



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



1. INFORMACIÓN URBANÍSTICA, COMUNIDAD AUTÓNOMA Y AYUNTAMIENTOS

1.1. SITUACION ADMINISTRATIVA DEL PLANTEAMIENTO

El modelo vigente de ordenación del territorio en el que está enclavado el Aeropuerto de Alicante es el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Elche, aprobado el 25 de mayo de 1998.

1.2. PLANTEAMIENTOS TERRITORIALES, PLANES GENERALES O NORMAS SUBSIDIARIAS. DATOS REFERENTES AL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

El Plan General de Ordenación Urbana de Elche, municipio en el que se encuentra enclavado el Aeropuerto de Alicante-El Altet, se refiere en su *Sección Tercera* y en artículos correspondientes a otras secciones a la *Red Aeroportuaria*. Dichos artículos se exponen a continuación.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ELCHE

SECCIÓN TERCERA. RED AEROPORTUARIA

Artículo 93. Definición.

Comprende el conjunto del aeropuerto de El Altet y su zona de servicio. El área que circunda el aeropuerto, constituida por el territorio sometido a las servidumbres aéreas o zona subperiférica del aeropuerto, estará sujeta a lo que se dispone en la legislación especial en la materia y a lo que se disponga en estas Normas.

Artículo 94. Condiciones de edificación y uso

Se distinguen en el recinto del aeropuerto y su zona de influencia cuatro zonas diferenciadas con distintas calificaciones urbanísticas y a cada una de las cuales le son de aplicación diferentes condiciones de edificación y uso:

- Espacios interiores al recinto aeroportuario. Clave C.
- Zona prevista para el desarrollo del aeropuerto. Clave 54.
- Zona reservada para la futura ampliación del aeropuerto. Clave 55.
- Zona incluida en el ámbito de la zona de protección de ruidos. Clave 51S.

Espacios interiores al recinto aeroportuario. Clave C.

Las condiciones de edificación y uso serán las que vengan dictadas por las necesidades técnicas de funcionamiento del aeropuerto.

Se admiten como usos compatibles los de servicio a los usuarios del aeropuerto, tales como comercial, residencial público, aparcamiento, en particular los vehículos de alquiler, administrativo y servicios personales, establecimientos de cafetería y restaurantes, almacenes, etc.



Deberán estar ubicados contiguos y en relación con las áreas de pasajeros, no autorizándose actividades que por su dimensión trasciendan a usuarios ajenos al aeropuerto ni su emplazamiento en construcciones segregadas o disociadas de las del mismo.

Las solicitudes de licencia estarán suscritas por el organismo titular del aeropuerto y en el caso de concesiones, la autorización correspondiente incluirá un informe de compatibilidad con las instalaciones del aeropuerto y el cumplimiento de servidumbres aeronáuticas. En cualquier caso, deberán contar con la declaración previa de interés comunitario.

Zonas para el desarrollo del aeropuerto. Clave 54.

Le será de aplicación a este suelo lo señalado en el art, 207 de esta Normativa y las Ordenanzas correspondientes.

Zona reservada para la futura ampliación del aeropuerto. Clave 55.

Le será de aplicación a este suelo lo señalado en el art. 209.3 de esta Normativa, y las ordenanzas correspondientes.

Zona incluida en el ámbito de protección de ruidos. Clave 51S

Le será de aplicación lo señalado por el artículo 200 de estas Normas y las Ordenanzas correspondientes.

SECCIÓN CUARTA. RED DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS TÉCNICOS. CLAVE E

Artículo 95. Definición

Los suelos clasificados con la Clave E son los destinados a acoger las infraestructuras de los servicios técnicos de electricidad, suministro de agua, estaciones depuradoras de aguas residuales, centros de tratamiento y eliminación de residuos domésticos, servicios de telecomunicación, parques de material de limpieza, maquinaria y otros adscritos a los servicios públicos.

Artículo 96. Condicionantes de edificación y de usos

1. Se permitirán tan sólo las construcciones e instalaciones necesarias al servicio de que se trate, con una edificabilidad máxima de $1 \text{ m}^2/\text{m}^2\text{s}$.
2. Las edificaciones destinadas a estos usos al servicio de las áreas de nueva urbanización no computarán a efectos de la edificabilidad permitida. Sus condicionantes de localización y sus características físicas vendrán determinadas por los requerimientos técnicos específicos y, cuando así se indique expresamente, mediante la ordenación previa de la zona. En ningún caso podrán, sin embargo, invadir los suelos destinados a vial público.



SECCIÓN QUINTA. RED DE EQUIPAMIENTOS. CLAVE F

Artículo 97. Definición

Comprende los suelos destinados a usos comunitarios de exigencia colectiva.

El suelo destinado a equipamiento será:

- De titularidad pública: cuando esté o haya de estar al servicio del público por formar parte del equipamiento comunitario previsto por el planeamiento, está integrado en la red primaria de la ordenación estructural del territorio, proceda de cesiones gratuitas u obligatorias o de expropiaciones, o bien se trate de un equipamiento existente de propiedad pública.
- De titularidad privada: cuando se trate de equipamientos existentes de titularidad privada.

SECCIÓN SÉPTIMA. USOS DEL SUELO

Artículo 182. Generalidades

1. El suelo no urbanizable carece de aprovechamiento urbanístico alguno. Las edificaciones e instalaciones permitidas lo son en razón del fomento y protección al desarrollo de los usos propios del suelo no urbanizable que quedan definidos en esta Normativa.
2. Las limitaciones a la cuantía de los usos, al tamaño y disposiciones de las edificaciones y a las transformaciones del terreno natural, se establecen en función de la compatibilidad de los usos entre sí y del equilibrio ecológico del espacio donde se ubican.
3. El Plan General reserva suelo para la realización de determinadas obras de infraestructuras y para la implantación de ciertos servicios públicos previendo reservas de suelo dotacional, de acuerdo con lo señalado por la Ley del suelo no urbanizable.
4. Se prevé la posibilidad de redacción de Planes Especiales en el ámbito del suelo clasificado como no urbanizable, de acuerdo con los fines generales señalados por la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística y para ordenar específicamente determinadas áreas de dicho suelo, estableciendo en ellas directrices detalladas de utilización del suelo y actuación territorial.
5. No se permitirá en suelo no urbanizable la apertura de nuevos caminos, salvo que su necesidad se deduzca de un estudio del territorio o de planeamiento específico.

Artículo 183. Limitaciones de carácter general

1. En el suelo no urbanizable no se admitirán otros usos, instalaciones o edificaciones más que las expresamente permitidas en este Plan General para cada clase de suelo. Su desarrollo se ajustará a las limitaciones establecidas en cada tipo de zona.



2. El suelo sometido a cualquier tipo de servidumbre estará sujeto a las regulaciones específicas que, como consecuencia de aquélla, sean de aplicación. De las mismas, se destacan por su influencia en una mayor superficie de suelo, las siguientes:

a) Servidumbre de Carreteras:

Para cualquier solicitud de licencias de obras e instalaciones, será preceptiva la autorización del Organismo titular de la Carretera.

b) Servidumbre del Aeropuerto.

Se distingue una doble servidumbre:

1. Terrenos calificados como 51 S situados junto al recinto del Aeropuerto. Estarán afectados con carácter vinculante por las especificaciones que sobre incompatibilidad de ruidos o emisiones gaseosas contengan los informes previos emitidos por la Dirección General de Aviación Civil. En particular se prohíbe el uso de vivienda en dicha zona.
2. Terrenos ubicados en el ámbito del cono de aproximación del aeropuerto. Requerirán informe favorable del organismo citado en el punto anterior.

Artículo 184. Parcelaciones y segregaciones

1. Con carácter general quedan prohibidas en el suelo no urbanizable las parcelaciones urbanísticas, así como las edificaciones que impliquen peligro de formación de núcleo de población.
2. Se presupone peligro de formación de núcleo urbano cuando:
 - a) Se soliciten autorizaciones para parcelaciones rústicas o segregaciones simultáneas de más de tres parcelas inferiores a la parcela mínima establecida para esta clase de suelo.
 - b) Se soliciten autorizaciones para la ejecución de servicios e infraestructuras tendentes a la formación de solares.
 - c) Se soliciten licencias de edificación de viviendas unifamiliares en parcelas de superficie inferior a la establecida como mínima para cada zona por este plan.

Artículo 186. Ordenación del suelo no urbanizable

1. Este Plan distingue dentro de suelo no urbanizable las siguientes categorías:
 - a) Suelo no urbanizable común
 - b) Suelo no urbanizable de especial protección
2. Dentro del suelo no urbanizable común se ordena el suelo con las siguientes zonas:
 - Clave 51: común general
 - Clave 52: común de reserva



- Clave 53: saladares y carrizales
- Clave 54: previsión de desarrollos
- Clave 55: protección de sistemas
- Clave 56: huertos dispersos de palmeras

Artículo 197. Régimen de usos.

Al margen de lo señalado en el Artículo siguiente, al suelo incluido en esta Clave le son de aplicación las siguientes condiciones de uso:

1. Se considera permitido con carácter general el uso agrícola.
2. Son usos permitidos mediante el procedimiento que le es de aplicación, las obras e instalaciones requeridas para las infraestructuras y los servicios públicos estatales, autonómicos o locales que precisen localizarse en este suelo.
3. Son usos permitidos previa autorización municipal y al amparo de la correspondiente licencia, los siguientes:
 - a) Almacenes vinculados a alguna actividad agrícola, ganadera o forestal.
 - b) Instalaciones precisas para la explotación agrícola, ganadera, forestal o cinegética.
 - c) Actividades de servicios vinculados funcionalmente a las carreteras.
4. Son usos permitidos, previa declaración de interés comunitario, aquéllos regulados en el Art. 175.3 letras b) y c) que puedan ser considerados como equipamientos comunitarios.
5. Son usos permitidos a través del procedimiento extraordinario a que hace referencia el Art. 185 de esta Normativa las actividades terciarias e industriales de especial importancia.
6. Se declara prohibido e incompatible cualquier otro uso.

Artículo 198. Régimen de usos para la zona del Aeropuerto.

3. Al suelo calificado con la clave 54 ubicado junto al aeropuerto, le serán de aplicación el mismo régimen de usos señalado en el artículo anterior, siempre que tengan relación con el funcionamiento del propio aeropuerto y haya emitido informe favorable sobre el particular la Dirección General de Aviación Civil.
4. Asimismo, cualquier solicitud de licencias requerirá informe previo favorable del Ministerio de fomento en cuanto a su compatibilidad con el futuro trazado del ferrocarril en la zona.

SECCIÓN CUARTA. COMÚN DE RESERVA. CLAVE 52

Artículo 201. Definición.

1. Este Plan General califica como suelo no urbanizable común de reserva, dentro del cual se encuentran los montes y lomas, a todo aquél que deba ser preservado de la urbanización



y de cualquier alteración en base a su interés en la conformación topográfica del territorio municipal y a su aprovechamiento forestal.

2. Los terrenos calificados con esta Clave son los delimitados en los planos de la serie A-1 a escala 1:10.000, con la denominación Clave 52.
3. Dentro de este área geográfica homogénea, se califica con la Clave 52p a los montes de propiedad pública catalogados. Dichos montes se encuentran sometidos a un régimen específico de protección derivado de su propio carácter de bien de utilidad pública, y están sometidos a las mismas limitaciones que la Clave 52. En caso de contradicción o errores en su delimitación, el deslinde del monte será dominante.

Artículo 202. Régimen de usos.

Sin perjuicio de lo establecido en el Art. 200 de estas Normas, que será de aplicación a esta Clave, en la Clave 52 se establece el siguiente régimen de usos:

1. Se considera permitido con carácter general el uso agrícola.
2. Se consideran permitidas, mediante el procedimiento que le es de aplicación, las obras e instalaciones requeridas para las infraestructuras y los servicios y equipamientos públicos.

SECCIÓN SEXTA. PREVISIÓN DE DESARROLLOS. CLAVE 54

Artículo 205. Definición.

1. Corresponden a esta Clave las áreas de suelo no urbanizable que el Plan General pretende reservar para ubicar en ellas actividades de especial importancia para el futuro crecimiento de la ciudad en cuanto al desarrollo de actividades de servicios o de áreas residenciales, al amparo de lo establecido por la vigente legislación urbanística y por la regulación que se hace en los Artículos 225, 226 y 227 de esta Normativa.
2. Los terrenos calificados como previsión de desarrollo son los delimitados en los planos de la serie A-1 a escala 1:10.000 y denominados con la Clave 54.

Artículo 206. Régimen de usos.

Con excepción de lo señalado en el artículo siguiente, al suelo incluido en esta Clave, le son de aplicación las siguientes condiciones de uso:

1. Se considera permitido con carácter general el uso agrícola.
2. Son usos permitidos mediante el procedimiento que le es de aplicación, las obras e instalaciones requeridas para las infraestructuras y los servicios y equipamientos públicos.
3. Son usos permitidos previa autorización municipal y al amparo de la correspondiente licencia, los siguientes:
 - a) Almacenes vinculados a alguna actividad agrícola, ganadera o forestal.

- b) Instalaciones precisas para la explotación agrícola, ganadera, forestal o cinegética.
4. Se considera un uso permitido, previa autorización municipal y al amparo de la correspondiente licencia, las actividades de servicios vinculados funcionalmente a las carreteras, con excepción de lo señalado más adelante para el Área 3.
 5. Son usos permitidos, siempre que se cumpla la condición de compatibilidad de usos del punto anterior y con la excepción de lo señalado a continuación en otro punto para el Área 3, previa declaración de interés comunitario, los usos regulados en el Art. 187.3 b) y c), excepto bares, cafeterías y restaurantes, que sólo estarán permitidos cuando se ubiquen en edificaciones preexistentes legalmente construidas en el momento de la aprobación definitiva de este Plan, con las condiciones del Artículo 199.4.
 6. Son usos permitidos, siempre que se cumpla la condición de compatibilidad de usos del punto 4, y con la excepción de lo señalado en el punto 8 de este artículo para el Área 3, a través del procedimiento extraordinario a que hace referencia el Art. 197 de esta Normativa, las actividades terciarias e industriales de especial importancia.
 7. Se declara prohibido e incompatible cualquier otro uso.
 8. En la zona de Clave 54 situada en el Área 3 de este acuerdo con el Artículo 226 de estas Normas, se consideran permitidos los usos a que se hace referencia en los puntos 4, 5 y 6 de este artículo, siempre que, previamente al inicio de los trámites para su instalación, se redacte un Plan Especial en el que se recoja la incidencia de su implantación en el ámbito del Área y cuente con informe favorable de la Universidad.

Artículo 207. Régimen de usos para la zona del Aeropuerto.

1. Al suelo calificado con la Clave 54, ubicado junto al Aeropuerto, le será de aplicación el mismo régimen de usos señalado en el artículo anterior, siempre que tengan relación con el funcionamiento del propio Aeropuerto y haya emitido informe favorable sobre el particular la Dirección General de Aviación Civil.
2. Asimismo, cualquier solicitud de licencias en la zona requerirá informe previo favorable del Ministerio de Fomento en cuanto a su compatibilidad con el futuro trazado del ferrocarril en ella.

SECCIÓN SÉPTIMA. PROTECCIÓN DE SISTEMAS. CLAVE 55

Artículo 208. Definición.

1. Corresponden a esta Clave las áreas de suelo no urbanizable con limitaciones y restricciones en el uso de la propiedad y cuyo fin es garantizar y proteger el funcionamiento de las infraestructuras, tales como carreteras y de los elementos naturales como los barrancos.
2. Los terrenos calificados como protección de sistemas son los delimitados en los planos de la serie A-1 a escala 1:10.000 y denominados con la Clave 55.



Artículo 209. Régimen de usos

1. Es un uso permitido en esta Clave, con las limitaciones propias de la normativa sectorial que le sea de aplicación, el uso agrícola.
2. Se prohíbe cualquier uso no directamente compatible con el tipo de protección que se pretende y toda clase de construcciones e instalaciones que no vayan dirigidas a potenciar dicha protección.
3. El suelo calificado con esta Clave y situado junto al Aeropuerto se encuentra reservado para la futura ampliación del mismo. Hasta que no se redacte el Plan Especial para su ampliación, únicamente se permitirán en él, los usos relacionados con el desarrollo de las infraestructuras del Aeropuerto que cuenten con informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil y del Ministerio de Fomento en cuanto a lo señalado por el Art.207.2

SECCIÓN OCTAVA. HUERTOS DISPERSOS DE PALMERAS. CLAVE 56

Artículo 210. Definición.

1. Corresponden a esta Clave las áreas de suelo no urbanizable formadas por agrupaciones de palmeras con estructura de huertos, repartidas por todo el término municipal.
2. Los terrenos calificados como huertos dispersos de palmeras son los delimitados en los planos de la serie A-1 a escala 1:10.000 denominados con la Clave 56.
3. Al margen de lo señalado específicamente para esta Clave, a los terrenos que se encuentren ubicados dentro del perímetro de la Clave 53, le serán de aplicación, además, las condiciones específicas señaladas por esta normativa para ella.

2. PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, C.A. Y MUNICIPIOS

La Consellería D'Obres Públiques, Urbanisme I Transports en su reunión del Consejo asesor del PATEMA de 27 de febrero de 1998 analizó el territorio del entorno metropolitano de Alicante. Se vio como es, sus características físicas y medioambientales y también su uso, las formas de ocupación y funciones territoriales. Se analizaron los valores del medio, sus recursos y riesgos, así como la evolución de los asentamientos urbanos, los recursos humanos, la estructuración territorial y la competitividad productiva del territorio.

Quedó claro el gran potencial existente. El área Elche-Alicante se está configurando como una región metropolitana que por su potencial económico y demográfico se sitúa en el segundo nivel jerárquico en el sistema de ciudades de la Comunidad Valenciana, constituyendo la segunda conurbación más grande de la comunidad, después del área metropolitana de Valencia, con una población en torno a los 600.000 habitantes. La política territorial de la Generalitat es la de conformar una gran región metropolitana al sur de la Comunidad Valenciana, enmarcable en el conjunto de las grandes áreas metropolitanas europeas en el marco del Arco Mediterráneo.



Por otra parte es imprescindible corregir las carencias para su desarrollo y por lo tanto la necesidad de fortalecer una gran área metropolitana que aprovechara y dinamizara este potencial, reforzando entonces los espacios de oportunidad y proyectos estratégicos. Se vio también que una pieza fundamental de la actuación en la visión metropolitana está claramente identificada en el área sur de Alicante y norte de Elche.

En lo que respecta al Aeropuerto se detectó la siguiente problemática:

- Necesidad de incrementar la capacidad del aeropuerto prolongando la pista de vuelos existente y previsión de una segunda pista.
- Deficiente accesibilidad por carretera e inexistencia de comunicación con el ferrocarril.

Se propusieron las siguientes actuaciones:

- Ampliación del recinto aeroportuario preveyendo suelo suficiente para satisfacer las necesidades de futuro, incrementando su capacidad y ejecutando una segunda pista, consolidando así la internacionalidad del aeropuerto.
- La accesibilidad al aeropuerto queda garantizada con las soluciones viarias y ferroviarias posteriormente descritas, especialmente con la ejecución de la nueva estación ferroviaria y con línea para velocidad alta como servicio directo en vía general al aeropuerto, que convertirá al Altet en uno de los grandes aeropuertos internacionales.

3. AREAS DE AFECCION POR SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

En el Anexo 2 se han considerado con todo detalle el espacio aéreo del aeropuerto así como las ayudas necesarias para un correcto funcionamiento en las diferentes etapas de desarrollo.

Para lograr estos objetivos, es necesario a la vez, el cumplimiento estricto de las servidumbres aeronáuticas que garantizan la seguridad de los movimientos de las aeronaves en el entorno del aeropuerto. Las servidumbres aeronáuticas en vigor para este aeropuerto fueron establecidas por el Real Decreto nº 2.289/86, de 25 de septiembre, B.O.E. nº 261, de 31 de Diciembre de 1986, y en ellos se definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos previstas.

En la parte II-Planos, se adjunta el plano de Servidumbres aeronáuticas establecidas para el Aeropuerto de Alicante en su configuración actual.

Al llevarse a cabo las actuaciones en el desarrollo previsible del aeropuerto, deberán actualizarse las servidumbres aeronáuticas, mediante la promulgación de nuevos Reales Decretos y , a su vez, se irán confeccionando nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves en las diversas configuraciones de campo de vuelos.

La tramitación de nuevos Reales Decretos de Servidumbres Aeronáuticas deberá ser realizada en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil, a la cual se deberá suministrar los datos

correspondientes del campo de vuelos y de las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea incluidas en cada una de las actuaciones que se lleven a cabo en el aeropuerto.

El establecimiento de las nuevas servidumbres aeronáuticas puede afectar a comunidades o propietarios en sus propiedades de uso, por ello deberían valorarse las indemnizaciones que la creación de las nuevas servidumbres podrían dar lugar y, dada la existencia de Planes de Ordenación General del Territorio en el área de ubicación del aeropuerto, sería conveniente ofrecer a las Autoridades relacionadas con este tema las nuevas necesidades en servidumbres aeronáuticas, que se estima puede tener el aeropuerto en su desarrollo, con el fin de que en dicho documento se contemple este aspecto y no se coarte el crecimiento de la instalación aeroportuaria por mala planificación en usos de terreno.

Las superficies afectadas por las servidumbres del campo de vuelos previstas para el Desarrollo Previsible del aeropuerto se indican en el plano número 6.2: Servidumbres Aeronáuticas: Desarrollo Previsible.

Estas superficies comprenden las servidumbres necesarias para el crecimiento del aeropuerto hasta un nivel de tráfico entorno a los diez millones de pasajeros al año.

4. ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL

4.1. AFECCION ACUSTICA

Uno de los aspectos más importantes actualmente en el análisis de la incidencia medioambiental del aeropuerto en el entorno es el estudio de los niveles de contaminación acústica.

Si bien no existe un pronunciamiento oficial por parte de las autoridades españolas en lo relativo a esta materia se considera necesario anticiparse a la legislación a la hora de elaborar el Plan Director del aeropuerto para evitar la existencia de zonas conflictivas con importantes afecciones a la población asentada.

Se debe, por tanto, además de definir los usos compatibles con el ruido aeroportuario, fijar por ley, las áreas con limitaciones de uso.

Es competencia y responsabilidad, tanto de los Ayuntamientos de Alicante y de Elche como de la Generalidad Valenciana, recoger estas áreas, que se indican en los Planos Directores, como posibles zonas incompatibles en sus usos con la vivienda, y regularlas legislativamente, dentro de la figura preparada al respecto por la administración: El Plan General.

Para la evaluación del impacto producido por el ruido de las aeronaves en el aeropuerto y sus alrededores, se utiliza un programa de simulación de ruido desarrollado por la Oficina de Medio Ambiente y Energía de la FAA llamado **Integrated Noise Model (INM) -versión 5.2-**. Se calculan las huellas de ruido para el escenario actual y el Desarrollo Previsible, utilizando la métrica Leq correspondientes a los siguientes niveles de ruido:

$Leq_{día}$ → 60 dB (A), 65 dB (A), 70 dB (A), 75 dB (A), 80 dB (A)
 Leq_{noche} → 50 dB (A), 55 dB (A), 60 dB (A), 65 dB (A), 70 dB (A)

En los planos 9.1.D, 9.1.N, 9.2.D, y 9.2.N, se reflejan las huellas sonoras producidas por las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto en situación actual (1998) y las previstas en el horizonte de estudio (10 millones de pasajeros), esto es, el Desarrollo Previsible.

Las hipótesis para el cálculo de las huellas de ruido son las siguientes:

- Se considera el tráfico correspondiente al 90% del día punta. El número de operaciones diarias ha resultado ser de 219 para la situación actual y de 392 para el Desarrollo Previsible.
- Se separa el tráfico en periodo diurno (7:00 a 23:00 horas) y nocturno (23:00 a 7:00 horas). Para ambos escenarios se ha considerado la siguiente distribución:
 - 85% de movimientos durante el día
 - 15% de movimientos durante la noche
- La mezcla según el tipo de aeronaves se muestra en el Cuadro I para el escenario actual y en el Cuadro II para el Desarrollo Previsible.
- Las aeronaves capítulo 2 en el escenario actual es del 12%. Para el Desarrollo Previsible todas las aeronaves son de capítulo 3.
- La distribución del tráfico por cada cabecera es la siguiente:
 - Cabecera 10: 70% de las operaciones
 - Cabecera 28: 30% de las operaciones
- Se ha considerado en el estudio la temperatura de referencia del aeropuerto, tanto para el periodo diurno como nocturno.
- Se han simulado las trayectorias SIDs y STARs, publicadas en el AIP. La dispersión de las mismas se modeliza siguiendo las recomendaciones de la circular nº205 de OACI, "Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en la vecindad de los aeropuertos". No se considera dispersión en aterrizajes ni dispersión vertical.



Cuadro I
MEZCLA DE AERONAVES UTILIZADA PARA EL CÁLCULO DE LA HUELLA DE RUIDO
Estado Actual

Modelo Avión	Porcentaje	Modelo Avión	Porcentaje
727D17	0,48	CVR580	0,31
727Q9	0,95	DC1040	0,04
7373B2	17,02	DC8Q9	0,12
737400	0,61	DC9Q9	8,85
737D17	1,77	DHC6	2,24
737Q9	0,02	DHC8	1,39
747200	0,15	DHC830	3,86
757PW	14,53	F10062	0,34
767JT9	0,94	FAL20	0,06
A300	1,10	GASEPF	4,99
A310	1,22	GASEPV	0,58
A320	12,08	HS748A	7,19
BAC111	0,20	L1011	0,98
BAE146	0,70	LEAR25	0,33
BEC58P	1,27	LEAR35	0,34
CIT3	0,08	MD81	14,09
CNA441	0,05	MU3001	0,33
CNA500	0,33	SF340	0,47



Cuadro II
MEZCLA DE AERONAVES UTILIZADA PARA EL CÁLCULO DE LA HUELLA DE RUIDO
Desarrollo Previsible

Modelo Avión	Porcentaje	Modelo Avión	Porcentaje
7373B2	17,02	DC1040	0,04
737400	2,40	DC870	0,12
747200	0,15	DHC6	2,24
757PW	14,53	DHC8	1,39
767JT9	0,94	DHC830	3,86
A300	1,10	F10062	0,34
A310	1,22	GASEPF	4,99
A320	13,51	GASEPV	0,58
BAE146	0,90	HS748A	7,19
BEC58P	1,27	L1011	0,98
CIT3	0,08	LEAR35	0,73
CNA441	0,05	MD81	22,94
CNA500	0,33	MU3001	0,33
CVR580	0,31	SF340	0,47



De los resultados obtenidos de las simulaciones del ruido para el Desarrollo Previsible se concluye que la afección sonora será menor que la actual; pues si bien aumenta el número de operaciones simuladas, que pasará de 219 a 392, la sustitución de aeronaves Capítulo II por otras equivalentes de Capítulo III influye de forma notoria en la huellas calculadas, dando como resultado una menor afección en el escenario futuro, en el que aquéllas aeronaves no operarán. Como consecuencia inmediata se producirá una disminución en el área total de territorio afectado.

Las áreas vinculadas a las mismas figuran en los planos 9.1 y 9.2 para situación actual y Desarrollo Previsible respectivamente.

4.2. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS

Las afecciones producidas por el aeropuerto sobre el entorno, como la contaminación sonora estudiada o la contaminación química debida a los distintos gases emitidos por las aeronaves, o bien la contaminación física debida a los humos, hacen necesaria la adopción de medidas, por parte de la autoridad competente, para paliar lo más posible los efectos de estas interacciones.

Es aconsejable la creación de zonas arbóreas que constituyan una pantalla natural frente al ruido y los agentes contaminantes, dada su capacidad de absorción.

Asimismo, se recomienda la recalificación del suelo con el objeto de evitar la acción del ruido y gases de las futuras instalaciones aeroportuarias sobre zonas residenciales y/o turísticas que pudieran verse afectadas. También será necesario proteger adecuadamente las instalaciones del aeropuerto de los humos procedentes de industrias próximas.

5. SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA. NECESIDADES DE TERRENO

5.1. SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

Las recomendaciones de zonificación de la zona de Servicio del aeropuerto, establecidas en función del Desarrollo Previsible del mismo, de acuerdo a las recomendaciones de OACI y la experiencia acumulada por *Aena*, conducen a la elaboración del siguiente Cuadro IV sobre la estructura del Sistema General Aeroportuario:



CUADRO 6.1

ESTRUCTURA DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO

SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO				
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES	SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS			
. TMA/CTR . Campo de vuelos: Pistas de vuelo y Calles de Rodaje. Franjas de Seguridad. . Plataforma: Zona de espera, Seguridad y Aparcamientos de Aeronaves. . Viales y Aparcamientos de Vehículos de Servicio. . Puestos de Carga. . Instalaciones para Equipos y Vehículos de Servicio. . Zonas de Acceso restringido de los Terminales de Pasajeros y Carga.		1ª Línea	2ª Línea	3ª Línea
	Zona de Pasajeros	Edificios Terminales y Servicios anejos en Zona de Acceso Restringido.	Administración. Agentes Compañías. Viajes. Hoteles. Servicios Comerciales y Personales. Parking Vehículos y Terminales de Transporte Público. Alquiler de vehículos.	Edificios auxiliares. Oficinas Cías. aéreas. Servicios Empresariales. Exposiciones y Congresos
	Zona de Carga	Edificios Terminales. Agentes Handling Correos. Mensajería	Aduanas. Edificios transitarios. Parking vehículos y carga. Terminales transporte público.	Oficinas. Almacenes de Privados.
	Zona Industrial	Hangares y Talleres. Asistencia Aeronaves.	Servicio de Campo. Aparcamiento.	Almacenes y Oficinas
	Zona de Servicios	Bloque Técnico Torre de Control, Radar, Radioayuda. Agente Handling.	Asistencia en Rampa y Mantenimiento. Campo de vuelo. Aparcamientos	Almacenes. Cocheras y Talleres. Edificio Catering y Servicios.
	Zona Aviación General	Edificio Terminal y Hangares	Área Administrativos. Aparcamientos	Actividades Sociales y Servicios Escuelas
	Zona de Abastecimiento	Redes de Comunicaciones. Almacenamiento y Servicio de Combustible. Central Eléctrica y Distribución de Energía. Abastecimiento de Agua. Redes de Saneamiento.		

El Sistema General Aeroportuario definido, correspondiente al Desarrollo Previsible del aeropuerto, queda reflejado en los planos 4.1, 4.2, 4.3 y 4.4.

5.2. ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA

De acuerdo a las recomendaciones fijadas por OACI en lo referente a limitaciones de suelo en áreas afectadas por contaminación acústica, y debido a las necesidades de terrenos y superficies asociadas a las servidumbres, se debe establecer una área de cautela aeroportuaria que prevea



necesidades futuras del aeropuerto establecidas a partir de las ampliaciones propuestas para el Máximo Desarrollo Posible.

Este área de suelo comprende el área ocupada por el aeropuerto en su Máximo Desarrollo Posible, como puede verse en el plano n1 5, excepto lo que será el Sistema General Aeroportuario en el Desarrollo Previsible.

La superficie de Cautela Aeroportuaria resultante de la configuración adoptada en el Máximo Desarrollo Posible, se estima en poco más de 300 Ha.

La zona de Cautela Aeroportuaria debiera ser recogida en los planos de ordenación territorial correspondientes.

5.3. NECESIDADES DE TERRENO

Las necesidades de terreno para el Desarrollo Previsible del aeropuerto, se limitan a tres franjas de terreno al Oeste, Norte y Este del límite actual del aeropuerto, ya calificados como no urbanizables y destinados a futura ampliación del mismo, dentro del término municipal de Elche. La superficie necesaria es de unas 27 Ha aproximadamente, según se indica en el Plano 4.2.

6. CONCLUSIONES. AREAS DE COORDINACION

- Conclusiones:

El potencial económico demográfico de la zona en que se encuentra enclavado el aeropuerto obliga a establecer una perfecta coordinación entre los diferentes medios de transporte para confeccionar, de este modo, una adecuada red de infraestructuras capaz de satisfacer las amplias expectativas de demanda existentes en la zona.

En este apartado se pretende analizar la problemática de los distintos medios de transporte así como las soluciones y alternativas propuestas para la optimización de los recursos y la resolución de los problemas planteados en las diferentes áreas.

c Carreteras

La problemática existente en la red viaria puede resumirse en los siguientes puntos:

- 1) Insuficiencia de los viarios de largo recorrido que atraviesan el área metropolitana, lo que supone la sucesiva densificación y aumento de estrangulamientos.
- 2) Existencia de un gran déficit de viario estructurante especialmente en el entorno de los núcleos urbanos principales.

Problemática específica en el área sur de Alicante:

- 1) Existencia de la N-332 en su recorrido por la costa junto al ferrocarril, impidiendo por una parte la recuperación medioambiental del frente litoral y por otra la mejora de servicio de la propia infraestructura viaria estrangulada.
- 2) Existencia y progresivo aumento de grandes equipamiento, aeropuerto, recinto ferial, oficina de patentes y marcas, Ciudad de la Luz..., con espacios vacíos de oportunidad



para albergar nuevas implantaciones que requieren de un viario estructurante que facilite su accesibilidad e intercomunicación.

3) Falta de integración funcional entre los municipios de Elche y Alicante.

Descripción de actuaciones:

- Respecto al trazado de largo recorrido las soluciones se contemplan en las actuaciones programadas tanto por el Ministerio de Fomento como por la COPUT, y fueron recogidas en el Plan Viario de Área Metropolitana.
- Respecto al viario estructurante, en lo que se refiere al área sur, se efectúan las siguientes propuestas:
 - Variante interior de la N-322 circunvalando el aeropuerto hasta la vía parque, variante que libera la fachada marítima y los saladares de Agua Amarga del tráfico rodado. Dado que afectará la zona de cautela para una segunda pista requerirá la coordinación entre la demarcación de carreteras y **Aena** a efectos de determinación de rasante del nuevo viario.
 - Nuevo trazado de la Vía parque entre Babel y Ciudad de la Luz que garantiza la accesibilidad del frente marítimo.
 - Nuevo eje viario Alicante- Elche con tratamiento de bulvar y conexiones directas con la N-322 y con Vía Parque.
 - Nuevos ejes transversales de comunicación que garanticen el mallado de los ejes principales con la autopista A-7 y la autovía central.

• **Ferrocarriles**

El análisis de la red ferroviaria conduce a la enumeración de una serie de puntos en los que se detallan las deficiencias encontradas:

- Inexistencia de una red metropolitana y de cercanías
- Ausencia de integración y de intermodalidad entre los dos operadores RENFE y FGV
- Trazado actual que imposibilita la comunicación ferroviaria con el sur de la Comunidad Valenciana en alta velocidad, al tener que entrar necesariamente en la ciudad de Alicante y en el Puerto, con un recorrido poco adecuado y sin posibilidades de mejora en los tiempos de recorrido y en las frecuencias de circulación.
- Trazado paralelo y contiguo a la costa con afecciones medioambientales acústicas y visuales que impiden la recuperación de la fachada marítima y la mejora del servicio ferroviario.
- Ausencia de servicio a los grandes equipamientos existentes y previstos en el área del aeropuerto.
- Acuerdo del Parlamento Europeo que plantea que en el marco del año 2010 toda la línea Alicante-Murcia esté acondicionada para velocidad alta.

Descripción de Actuaciones:

- Variante interior del ferrocarril Alicante-Murcia, conectando con el aeropuerto y la Ciudad de la Luz, en parte con trazados en túnel. Esta variante se completa con una nueva penetración al puerto paralela al actual acceso viario. Con ello se facilitan las conexiones con los grandes equipamientos de área, así como la conversión a velocidad alta del citado

medio de transporte. Esta variante permitirá que Alicante y Elche estén enlazados en pocos minutos al permitir velocidades de hasta 200 km/h. En el diseño se contemplan tres estaciones: La Ciudad de la Luz, Aeropuerto y Torrellano. Requerirá la coordinación entre planificación de infraestructuras ferroviarias y **Aena** a efectos de definición de rasantes del trazado por el sistema general aeroportuario y el área de cautela.

- La eliminación de los ejes tradicionales de comunicación que discurren por la fachada litoral y la regeneración de ésta permitirá la utilización por la costa de nuevos modos de transporte compatibles con el medio atravesado.

La solución que se plantea ha sido consensuada técnicamente entre el COPUT y el Ministerio de Fomento. A tal efecto el Ministerio de Fomento va a lanzar próximamente el Estudio informativo para su información pública de los tramos La Encina-Alicante y Alicante-Murcia.

- **Redes fluviales**

No existen redes fluviales que merezcan un análisis detallado.

- **Áreas de Coordinación**

Estas áreas de coordinación son necesarias para facilitar un desarrollo armónico de las diferentes actuaciones que se deben llevar a cabo en los distintos campos de las infraestructuras.

El desarrollo de un determinado aeropuerto no debe considerarse como un hito aislado, más aún cuando el aeropuerto está ubicado en una zona de elevado potencial económico, como es el caso del Aeropuerto de Alicante.

Por ello, debe observarse su crecimiento desde un prisma que permita integrarlo dentro de un desarrollo globalizado de las infraestructuras de la región en que nos encontramos.

La planificación aeroportuaria es básicamente competencia de **Aena**, como Ente Público adscrito al Ministerio de Fomento y encargado de la gestión, mantenimiento y desarrollo de los aeropuertos y centros de control españoles.

Observando el Máximo Desarrollo Posible del Aeropuerto de Alicante, se puede apreciar que existen dos áreas básicas de infraestructuras para las que se hace necesario coordinar su planificación y ejecución, en relación directa con las actuaciones de **Aena**. Estas áreas son las de carretera y ferrocarriles, que se articularán según los distintos órganos que las componen y las funciones que tienen asignadas.

- **Área de Carreteras**

Será preciso establecer una coordinación en la ejecución de las distintas acciones entre **Aena** y los órganos encargados del área de carreteras a nivel nacional, autonómico, provincial y local, teniendo en cuenta la distribución de las carreteras en distintas redes según su titularidad:

- Red de Carreteras del Estado, gestionada por la Dirección General de Carreteras.
- Redes de las Comunidades Autónomas.



- Redes de las Diputaciones Provinciales o Cabildos Insulares.
- Otras carreteras (caminos rurales o forestales y carreteras de los municipios) que son competencia de diversos organismos de la Administración Central, Autonómica o Local.

La Dirección General de Carreteras, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, supervisa y controla la planificación y los proyectos de las carreteras estatales, y verifica la calidad, el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias. Además, esta Dirección es responsable de la explotación y el mantenimiento de la red, de elaborar la normativa básica sobre carreteras y de mantener las relaciones internacionales con las administraciones de carreteras de otros países.

A nivel autonómico, la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports (COPUT) es el máximo órgano del Gobierno de Valencia responsable en materia de obras públicas, urbanismo y ordenación del territorio, transportes, arquitectura y vivienda, con el que también será preciso coordinar las acciones a realizar. De él dependen varias Direcciones Generales, entre ellas la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección General de Transportes.

La Dirección General de Obras Públicas tiene como función la planificación, construcción, gestión, explotación, conservación y señalización de la red de carreteras de su titularidad, así como las demás funciones que le atribuye la legislación sobre carreteras, y que lleva a cabo a través de distintas divisiones, entre ellas la División de Carreteras. A esta División le corresponden las funciones de desarrollo y seguimiento del Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y su coordinación con otras instituciones; la gestión de los planes específicos, proyectos y estudios derivados del mismo; la elaboración de la normativa básica, y la coordinación entre la planificación viaria y la planificación urbanística y territorial.

La Dirección General de Transportes es el órgano directivo que programa y ejecuta la política de la Conselleria y ejerce sus competencias en materia de transportes. Entre otras atribuciones, se ocupa de la elaboración de las propuestas de planificación y coordinación intermodal de la oferta de transporte en el área de la Comunidad Valenciana, la elaboración de los planes de inversiones relativos a las actuaciones que se propongan como consecuencia de la planificación y coordinación del transporte, así como de ejercer las acciones necesarias para la adecuación de la política de transportes con la de las distintas Administraciones competentes en la materia.

Con todos ellos, según su implicación, se coordinarán las acciones previstas en este documento.

• **Área de ferrocarriles**

El Ministerio de Fomento ejerce las competencias de la Administración del Estado en materia de ferrocarriles a través de diferentes órganos coordinados por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes. Estos órganos son los siguientes:

- Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.
- Subdirección General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias.
- Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carreteras.



- RENFE.
- FEVE.
- GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias).

A continuación se detallan las funciones de cada uno de ellos.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias se ocupa de la elaboración de estudios de planificación de infraestructuras ferroviarias y de los correspondientes planes ferroviarios, de la coordinación internacional en la materia cuando ha lugar, de la elaboración de los proyectos de presupuesto y el seguimiento de la ejecución de los mismos, de la redacción de los estudios informativos necesarios para la tramitación de los proyectos conforme a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y al Real Decreto 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental, de la tramitación de proyectos conforme a las disposiciones citadas así como la redacción de los proyectos de construcción, de la tramitación e informe de los contratos de obra hasta su adjudicación así como la preparación y seguimiento de los contratos de asistencia técnica y de las actuaciones expropiatorias en coordinación con la Subdirección General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias.

La Subdirección General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias tiene como funciones: informar sobre la viabilidad de los proyectos desde el punto de vista de su ejecución; realizar las expropiaciones en aquellas actuaciones en que resulten necesarias, en coordinación con el órgano anterior; evaluar las ofertas presentadas en el proceso de contratación desde el punto de vista técnico y económico, y dirigir la ejecución de las obras velando por su calidad e impulsar los procesos de recepción de las obras y la entrega de las mismas.

La Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carreteras tiene como labor la ordenación de los servicios ferroviarios y del transporte por carretera, la inspección general del transporte terrestre y la elaboración de los proyectos de disposiciones de carácter general en materia de transportes terrestres.

Las atribuciones de RENFE son la administración de la infraestructura ferroviaria, incluyendo la construcción de nuevas líneas ferroviarias que le sea encomendada por el Estado y, en caso, por las Comunidades Autónomas o los Ayuntamientos, según lo previsto en el artículo 181 de la ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y la explotación de los servicios de transporte ferroviario y de las líneas de su competencia.

Constituye el objeto de FEVE explotar, suspender o levantar las líneas ferroviarias y otros medios de transporte terrestre, extraños a la competencia de RENFE, que el Gobierno la he encomendado o le encomiende en lo sucesivo. En relación con dicho objeto, FEVE podrá realizar las obras y servicios que sean convenientes para la mejor explotación de aquéllos, ampliar, renovar o mejorar los establecimientos y los medios de explotación, llevar a cabo cuantas actividades comerciales o industriales estime convenientes y sean base, desarrollo o consecuencia de la explotación de las líneas ferroviarias y de los otros medios de transporte terrestre que, como complementarios o sustitutivos del ferrocarril, tenga a su cargo, y realizar, para el cumplimiento de sus funciones y de conformidad con las normas aplicables, toda clase de actos de gestión y disposición.

Por último, GIF se ocupa de la construcción y, en su caso, la administración de nuevas infraestructuras ferroviarias que sean competencia del Estado y que expresamente le atribuya el

Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, y de la administración de las infraestructuras ferroviarias preexistentes que, como en el caso anterior, sean competencia del Estado y que expresamente le atribuya el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento.

En el caso concreto reflejado en este Plan Director, obtenido del documento de la Generalitat Valenciana "Infraestructuras Área Sur", el trazado y estación ferroviarias dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario se coordinarán a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

