



## 7. MAXIMO DESARROLLO POSIBLE



## 7.1. CONFIGURACION GENERAL

De las alternativas analizadas, la opción constituida por la construcción de una pista paralela a la actual, cuyos ejes disten 1.300 m, situada al norte, es la que mejor satisface los requerimientos y criterios elegidos para evaluar la idoneidad de los posibles desarrollos aeroportuarios.

No obstante, dada la alta sensibilidad que en materia medioambiental y urbanística poseen los terrenos situados en las cercanías de la cabecera más al este de la pista propuesta, se ha optado por variar su geometría original, acortando su longitud y desplazando los umbrales, hasta conseguir minimizar el posible impacto negativo que sobre las mencionadas zonas pudiera suponer la construcción de la pista.

Como resultado, la solución adoptada consistirá en la implantación de una pista paralela a la actual, a 1.300 m, y de longitud 2.600 m, distancia suficiente para asegurar el despegue de la mayoría de las aeronaves actuales con longitudes de etapa hasta 2.000 MN, distancia típica cubierta por las rutas establecidas hoy en día con Alicante. Los umbrales estarán situados tal como se muestran en los planos correspondientes al presente capítulo.

Dada la disposición del umbral 10L, cuya trayectoria de aproximación y despegue por la 28R están fuertemente penalizados por obstáculos, terreno y edificaciones, es conveniente restringir las operaciones por dicha cabecera, con lo que la capacidad obtenida para este sistema de pistas será inferior al valor teórico de capacidad asignado a un par de pistas paralelas aptas para operaciones independientes.

El uso de estas pistas podrá ser el siguiente. Para la configuración este, los aterrizajes se efectuarán por la pista 10R, y despegues simultáneos por las pistas 10R y 10L, preferentemente por esta última. Para la configuración oeste se tendrán despegues por la pista 28L y aterrizajes simultáneos por las pistas 28L y 28R, siendo por éste último umbral por el que se realizarán preferentemente.

El Área Terminal deberá desarrollarse entre ambas pistas expandiendo la Plataforma tanto longitudinal como transversalmente.

En base a estas premisas, se presenta el plano número 5, Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria, que presenta la configuración última del aeropuerto prevista en los momentos de redactar el documento según el uso de la planificación aeroportuaria.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo la estructura de la demanda manteniéndose constante con el tiempo, una instalación aeroportuaria como la representada en este plano, sería capaz de atender los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

- Movimientos de aeronaves en hora punta ..... 72 operaciones-hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo ..... 720 operaciones-día
- Movimientos de aeronaves anuales..... 130.000 operaciones-año

lo que supondría, para el tráfico de pasajeros, valores alrededor de las siguientes cifras:



- Movimientos de pasajeros-año ..... 17.000.000 pax-año
- Movimientos de pasajeros en día tipo ..... 95.000 pax -día
- Movimientos de pasajeros en hora tipo ..... 9.500 pax-hora

que en definitiva suponen el techo para el tráfico aéreo de esta instalación aeroportuaria.

## 7.2. PROTECCIÓN DE SUELO EN EL ENTORNO AEROPORTUARIO

En el plano número 5, Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria, se pueden evaluar los terrenos que es necesario proteger para garantizar las posibilidades de desarrollo último del aeropuerto de Alicante.

La calificación de suelo correspondiente a estos terrenos se recoge en el plano número 7 denominado "Información Urbanística".