



## 6. DESARROLLO PREVISIBLE



## 6.1. ANALISIS DE ALTERNATIVAS

### 6.1.1. Motivación del Estudio

Dentro de los objetivos de este capítulo, se expone a continuación, de forma breve, la problemática encontrada en el funcionamiento del aeropuerto en su dimensión actual:

- a) La estructura de la demanda de transporte aéreo, desde y hacia Alicante, apuntada sobremanera en los meses estivales, motiva el dimensionar las instalaciones del Aeropuerto de forma adecuada, pudiendo resultar exagerada para períodos fuera del mencionado.
- b) El entorno del Aeropuerto está caracterizado por la consolidación progresiva de los fenómenos de poblamiento y radicación industrial: por su parte sur, se encuentran múltiples edificaciones unifamiliares y de campo, que dificultan su expansión hacia ese lado. La parte este limita con la playa y en ella aparecen nuevas construcciones residenciales, mientras que por la parte oeste se encuentra el pueblo de Torrellano, alternándose suelos de uso agrícola, urbano y apto para urbanizar. Al sureste, se enclava el núcleo de El Altet. En la parte norte aparecen algunas industrias, y en ella, el Ayuntamiento de Elche, en la última revisión del PGOU, ha reservado terrenos para la ampliación del aeropuerto. Más adelante, se hará uso de esta descripción para analizar las diferentes posibilidades de desarrollo del Aeropuerto, teniendo en cuenta estas circunstancias limitadoras.
- c) El Aeropuerto de Alicante experimentó hace unos años, finales de la primavera de 1966 extensas obras de remodelación y acondicionamiento del edificio terminal, consistentes, entre otras actuaciones, en la instalación de un sistema automatizado de tratamiento de equipajes, SATE, elevando el número de mostradores a 38, instalación de cinco pasarelas de embarque, remodelación de las salidas, eliminando preembarques y duplicando el número de puertas de embarque.
- d) En su estado actual, y tras el exhaustivo análisis realizado, se han echado en falta, principalmente en los períodos vacacionales, una mayor superficie dedicada al vestíbulo de llegadas, mayor superficie de espera en facturación chárter en el caso de uso separado de mostradores, más hipódromos de recogida de equipajes para el tráfico doméstico y más superficie en las salas de recogida de equipajes.
- e) La capacidad del espacio aéreo se manifiesta suficiente para acoger los incrementos previstos de la demanda a corto, medio y largo plazo, medida desde la perspectiva de los medios actuales de operatividad. La posible reestructuración de maniobras no condiciona, en modo alguno, el desarrollo del aeropuerto.
- f) La capacidad potencial teórica máxima operativa continuada del campo de vuelos en su configuración existente ha quedado establecida en los capítulos correspondientes, en torno a las 40 operaciones por hora en condiciones instrumentales, IMC.



La superación de esta capacidad indicada de 40 operaciones/hora que proporciona la pista actual no se espera que ocurra antes del desarrollo previsible, aunque no parece impensable que esto suceda en años posteriores, y es por ello que se estima como válido para el desarrollo último del aeropuerto un campo de vuelos con dos pistas, dispuestas de forma que permitan operaciones simultáneas independientes según la tecnología y medios actuales.

Por todo ello, se hace preciso iniciar las tareas necesarias para la inclusión, en los planes de ordenación territorial, de la configuración propuesta, con la consiguiente reserva de terrenos y la coordinación con el resto de actuaciones planeadas para la zona.

- j) A pesar de su reciente ampliación, la plataforma, con las dimensiones y configuración actual, presentará problemas de saturación, principalmente en periodos punta, en los años intermedios del desarrollo previsible horizontes previstos en el estudio. Se recomienda, como fase previa, la reordenación de los puestos de estacionamiento de aeronaves, de forma que se responda adecuadamente a la estructura de la demanda actual y la prevista a corto plazo, y posteriormente, se amplíe su superficie. Del mismo modo será necesaria la ampliación de la plataforma específica para el estacionamiento de la aviación general a medio y largo plazo, todo ello siempre supeditado al desarrollo del Área Terminal.
- k) Ya se ha establecido en el capítulo correspondiente que el edificio terminal de pasajeros, a pesar de su remodelación hasta su actual configuración, es inadecuado para tratar, con el nivel de calidad establecido, el tráfico actual en llegadas, y con más motivo el previsto en el desarrollo previsible. En cuanto a las superficies destinadas a tratar el tráfico de salida, a corto plazo son adecuadas, aunque se manifiesten algo deficitarias en lo que se refiere a la calidad de servicio establecida, en los momentos de tráfico punta. Sin embargo se saturarían antes de alcanzar el desarrollo previsible.

Estas ampliaciones deberán ir acompañadas de la correspondiente dotación de superficies técnicas y administrativas, y deben realizarse de forma que el edificio terminal pueda responder eficazmente a la demanda estacional, es decir, modulando la superficie en servicio del mismo según aquella, mucho menor en invierno que en verano.

Asimismo, debe procurarse proporcionar mayores niveles de calidad en la atención al pasajero, aumentando las superficies por pasajero en las distintas áreas y dotando al edificio de más pasarelas de embarque.

- l) La capacidad conjunta de los aparcamientos de vehículos automóviles y de los accesos, se manifiesta insuficiente para atender la demanda prevista. Se demandan nuevas plazas para acomodar ya la demanda actual y la futura, y esto en todas las diferentes áreas de aparcamiento. En cualquier caso, su ampliación no debe representar ningún obstáculo.

Respecto a los accesos, sería conveniente duplicar los carriles existentes y replantear el actual trazado de las carreteras interiores con el objeto de independizar, en la medida de lo posible, el tráfico propio del aeropuerto del resto.



- m) Se hace necesaria la creación de una zona de carga/industrial/servicios donde puedan ubicarse los edificios de campo y/o hangares de las compañías aéreas, compañías de handling, etc.
- n) El edificio terminal de mercancías, se manifiesta obsoleto para atender convenientemente la demanda de transporte de mercancías, siendo posible causa de estrangulación del desarrollo de esta actividad durante todo el período de estudio del Plan Director. Además impide la expansión del edificio terminal de pasajeros por el lado de llegadas. Por ello, se recomienda la ubicación de la zona de carga en un emplazamiento diferente, dotando a los edificios de modernos sistemas de tratamiento de mercancías y, en particular, de paquetería, yendo ligado al desarrollo de la zona industrial y de los servicios de campo de las compañías.
- ñ) La oferta del aeropuerto para zonas comerciales, es totalmente insuficiente en el interior del edificio terminal. Como el aeropuerto acoge un tráfico muy importante de pasajeros en tráfico chárter debería existir una considerable oferta de áreas de ocio y comercio en el propio aeropuerto.

Esta oferta podría encauzarse tanto en el aspecto lúdico y recreativo como en el industrial ligado con el aeropuerto, zonas de mantenimiento, reparación de vehículos y aeronaves, etc., bien en el propio edificio terminal, caso de las zonas comerciales, bien reservando unas zonas cercanas al edificio terminal en donde ubicar las instalaciones.

- o) La oferta de suelo en el entorno aeroportuario, tanto para posibles ampliaciones del campo de vuelos del aeropuerto como para la instauración de las áreas que se comentaban en el punto anterior, puede ser buena o mala dependiendo de la dirección de expansión considerada; la mejor oferta de terrenos se encuentra en el norte, donde los hay reservados para actividades aeroportuarias. La peor oferta se presenta en el este del aeropuerto donde se ubica la zona de salinas conocida como El Saladar, que es considerada de cierto valor ecológico.

Como resumen-diagnóstico final, se puede afirmar que el Aeropuerto de Alicante, en su emplazamiento y configuración actuales, presenta, salvo en algunas áreas puntuales, unas excelentes condiciones para poder atender eficazmente, no ya su demanda actual de tráfico, sino la contemplada como futura.

A estas consideraciones hay que unir el hecho de que, según las opiniones recogidas en diversas reuniones de trabajo con los diferentes estamentos de la provincia, la demanda de tráfico seguirá con la estructura actual, pensando que su crecimiento será suave y estará favorecido por las tendencias que seguirán las políticas de desarrollo del turismo, parque temático, oferta complementaria a sol y playa, turismo de residencia, etc., las distintas actividades administrativas, instituciones feriales, Tribunal de Marcas,..

En la actualidad el aeropuerto está operando bajo unos niveles aceptables de calidad en su relación con la oferta de servicios que presenta al tráfico aéreo, situación que se puede extender, como se ha apuntado, a todo el desarrollo previsible y al máximo desarrollo posible.



Cuando el crecimiento del tráfico vaya superando los valores actuales, será necesario proceder a la ampliación del área terminal, ampliación que debería poder realizarse acompañada de una mejora en los accesos y de la creación de una zona comercial, modular/industrial, de la que está falta el aeropuerto; junto al crecimiento y reordenación del área terminal irá ligado el de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

### **6.1.2. Relación de Alternativas**

Este apartado tiene por objeto la propuesta y evaluación de las alternativas al desarrollo del campo de vuelos del Aeropuerto de Alicante.

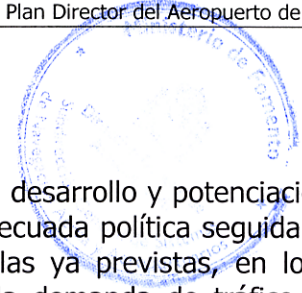
Resulta de gran importancia la realización de esta evaluación puesto que será la que conduzca de una forma clara a la obtención del objetivo a cumplir por el campo de vuelos.

Es importante fijar un límite para el período de alcance de las actuaciones que se proponen, mirando hacia el futuro de la instalación aeroportuaria pero sin excederse de la realidad actual. Valores habituales en la planificación son del orden de 15 años: la imprecisión de las previsiones no permite alcanzar más allá de este período. En este estudio se analizan las soluciones del campo de vuelos, a lo largo de estos años de predicción, sin olvidar la necesidad de efectuar otras propuestas que permitan alcanzar un mayor desarrollo del aeropuerto más allá de este período. Es lo que se denomina máximo desarrollo posible del aeropuerto, donde se deja una puerta abierta al futuro planificador para absorber los imprevisibles cambios de desarrollo operativo y tecnológico del aeropuerto.

La problemática del aeropuerto se ha analizado ampliamente en los correspondientes capítulos anteriores. En especial se ha comentado que la capacidad potencial que posee el campo de vuelos, en su actual configuración, para atender una demanda muy superior a la que ya se está dando actualmente, 22 movimientos/hora, una vez solucionado el problema de la restricción existente en el espacio aéreo, e incluso a las contempladas como posibles en el desarrollo previsible, 38 operaciones hora, puesto que está capacitado, por su configuración actual, para alcanzar el entorno de las 40 operaciones hora punta en el aeropuerto, valor que como puede comprobarse es superior a los mencionados.

Sin embargo, y tal como se ha señalado previamente, la superación de la capacidad puede producirse, de forma probable, posteriormente al desarrollo previsible contemplado en el estudio, por lo que se haría necesaria una ampliación del campo de vuelos.

Hay que hacer notar que el especial emplazamiento del Aeropuerto, óptimo en lo que se refiere a la cercanía y facilidad de acceso desde las ciudades de Alicante y Murcia a las que se unen el resto de los enclaves turísticos del entorno, está afectado por la presión que sobre él ejercen las edificaciones situadas en su parte sur, que se unen a las impuestas por los núcleos urbanos de El Altet y Torrellano y la Sierra del Colmenar. Esta constricción puede ahogar al aeropuerto evitando futuras actuaciones para la adecuación del mismo a la demanda, que la protección económica de la zona introducirá.



Por ello, y considerando al aeropuerto como parte fundamental del desarrollo y potenciación del área en que se enclava, se hace necesaria la continuidad de la adecuada política seguida hasta ahora, con la reserva de terrenos suficientes que completen a las ya previstas, en los que desempeñar las acciones futuras para adecuar el aeropuerto a la demanda de tráfico aéreo previsible a muy largo plazo.

Conforme a esto, el planeamiento del aeropuerto debería intentar evitar el estrangulamiento total del recinto aeroportuario, estableciendo un ambicioso máximo desarrollo posible que incluyera una ampliación del campo de vuelos con una segunda pista como elemento conformador del resto de las instalaciones aeroportuarias, dando así oportunidad, al efectuar la necesaria reserva de terrenos, a su desarrollo firme y decidido.

Quedaría de esta forma garantizada para el aeropuerto su pervivencia y operatividad en un futuro no muy lejano, en su actual emplazamiento, aún en el supuesto de que la demanda creciese muy por encima de las previsiones.

En el estudio de alternativas, complementario al del Plan Director, se explica de modo exhaustivo el desarrollo de las diferentes alternativas de ampliación propuestas para el Aeropuerto de Alicante-El Altet. A continuación se describen las tres propuestas más favorables:



## **Propuesta I**

Construcción de una nueva pista al norte denominada 10L-28R, con su eje situado a 1.300 m del eje de la pista actual, que pasaría a llamarse 10R-28L, y cuyo umbral 10L estaría desplazado en sentido 10-28 1.250 m. La nueva pista tendría una longitud final de 3.200 m (gráfico 1).

La definición por las coordenadas de los puntos medios de los umbrales sería la siguiente:

### **Pista actual 10R - 28L**

Longitud: 3.000 m

Anchura: 45 m

Umbral 10R:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 04" Longitud Oeste 0° 34' 30"
	Coordenadas UTM:	X = 712.107 Y = 4.240.225
	Elevación:	43,2 m
Umbral 28L:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 16' 47" Longitud Oeste 0° 32' 29"
	Coordenadas UTM:	X = 715.062 Y = 4.239.781
	Elevación:	13,2 m

### **Nueva Pista propuesta 10L - 28R:**

Longitud: 3.200 m

Anchura: 45 m

Umbral 10L:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 43" Longitud Oeste 0° 33' 26"
	Coordenadas UTM:	X = 713.634 Y = 4.241.476
	Elevación:	33 m
Umbral 28R:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 25" Longitud Oeste 0° 31' 16"
	Coordenadas UTM:	X = 716.798 Y = 4.240.998
	Elevación:	5 m



## **Propuesta II**

Construcción de una nueva pista al Sur de la actual, denominada 10R-28L, situando su eje a 1.500 m del eje de la pista existente, que pasaría a llamarse 10L-28R, y cuyo umbral 10R estaría adelantado, en sentido 10-28, 1.550 m. La nueva pista tendría una longitud final de 3.200 m (gráfico 2).

La definición por las coordenadas de los puntos medios de los umbrales sería la siguiente:

### **Pista actual 10L - 28R:**

Longitud: 3.000 m

Anchura: 45 m

Umbral 10L:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 04"
		Longitud Oeste 0° 34' 30"
	Coordenadas UTM:	X = 712.107 Y = 4.240.225
	Elevación:	43,2 m
Umbral 28R:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 16' 47"
		Longitud Oeste 0° 32' 29"
	Coordenadas UTM:	X = 715.062 Y = 4.239.781
	Elevación:	13,2 m

### **Nueva Pista propuesta 10R - 28L**

Longitud: 3.200

Anchura: 45 m

Umbral 10R:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 16' 29"
		Longitud Oeste 0° 35' 39"
	Coordenadas UTM:	X = 710.450 Y = 4.239.120
	Elevación:	52 m
Umbral 28L:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 16' 12"
		Longitud Oeste 0° 33' 30"
	Coordenadas UTM:	X = 713.610 Y = 4.238.660
	Elevación:	25 m





### **Propuesta III**

Construcción de una nueva pista 07-25, con su eje formando 30° con el eje de la pista actual, los cuales se cortarían en un punto, no perteneciente a las pistas de vuelo, equidistante 750 m de ambos umbrales 07 y 10 (gráfico 3).

La definición por las coordenadas de los puntos medios de los umbrales sería la siguiente:

#### **Pista actual 10 - 28**

Longitud: 3.000 m

Anchura: 45 m

Umbral 10:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 04"
		Longitud Oeste 0° 34' 30"
	Coordenadas UTM:	X = 712.107 Y = 4.240.225
	Elevación:	43,2 m
Umbral 28:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 16' 47"
		Longitud Oeste 0° 32' 29"
	Coordenadas UTM:	X = 715.062 Y = 4.239.781
	Elevación:	13,2 m

#### **Nueva Pista propuesta 07 - 25:**

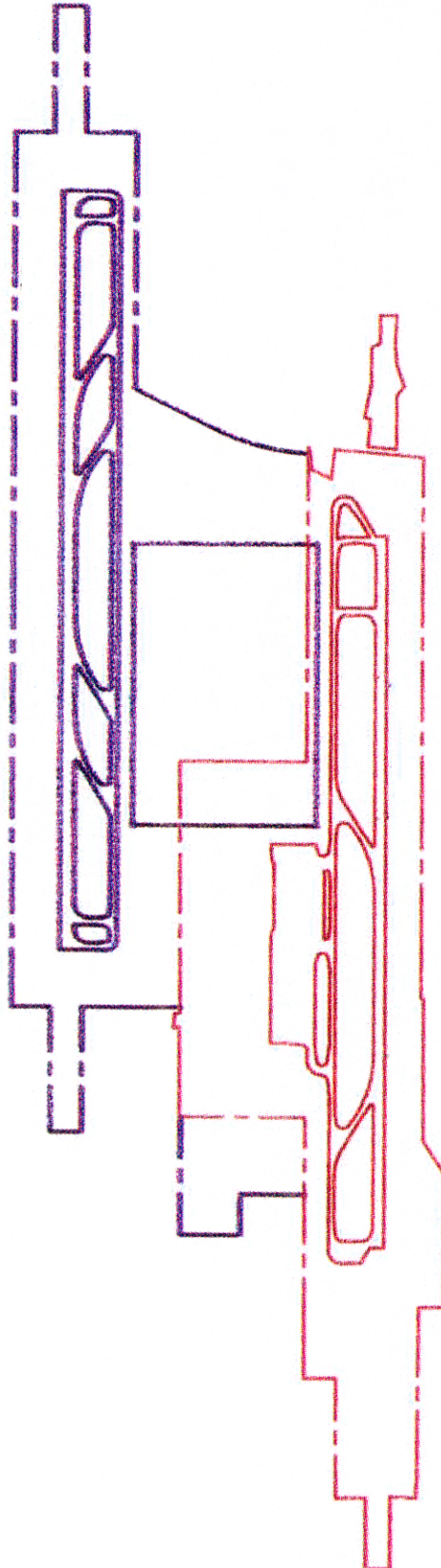
Longitud: 3.200 m

Anchura: 45 m

Umbral 07:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 21"
		Longitud Oeste 0° 34' 27"
	Coordenadas UTM:	X = 712.175 Y = 4.240.750
	Elevación:	50 m
Umbral 25:	Coordenadas geográficas:	Latitud Norte 38° 17' 56"
		Longitud Oeste 0° 32' 23"
	Coordenadas UTM:	X = 715.160 Y = 4.241.904
	Elevación:	20 m



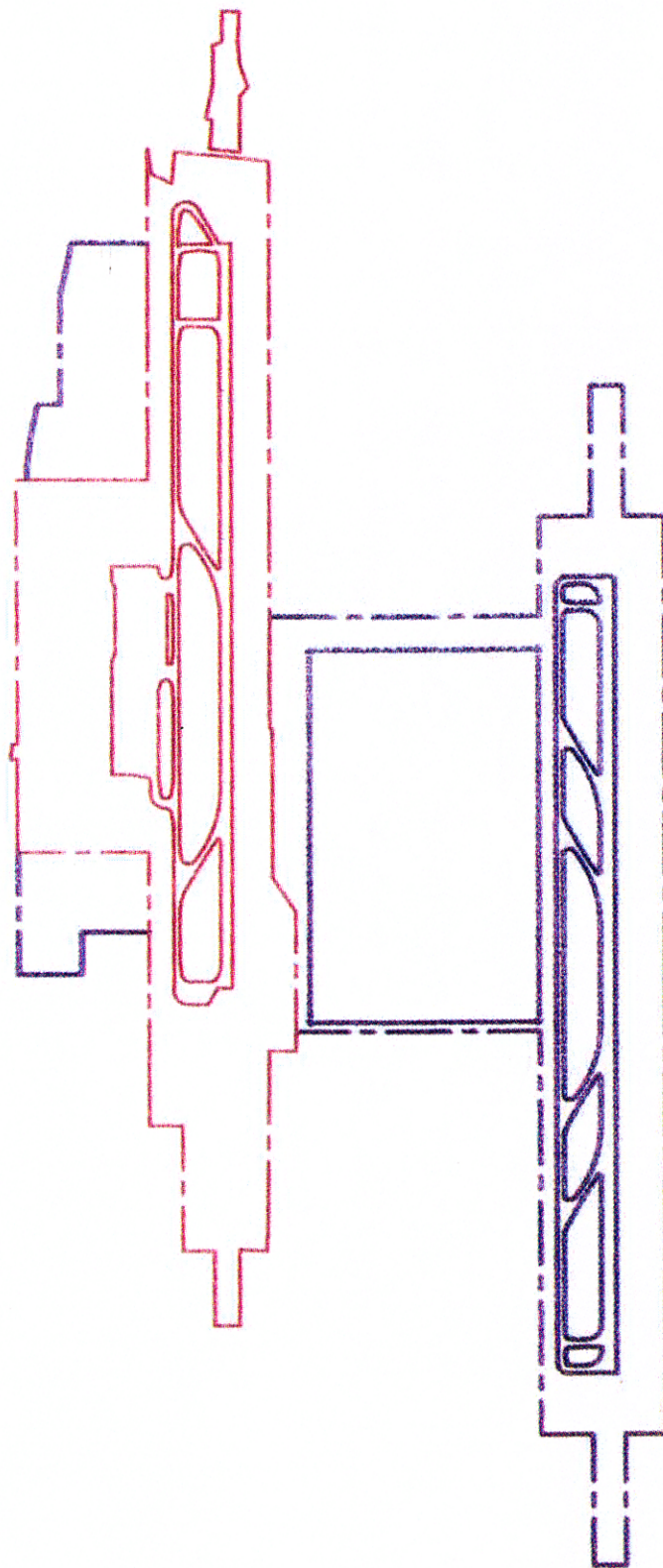
**Gráfico I**  
**PROPUESTA DE DESARROLLO I**



ESCALA  
1 : 30.000

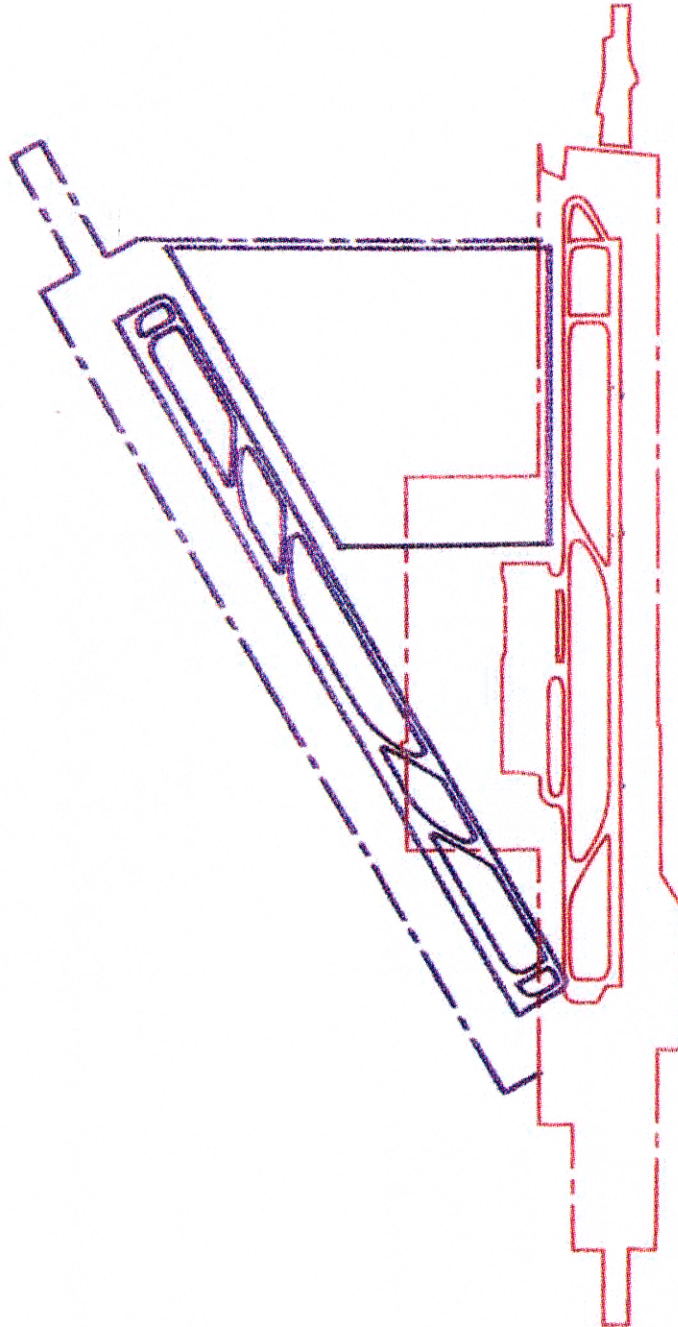


**Gráfico II**  
**PROPUESTA DE DESARROLLO II**

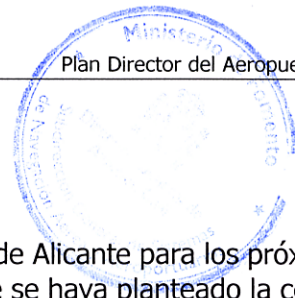


ESCALA  
1 : 30.000

**Gráfico III**  
**PROPUESTA DE DESARROLLO III**



ESCALA  
1 : 30.000



### 6.1.3. Valoración

El incremento esperado en el volumen de tráfico del Aeropuerto de Alicante para los próximos años, así como la configuración actual del campo de vuelos, hacen que se haya planteado la construcción de una segunda pista en el máximo desarrollo posible. El análisis de las diferentes alternativas estudiadas, así como su valoración figuran en los estudios complementarios, siendo la propuesta I, anteriormente descrita, la más conveniente para el Máximo Desarrollo Posible.

## 6.2. DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PREVISIBLE. ACTIVIDADES PREVISTAS

El Sistema General Aeroportuario se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano nº 4.1. "Zona de Servicio Propuesta. Estructura del S.G.A.", son las siguientes: "Subsistema de Movimiento de Aeronaves", "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales, y "Zona de Reserva Aeroportuaria".

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue, circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 258 hectáreas. Se representa en el Plano 4.1 del Plan Director.

1. Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 10-28, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte del campo de vuelos, a la altura del punto medio de la pista, frente al edificio terminal.
2. Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.
3. Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los de estacionamiento para aeronaves de carga-express, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie de 60,4 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano nº 4.4. "Zona de Servicio Propuesta Actividades Aeroportuarias":

1. Zona de Pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 34 hectáreas.
2. Zona de carga: contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 9 hectáreas.
3. Zona de servicios: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios

- destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 2 hectáreas.
4. Zona de aviación general: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0.4 hectáreas.
  5. Zona Industrial: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 8 hectáreas.
  6. Zona de abastecimiento energético: contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto, incluyendo la nueva depuradora prevista. Superficie: 7 hectáreas.

La Zona de Reserva contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y/o servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriores mencionadas. Ocupa una superficie de 4 hectáreas, y se representa en el Plano 4.1.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano nº 4.3 "Zona de Servicio Propuesta: Coordenadas UTM", en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. La superficie total del Sistema General Aeroportuario es de 322,4 hectáreas, y las coordenadas UTM que lo delimitan se muestran en la tabla siguiente.

<b>COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO</b>								
1	X	713019,0	16	X	715953,9	31	X	712868,3
	Y	4240562,8		Y	4239870,9		Y	4240000,4
2	X	713096,7	17	X	716078,2	32	X	712314,6
	Y	4241076,9		Y	4239867,4		Y	4240084,0
3	X	714043,4	18	X	716209,4	33	X	712330,2
	Y	4240934,3		Y	4239818,5		Y	4240187,5
4	X	714503,4	19	X	716361,7	34	X	711541,4
	Y	4241000,5		Y	4239795,5		Y	4240317,1
5	X	714373,7	20	X	716372,8	35	X	711561,6
	Y	4240952,1		Y	4239757,1		Y	4240423,2
6	X	714363,7	21	X	716491,4	36	X	711260,2
	Y	4240885,9		Y	4239739,1		Y	4240468,7
7	X	714752,9	22	X	716481,1	37	X	711275,2
	Y	4240826,9		Y	4239670,8		Y	4240567,6
8	X	714919,9	23	X	716272,1	38	X	711571,8
	Y	4240760,5		Y	4239702,0		Y	4240522,8
9	X	714866,1	24	X	716176,6	39	X	711590,2
	Y	4240404,8		Y	4239682,5		Y	4240644,2
10	X	715360,5	25	X	716146,7	40	X	712084,5
	Y	4240329,8		Y	4239720,4		Y	4240569,6
11	X	715342,6	26	X	715924,3	41	X	712104,4
	Y	4240211,2		Y	4239754,0		Y	4240700,9
12	X	715988,0	27	X	715872,9			
	Y	4240110,4		Y	4239647,6			
13	X	715889,6	28	X	713615,0			
	Y	4240112,9		Y	4239988,7			
14	X	715840,0	29	X	713613,5			
	Y	4240037,8		Y	4239978,8			



15	X	715962,7	30	X	713020,2		
	Y	4240007,2		Y	4240068,5		

A los efectos de la delimitación de la zona de servicio, se considera incluido en ella, como sistema imprescindible para la operatividad del aeropuerto, la gestión y la seguridad de las operaciones aéreas, la nueva estación de radar secundario prevista en el Plan, ubicada en el término municipal de Torremanzanas, en una parcela con una extensión de 784 m<sup>2</sup>, y cuyas coordenadas UTM son las siguientes:

X= 723903,1755      X= 723917,4397      X= 723944,9419      X= 723930,6791  
 Y= 4279690,3146      Y= 4279675,8705      Y= 4279703,0261      Y= 4279717,4712

### 6.3. ACTUACIONES AEROPORTUARIAS PROPUESTAS

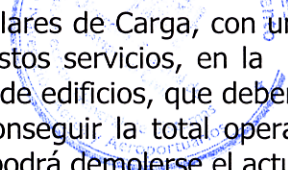
Con los resultados de los análisis y comparaciones entre las necesidades futuras del aeropuerto y la capacidad actual del mismo, pueden definirse las siguientes actuaciones, para adecuar el Aeropuerto de Alicante al Desarrollo Previsible del mismo.

- **Adquisición de terrenos**

- Se estiman necesarias unas 27 Ha del término municipal de Elche.

- **Obras de infraestructura**

- Subsistema de movimiento de aeronaves
  - Ampliación de la Pista de Vuelos en 400 m por su cabecera 10, como aparece reflejado en planos hacia el Oeste, bien por la 28 hacia el Este, o bien en parte por ambas. Esta construcción viene acompañada de la ampliación de la calle de rodadura en 400 m, enlace/s con la/s nueva/s cabecera/s de 200 m y un apartadero de espera de 9.300 m<sup>2</sup>.
  - Construcción de una calle de salida rápida a 30º de 300 m de desarrollo, para atender la cabecera 28, y situada a 1.600/1.800 m del umbral actual.
  - Reordenación de puestos de estacionamiento de aeronaves en plataforma existente y ampliación de la misma por ambos lados en un total de 125.000m<sup>2</sup>, y conexión por calle de rodaje, por su extremo Sureste, con calle de rodaje paralela mediante un tramo de unos 600 m.
- Subsistema de actividades aeroportuarias
  - Creación de una superficie reservada a carga/asistencia en tierra de 80.000 m<sup>2</sup>. Posterior sería susceptible de efectuar una ampliación de la misma en 10.000 m<sup>2</sup>. Según demanda podría realizarse una nueva ampliación sobre el área reservada para zona industrial.
  - Creación de una zona modular/industrial de unos 20.000 m<sup>2</sup>.

- 
- Construcción de Edificios Modulares de Carga, con un total de 1.400 m<sup>2</sup>, para las compañías adjudicatarias de estos servicios, en la ubicación propuesta. Con la puesta en servicio de este tipo de edificios, que deberán ir acompañados de las actuaciones necesarias para conseguir la total operatividad de las mencionadas compañías, aquí no valoradas, podrá demolerse el actual Edificio de Carga de Iberia y permitir así la expansión del Área Terminal de pasajeros por su lado este.
  - Ampliación del Área Terminal de Pasajeros, en una superficie aproximada de 75.000 m<sup>2</sup>, para atender las necesidades derivadas de la demanda prevista en el período de estudio de este Plan Director. Las nuevas superficies albergarán tanto las áreas necesarias para el tratamiento de los pasajeros como las que se requieran para instalar las dependencias de la administración aeroportuaria, cuerpos y fuerzas de Seguridad del Estado, así como dependencias técnicas. Con ello, el actual edificio Bloque Técnico podrá ser eliminado de primera línea de plataforma y permitir futuras ampliaciones por el oeste del Área Terminal de Pasajeros.
  - Ampliación en 45.000 m<sup>2</sup> del aparcamiento.
  - Desarrollo de una zona comercial y de ocio en una superficie de 12.000 m<sup>2</sup> situada al norte del área terminal de pasajeros.
  - Construcción de 5.300 m de carreteras interiores para dar acceso a la nueva zona modular y área terminal de pasajeros.
  - Adecuación y reposición de infraestructuras y servicios existentes.

Incluidos en el Plan de Inversiones de Aena se encuentran, la

- Construcción de un nuevo edificio para el SEI.
- Nueva depuradora.
- Construcción de una subestación eléctrica.





- **Equipos y Material Móvil**

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones con instalación de equipos y material móvil para:

- Señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación de la pista, rodadura y apartadero, y la plataforma de aviación comercial.
- Señalización y balizamiento de las nuevas calles de salida rápida y calle de acceso a plataforma.
- Edificio Terminal de Pasajeros y edificios de mercancías.
- Ampliación del SATE.
- Cuatro nuevas posiciones asistidas de aeronaves (pasarelas).
- Renovación de equipos SEI para atender las nuevas necesidades del aeropuerto.
- Alumbrado para las nuevas vías de circulación.

Además de todos estos equipos, que se citan individualmente aunque no de forma excluyente sino indicativa, será necesario proceder a adquirir, montar y realizar los elementos necesarios de unión a las redes existentes actuales o previstas en las que se integran dichos equipos, así como ejecutar las obras que consigan su perfecto funcionamiento, y que caen fuera del alcance de este estudio.

Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar el tráfico del Desarrollo Previsible del aeropuerto.

En los cuadros 6.I y 6.II se resumen las actuaciones propuestas.



Cuadro 6.I

**NECESIDADES EN INFRAESTRUCTURA**

<b>CONCEPTO</b>	<b>DESARROLLO PREVISIBLE</b>
Adquisición de terrenos (Ha)	27
Pista de Vuelos (ml)	400
Calles de Rodaje (ml)	1.200
Calles de Salida Rápida (ml)	300
Apartaderos de espera (m <sup>2</sup> )	9.300
Pavimento Plataformas (m <sup>2</sup> )	125.000
Área Terminal Pasajeros (m <sup>2</sup> )	75.000
Área Terminal Carga (m <sup>2</sup> )	1.400
Circunvalaciones y carreteras interiores (ml)	5.300
Aparcamiento (m <sup>2</sup> )	45.000
Zona modular/industrial/carga (m <sup>2</sup> )	100.000
Área de ocio/comercial (m <sup>2</sup> )	12.000
Edificio SEI (ud)	1
Subestación eléctrica (ud)	1
Depuradora (ud)	1

Cuadro 6.II

**NECESIDADES EN EQUIPOS E INSTALACIONES**

<b>CONCEPTO</b>	<b>DESARROLLO PREVISIBLE</b>
Equipos E. Terminal	Adquisición e instalación
Pasarelas asistencia aeronaves	"
Equipos T. de carga	Adquisición e instalación
Hipódromos recogida	"
Equipos Contraincendios	Adquisición e instalación
Ampliación SATE	"
Mostradores de facturación	"
Balizamiento e iluminación	Adquisición e instalación
Alumbrado vías circulación	"

## 6.4. ACTUACIONES PROPUESTAS POR NAVEGACIÓN AÉREA

Dentro del ámbito del SGA se considera también la estación Radar, actualmente en fase de proyecto y de próxima ejecución, ubicada en el término municipal de Torremanzanas, en la Sierra dels Plans, según se refleja en el punto 2 del Anexo 2, página A2.32 y planos esquemáticos A2.I y A2.II del final de dicho anexo, al Sureste del vértice geodésico ubicado en las coordenadas geográficas 38° 38' 14" N, 000° 25' 38" W, en la cuña de terreno de este término municipal limitada por los de Alcoy y Benifallín.

- Otros Espacios Aeronáuticos y Servicios de control de Tránsito Aéreo existentes

Además de todo lo anteriormente descrito, conforme al R.D.2591/1998, art.3, se consideran incluidos en el Ambito del Sistema General Aeroportuario (SGA) del Desarrollo Previsible los siguientes espacios aeronáuticos ubicados fuera del recinto aeroportuario, pertenecientes al término municipal de Elche, las parcelas del NDB y VOR/ DME cuyas características se detallan en el siguiente cuadro, representadas esquemáticamente en los gráficos A2.XIX y A2.XX:

### RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

Instalación (VAR)	ID	FREQ	HR	Coordenadas	ELEV DME	Observaciones
VOR	ALT	113.800 MHz	H24	381605.8079N 0003412.4070W	50,15 m	
DME	ALT	CH 85 X	H24	381605.9519N 0003412.2206W	165 ft	
NDB	ALT	429.000 kHz	H24	381715.2567N 0003305.2996W		COV 50 NM