se presentan las rutas directas existentes entre Alicante y las principales ciudades españolas.

Cuadro 2.XXVI

SERVICIOS FERROVIARIOS DE LARGO RECORRIDO ENTRE ALICANTE Y PRINCIPALES CIUDADES. Año 1996

DESTINO	TIPO DE TREN	FRECUENCIA	TIEMPO TRAYECTO
Albacete	Talgo	Diario	1h 40'
Alcázar de San Juan	Talgo	Diario	2h 21'
Ávila	Talgo	Diario	5h 40'
Diario Barcelona	Talgo	Diario	6h 8'
	Intercity	Diario	6h 8'
	Estrella	LMXJVD	7h 50'
Bilbao	Talgo	D	1h 15'
	Estrella	D	1h 50'
Cartagena	Talgo	Diario	2h 15'
	Estrella	LMXJVS	2h 43'
Castellón	Talgo	Diario	2h 43'
	Intercity	Diario	2h 49'
	Estrella	LMXJVD	3h 31'
Gerona	Talgo	Diario	7h 21'
Gijón	Talgo	LMXJVS	10h 46'
Irún	Talgo	D	10h 45'
	Estrella	D	12h 17'
La Coruña	Talgo	D	12h 35'
León	Talgo	LMXJVS	8h18'
Lérida	Estrella	D	7h 46'



DESTINO	TIPO DE TREN	FRECUENCIA	TIEMPO TRAYECTO
Logroño	Estrella	D	11h 54'
Madrid	Talgo	Diario	3h 47'
Medina del Campo	Talgo	Diario	6h 14'
Miranda de Ebro	Talgo	D	8h 27'
	Estrella	D	9h 21'
Murcia	Talgo	Diario	1h 7'
	Intercity	Diario	1h 23'
	Estrella	LMXJVS	1h 19'
Orense	Talgo	D	10h 5'
Oviedo	Talgo	LMXJVS	10h 17'
Palencia	Talgo	Diario	7h 14'
Pamplona	Estrella	D	12h 17'
Portbou	Talgo	Diario	8h 15'
Salou	Talgo	Diario	4h 54'
	Estrella	D	5h 51'
San Sebastián	Talgo	D	10h 26'
	Estrella	D	14h 30'
Santander	Talgo	Diario	9h 40'
S. de Compostela	Talgo	D	11h 32'
Tarragona	Talgo	Diario	5h 4'
	Intercity	Diario	5h 2'
	Estrella	LMXJVD	6h 33'
Tortosa	Talgo	Diario	4h 2'
	Intercity	Diario	4h 11'
	Estrella	LMXJVD	5h 5'
Valencia	Talgo	Diario	2h
	Intercity	Diario	2h 7'
	Estrella	LMXJVD	2h 20'
Valladolid	Talgo	Diario	6h 43'
Vigo	Talgo	D	12h 8'
Zamora	Talgo	D	7h 14'
Zaragoza	Estrella	D	9h 43'

FUENTE: RENFE



2.2.4.2. Transporte Marítimo

Los principales puertos existentes en la Comunidad Valenciana son el de Castellón, Valencia y Alicante. Por su volumen de tráfico, el más importante de los tres es el de Valencia, en el que entraron en el año 1996 un total de 5.348 buques, mientras que en el de Alicante se registraron un total de 1.105 operaciones.

El Puerto de Alicante está situado al sur de la capital, en el punto de longitud 0° 30' W y de latitud 38° 20' N. Está protegido del oleaje por el dique de Levante y no tiene canal de entrada. La boca del puerto tiene 293 m. de anchura y 13 de profundidad, con una carrera de marea inapreciable. La máxima carrera de marea es de 0,80 m. y los vientos dominantes son del este, siendo la máxima altura de ola de 4,40 m. Dispone de las dársenas Exterior, Interior y Pesquera, esta última junto al atraque de petroleros.

En el Cuadro 2.XXVII se recogen los totales de los buques que entraron y salieron de cada uno de los tres puertos de la Comunidad Autónoma.

Cuadro 2.XXVII

TRÁFICO PORTUARIO DE BUQUES. Año 1996

PUERTO	BUQUES	s/ESPAÑA %	s/C.A. VALENCIANA %
Valencia	5.348	5,09	73,12
Alicante	1.105	1,05	15,11
Castellón	861	0,82	11,77
TOTAL	7.314	6,96	100

FUENTE: Anuario los transportes y las comunicaciones, 1996. Ministerio de Fomento

- **Transporte marítimo de pasajeros**

El tráfico de pasajeros en el año 1996 no resulta ser elevado en cuanto al número de embarques y desembarques realizados, limitándose a 196.783 en el Puerto de Valencia, que supone el 1,11% del total nacional, y a 198.569 en el Puerto de Alicante, 1,12% del país. En el de Castellón se registraron 8.034 pasajeros, 0,04% del total.



Cuadro 2.XXVIII

TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. Año 1996

PUERTO	PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS	s/ESPAÑA %	s/C.A. VALENCIANA %
Valencia	196.783	1,11	48,78
Alicante	198.569	1,12	49,22
Castellón	8.034	0,04	2,00
TOTAL	403.386	2,27	100

FUENTE: Anuario los transportes y las comunicaciones, 1996. Ministerio de Fomento

- **Transporte Marítimo de Mercancías**

En el Cuadro 2.XXIX se indica el tráfico de mercancías en los tres puertos de la Comunidad Valenciana durante el año 1996, en miles de toneladas, y su comparación con el resto de España.

En el Gráfico 2.XVII se resumen los valores de los movimientos contabilizados, tanto para buques, como pasajeros y mercancías en los puertos valencianos.

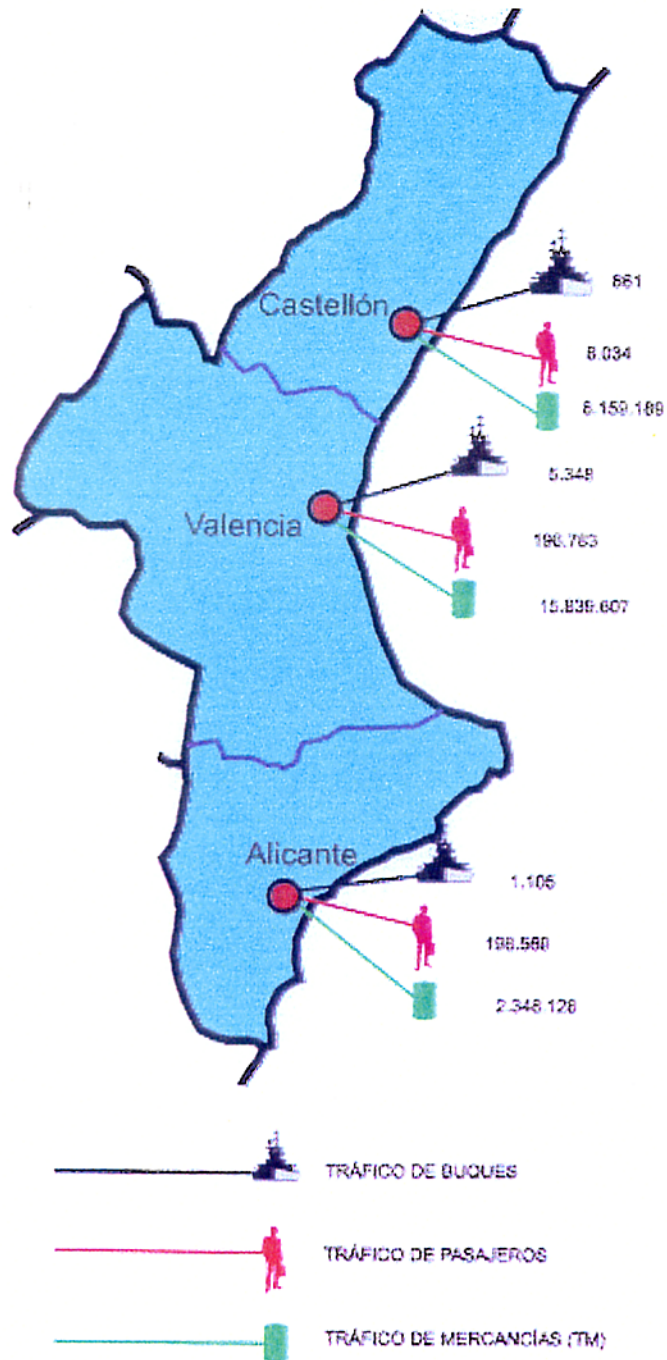
Cuadro 2.XXIX

TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. Año 1996

PUERTO	MERCANCÍAS (Tm)	s/ESPAÑA %	s/C.A. VALENCIANA %
Valencia	15.839.607	5,85	60,12
Alicante	2.348.128	0,86	8,91
Castellón	8.159.189	30,03	30,97
TOTAL	26.346.924	36,74	100

FUENTE: Anuario los transportes y las comunicaciones, 1996. Ministerio de Fomento

Gráfico 2.XVII
ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO





2.2.4.3. Transporte Aéreo

El transporte aéreo de pasajeros y mercancías en la Comunidad Valenciana está sustentado por los dos aeropuertos existentes en ella, situados en las ciudades de Valencia, el Aeropuerto de Manises, y en Alicante, el Aeropuerto de El Altet.

Ambos están comunicados por carretera mediante la Autopista A-7, siendo la distancia de separación entre Valencia y Alicante de 166 Km.

De los dos aeropuertos citados, el que soporta un volumen superior de tráfico de aeronaves y pasajeros es el de Alicante, dada la gran demanda turística existente en las proximidades del aeropuerto.

Sin embargo, el Aeropuerto de Valencia soporta un mayor volumen de tráfico de mercancías que el de Alicante, dada la mayor importancia industrial de la ciudad y su ubicación más céntrica respecto de la Comunidad Autónoma.

En el Aeropuerto de El Altet, objeto del presente estudio, los tipos de tráfico predominantes son el no regular y el internacional frente al regular y el interior, mientras que en el de Valencia ocurre lo contrario, siendo mayoría en él los tráficos regulares e interiores.

En los Cuadros 2.XXX, 2.XXXI y 2.XXXII y en el Gráfico 2.XVIII, se adjuntan desglosados por tipo, los valores del tráfico registrados en los aeropuertos valencianos en el año 1997, habiéndose añadido para su comparación los mismos datos para la comunidad autónoma y el conjunto de la nación.

No se profundiza más en este apartado sobre el transporte aéreo, ya que se desarrolla en sucesivos capítulos más ampliamente, en particular en los capítulos referentes a instalaciones aeroportuarias, su entorno y espacio aéreo, y en el que se analiza la demanda de tráfico y su previsión en los años próximos.

Cuadro 2.XXX

TRÁFICO COMERCIAL DE AERONAVES EN LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Año 1997

TIPO	ALICANTE	VALENCIA	C. VALENCIANA	ESPAÑA
INTERIOR	14.645	26.093	40.738	674.226
Regular	13.527	23.474	37.001	577.950
No regular	1.118	2.619	2.737	96.276
Total interior (%)	41	78	59	56
INTERNACIONAL	20.822	7.278	28.100	526.416
Regular	6.565	5.887	12.452	314.742
No regular	14.257	1.391	15.648	211.674
Total internacional (%)	59	22	41	44
TOTAL AERONAVES	35.467	33.371	68.838	1.200.642
s/ España (%)	2,95	2,78	5,73	100

FUENTE: Avance datos estadísticos del 1997, D.G.A.C.

Cuadro 2.XXXI

TRÁFICO COMERCIAL DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Año 1997

TIPO	ALICANTE	VALENCIA	C. VALENCIANA	ESPAÑA
INTERIOR	1.065.268	1.431.858	2.497.126	46.401.337
Regular	962.991	1.366.758	2.329.749	43.720.292
No regular	102.277	65.100	167.377	2.681.045
Total interior (%)	24	75	40	43
INTERNACIONAL	3.304.455	476.192	3.780.647	62.222.160
Regular	795.211	432.136	1.227.347	30.891.857
No regular	2.509.244	44.056	2.553.300	31.330.303
Total internacional (%)	76	25	60	57
TOTAL PASAJEROS	4.369.723	1.908.050	6.277.773	108.623.497
s/ España (%)	4	2	6	100

FUENTE: Avance datos estadísticos del 1997, D.G.A.C.



Cuadro 2.XXXII

**TRÁFICO COMERCIAL DE CARGA, Tm, EN LOS AEROPUERTOS
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Año 1997**

TIPO	ALICANTE	VALENCIA	C. VALENCIANA	ESPAÑA
INTERIOR	3.845	4.092	7.937	246.245
Regular	3.790	2.886	6.676	208.828
No regular	55	1.206	1.261	37.417
Total interior (%)	57	41	47	45
INTERNACIONAL	2.953	5.860	8.815	295.777
Regular	1.509	2.965	4.474	245.385
No regular	1.444	2.895	4.339	50.391
Total internacional (%)	43	59	53	55
TOTAL MERCANCÍAS	6.798	9.952	16.752	542.022
s/ España (%)	1,25	1,84	3,09	100

FUENTE: Avance datos estadísticos del 1997, D.G.A.C.



Gráfico 2.XVIII
ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AÉREO

