



RESUMEN EJECUTIVO DE LAS PROPUESTAS DE ORDENACIÓN INTEGRAL RELACIONADAS CON EL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD EN EL AEROPUERTO DE L'ALTET Y DEL RECINTO FERIAL (IFA) EN LA PROVINCIA DE ALICANTE.



Alicante, abril de 2011.

Coordinador: Armando Ortuño Padilla.

Equipo de trabajo:

- Francisco Llopis Vaño.
- Joaquín Melgarejo Moreno.

PROPUESTAS DE ORDENACIÓN INTEGRAL RELACIONADAS CON EL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD EN EL AEROPUERTO DE L'ALTET Y DEL RECINTO FERIAL (IFA) EN LA PROVINCIA DE ALICANTE.

Armando Ortuño Padilla, Francisco Llopis Vaño y Joaquín Melgarejo Moreno

INECA, abril de 2011

(RESUMEN EJECUTIVO)

El objetivo de este trabajo es valorar si será absorbido por la red viaria y de transporte público metropolitana y provincial el crecimiento del tráfico previsto tras la ejecución de la nueva terminal del Aeropuerto de Alicante y la ampliación del Recinto Ferial IFA sin originar graves problemas de congestión en los horizontes actual, 2015 y 2020.

La preocupación por esta circunstancia se debe al hecho de que el acceso al Aeropuerto de Alicante debe garantizarse en todo momento, habida cuenta de las repercusiones que puede tener para el viajero la pérdida de un vuelo o la demora prolongada en la llegada al punto de destino, con la consecuente negativa imagen transmitida por la Costa Blanca.

Por tanto, es clave asegurar un nivel de servicio adecuado de la red viaria en el acceso al Aeropuerto, es decir, según define la Dirección General de Tráfico, nivel de circulación blanco (circulación fluida, normal) y como máximo verde (circulación condicionada, a velocidad moderada).

Bajo esta premisa, la proximidad e importancia de IFA hace que, para garantizar esa fluidez en el acceso al Aeropuerto, se precise garantizar la de IFA, pues ambas comparten como principal vía de acceso de alta capacidad a sus instalaciones la carretera N-338 (viario que conecta la Autovía Alicante-Murcia y la N-332 de la costa -Santa Pola y Torrevieja- con acceso directo a IFA y el Aeropuerto).

Una estimación previa de interés consiste en evaluar cual es el tráfico inducido tanto por el Aeropuerto como por IFA. Así, del análisis de los flujos actuales y tendenciales hacia el Aeropuerto e IFA se desprende que la infraestructura que induce los mayores flujos sin duda alguna es el Aeropuerto, puesto que se estiman en unos 11 millones los viajeros en 2015 y unos 14 millones en 2020 los que utilizarán sus instalaciones, mientras que en IFA, con su ampliación prevista horizonte 2015, podría tener un máximo en el largo plazo de un millón de visitantes.

Por tanto, aparentemente el efecto de atracción de viajes de IFA en relación con el Aeropuerto no es demasiado elevado. Sin embargo, la concentración de actividad en IFA en determinados días de la semana, en especial durante los fines de semana pero no necesariamente, provocará puntas en la generación de tráfico con afección al viario de acceso al Aeropuerto (N-338), con posibles problemas de congestión durante esas puntas de demanda que, dada la previsión de eventos de IFA (60 eventos anuales en IFA ARENA cuya capacidad es de 12.000 espectadores, entre otros), pueden sucederse semanalmente.

Aproximadamente, podemos considerar que el 50% de los grandes eventos pueden comenzar sábado o domingo, el 30% viernes y el 20% restante jueves.

Así mismo, cabe señalar que las mayores intensidades de tráfico en la red de carreteras del entorno del Aeropuerto e IFA (N-338, es decir, el eje que conecta la Autovía Alicante-Murcia y la N-332 de la costa ofreciendo acceso directo al Aeropuerto e IFA, la propia Autovía Alicante-Murcia y la N-332 -carretera litoral Alicante-Torrevieja-) tienen lugar en días laborables a lo largo de todo el año más los fines de semana durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre.

Por consiguiente, ya podemos estimar el número de días al año en que tendrán lugar las puntas de tráfico:

- Durante todo el año cada quince días, bien viernes (cuando el evento comience viernes), o bien jueves y viernes (cuando el evento comience jueves).
- Adicionalmente, todos los fines de semana de los meses de junio, julio, agosto y septiembre.

En definitiva, la red de carreteras -el acceso al Aeropuerto- se encuentra en situación de **alto riesgo de congestión del orden de 70 días al año, con especial concentración durante los meses estivales.**

A continuación se recogen las actuaciones previstas por las distintas administraciones según horizontes de corto-medio plazo (2015) y largo plazo (2020):

- Actuaciones en el corto-medio plazo (2015):
 - o Duplicación de la N-338 (pasará a tener sección de Autovía).
 - o Finalización de la Vía Parque en el tramo urbano de Alicante, facilitando un nuevo acceso a IFA y el Aeropuerto desde Alicante.
 - o Nuevo acceso a IFA desde la glorieta de Vía Parque / N-340.

- Ejecución de la variante ferroviaria de Torrellano (AVE/Cercanías Alicante-Aeropuerto-Torrellano-Elche), con estación en el Aeropuerto.
- Actuaciones en el largo plazo (2020):
 - AVE Alicante-Benidorm (Las Marinas) (Tren de la Costa Alicante-Benidorm).
 - Plataforma Exprés (Bus Guiado) Alicante-Aeropuerto-Santa Pola-Vega Baja litoral.
 - Tranvía Alicante-IFA-Aeropuerto.
 - Prolongación de los servicios de Cercanías desde San Vicente hasta Elda-Petrer y Villena.

Aunque todas estas actuaciones estuvieran en servicio, se prevén insuficientes para absorber las puntas de demanda inducidas por IFA (unos 10.000 viajeros/hora; en la N-338 duplicada solamente restaría capacidad para albergar a unos 2.000 viajeros/hora en el mejor de los casos, y la glorieta de acceso a IFA no permitirá una entrada de más de 3.000 viajeros por hora), el tráfico natural del Aeropuerto y el de paso.

Conceptualmente, ello se debe a que las puntas de demanda debidas a acontecimientos de cierta singularidad únicamente se pueden resolver satisfactoriamente mediante modos de transporte público masivos. Así, IFA solamente quedará conectado por transporte público horizonte 2020 mediante el tranvía, que básicamente podrá atender a la demanda de Alicante y Área Metropolitana, es decir, no conseguirá atender en condiciones de competitividad al conjunto de la demanda de ámbito provincial e incluso regional.

Para suplir esas carencias de transporte público y responder a la demanda en el largo y muy largo plazo, se proponen las siguientes actuaciones como complementarias a las previstas por las administraciones:

- La más destacada de ellas con diferencia consiste en el aprovechamiento de la estación de Cercanías de Torrellano como estación de IFA dada su proximidad al complejo IFA (apenas 200 metros); sería la estación de IFA-Torrellano (en ningún caso se trata de una nueva estación). Ello implicaría el redimensionamiento de la estación de IFA-Torrellano de forma que los andenes para atender los visitantes de IFA se puedan situar lo más próximos posible al complejo IFA a fin de integrar esa estación en IFA. Además, se deberá diseñar un eje viario, peatonal, ciclista que permita el fácil, cómodo y agradable acceso desde la estación IFA-Torrellano al complejo IFA.

Cabe recordar que esta estación de IFA-Torrellano quedaría integrada en la red de Cercanías/AVE de la provincia, con conexión, por tanto, con el Aeropuerto, Alicante, Elche, etc. y cuyo horizonte de puesta en servicio se estima en 2015.

- La ampliación del Bus Guiado desde el Aeropuerto hasta IFA (horizonte 2020), de manera que eventualmente pudiera ofrecer estos servicios para el acceso a IFA desde la zona sur de Alicante, Santa Pola y litoral de la Vega Baja. De esa forma, se estaría cubriendo la zona de sombra de la red ferroviaria provincial que se extiende desde Alicante sur hasta Pilar de la Horadada.
- Segregación de los tráficos en la N-338 (carretera que conecta la A-70 y la N-332 del litoral con acceso directo a IFA y el Aeropuerto) destino IFA mediante vías colectoras –vías de acceso directo a IFA- de modo que queden despejados los accesos al Aeropuerto en todo momento. Esta propuesta se incluía en el proyecto original del Ministerio de Fomento sobre la duplicación de la N-338, es decir, la actuación que se propone consistiría en recuperar el proyecto original planteado por el Ministerio.
- Nuevo acceso directo a IFA en el entorno de la actual glorieta de entrada a IFA para evitar la confluencia exclusiva de tráficos en la glorieta del acceso previsto a IFA en Vía Parque cuya capacidad como se ha comentado es limitada.

En el CUADRO 1 se recogen las condiciones de circulación de tráfico durante los días estimados de alto riesgo de congestión -70 días al año- en los horizontes actual, 2015 y 2020 en función de las actuaciones que se ejecutasen.

- **Escenario en el cual no se ejecutase ninguna de las actuaciones señaladas:**
 - Actualidad: Nivel de tráfico amarillo (circulación lenta y paradas esporádicas) durante los días de celebración de certámenes relevantes en IFA, más de cinco semanas al año y especialmente jueves y viernes, por ejemplo, durante la semana de la Feria de la Gastronomía.
 - 2015: Nivel de tráfico rojo (circulación muy lenta con paradas frecuentes y prolongadas, congestión circulatoria) cuando se celebren eventos importantes en IFA. Con las puntas de tráfico señaladas previamente, la red de carreteras y, concretamente el

acceso al Aeropuerto, quedaría bajo nivel de circulación rojo durante unos 70 días al año.

- 2020: Nivel de tráfico cercano al negro (colapso) durante unos 70 días al año.

- **Escenario en el cual se ejecutasen todas las actuaciones factibles en el horizonte 2015:**

- En 2015, durante unos 70 días al año, se conseguiría disminuir la situación de nivel rojo a nivel amarillo si se ejecutan la duplicación de la N-338 (sección de autovía) y se finaliza la Vía Parque en Alicante (camino viejo de Alicante-Elche). Para lograr un nivel de circulación verde, es decir, circulación con velocidad moderada -aceptable-, sería necesario ejecutar:
 - La Variante ferroviaria de Torrellano (AVE/Cercanías Alicante-Aeropuerto-Torrellano-Elche), donde además de la estación del Aeropuerto se adaptase la estación de Torrellano para las necesidades de IFA en esas puntas de demanda.
 - Las correspondientes vías colectoras (vías de acceso directo a IFA que segregarían el tráfico de IFA respecto del Aeropuerto) en la ejecución de la duplicación de la N-338 tal cual estaba previsto en el proyecto inicial.
 - Un nuevo acceso directo a IFA en el entorno del actual como alternativa al acceso preferente que se está finalizando por la glorieta de la Vía Parque.
- 2020: Se retornaría a una situación de nivel rojo en caso de que únicamente se hubiese duplicado la N-338 (sin vías colectoras, es decir, sin vías de acceso directo a IFA) y completado la Vía Parque. Análogamente, si a la conexión con el tren de Cercanías, ejecución de vías colectoras en N-338 y acceso directo a IFA no se añaden más actuaciones fundamentalmente en transporte público, se retornaría al nivel de tráfico amarillo.

- **Escenario en el cual se ejecutasen las actuaciones factibles en el horizonte 2020 bajo la hipótesis de que se hayan ejecutado todas las actuaciones factibles en 2015:**

- 2020: Del nivel amarillo se pasaría al nivel verde, es decir, aceptable, si se ejecutan el tranvía Alicante-IFA-Aeropuerto y el ramal ferroviario hacia Torreveja desde el interior de la Vega Baja.

Por fin, el nivel de tráfico blanco, es decir, condiciones de circulación normales y óptimas se conseguirían si se ejecutase el AVE a Benidorm y Las Marinas (Tren de la Costa) debido a que más de una tercera parte de los viajeros del Aeropuerto proceden de las Marinas, el Bus Guiado Alicante-Aeropuerto-sur litoral de la provincia y su prolongación a IFA, que permitirá acceder mediante transporte público a los residentes y turistas de este espacio tan poblado, y la ampliación de la A-70 que ya presenta síntomas de congestión puntuales.


CUADRO 1: NIVELES DE CIRCULACIÓN EN LOS HORIZONTES DEL CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO SEGÚN LOS DISTINTOS ESCENARIOS EN LA RED DE CARRETERAS DEL ENTORNO METROPOLITANO DEL COMPLEJO AEROPUERTO+IFA DURANTE LOS 70 DÍAS AL AÑO EN QUE EXISTIRÁ ALTO RIESGO DE CONGESTIÓN.

ESCENARIOS	HORIZONTE		
	ACTUALIDAD	2015	2020
NO SE EJECUTA NINGUNA ACTUACIÓN			
ACTUACIONES FACTIBLES HORIZONTE 2015			
Duplicación N-338 -Convertirla en Autovía- (carretera que conecta la autovía Alicante-Murcia con la N-332 de la costa con acceso directo a IFA y el Aeropuerto)			
Finalización Vía Parque en Alicante (antigua carretera de Alicante-Elche)			
Variante ferroviaria de Torrellano: Ferrocarril de conexión Alicante-Aeropuerto-Torrellano-Elche e integración de la estación ferroviaria de Torrellano en IFA (estación ferroviaria IFA-Torrellano)			
Ejecutar vías colectoras en el acceso a IFA (vías de acceso directo a IFA) en la N-338 de forma que segreguen el tráfico de IFA respecto del Aeropuerto			
Acceso directo en entrada actual a IFA adicional al acceso proyectado en glorieta en Vía Parque			

ESCENARIOS	HORIZONTE		
	ACTUALIDAD	2015	2020
ACTUACIONES FACTIBLES HORIZONTE 2020 (BAJO HIPÓTESIS DE QUE SE EJECUTEN LAS ACTUACIONES SEÑALADAS HORIZONTE 2015)			
Extensión de las Cercanías ferroviarias a Elda-Petrer y Villena			
Tranvía Alicante-IFA-Aeropuerto			
Ramal ferroviario hacia Torreveja desde el interior de la Vega Baja			
Bus-guiado Alicante-Aeropuerto-sur litoral de la provincia y prolongación (1km) del Bus guiado desde el Aeropuerto hasta IFA			(BLANCO)
AVE Alicante-Benidorm (Tren de la costa)			(BLANCO)
Ampliación capacidad Autovía A-70 (Alicante-Murcia)			(BLANCO)

Fuente: Elaboración propia.

 **Circulación interrumpida:** Carretera Cortada.

 **Circulación difícil:** Circulación muy lenta con paradas frecuentes y prolongadas (congestión circulatoria).

 **Circulación regular:** Circulación lenta con paradas esporádicas.

 **Circulación condicionada:** Circulación a velocidad moderada.

 **Circulación normal:** Circulación fluida.

A partir del cuadro anterior ya se pueden establecer prioridades en las actuaciones según horizontes realistas de puesta en funcionamiento y condiciones de circulación como refleja el CUADRO 2.

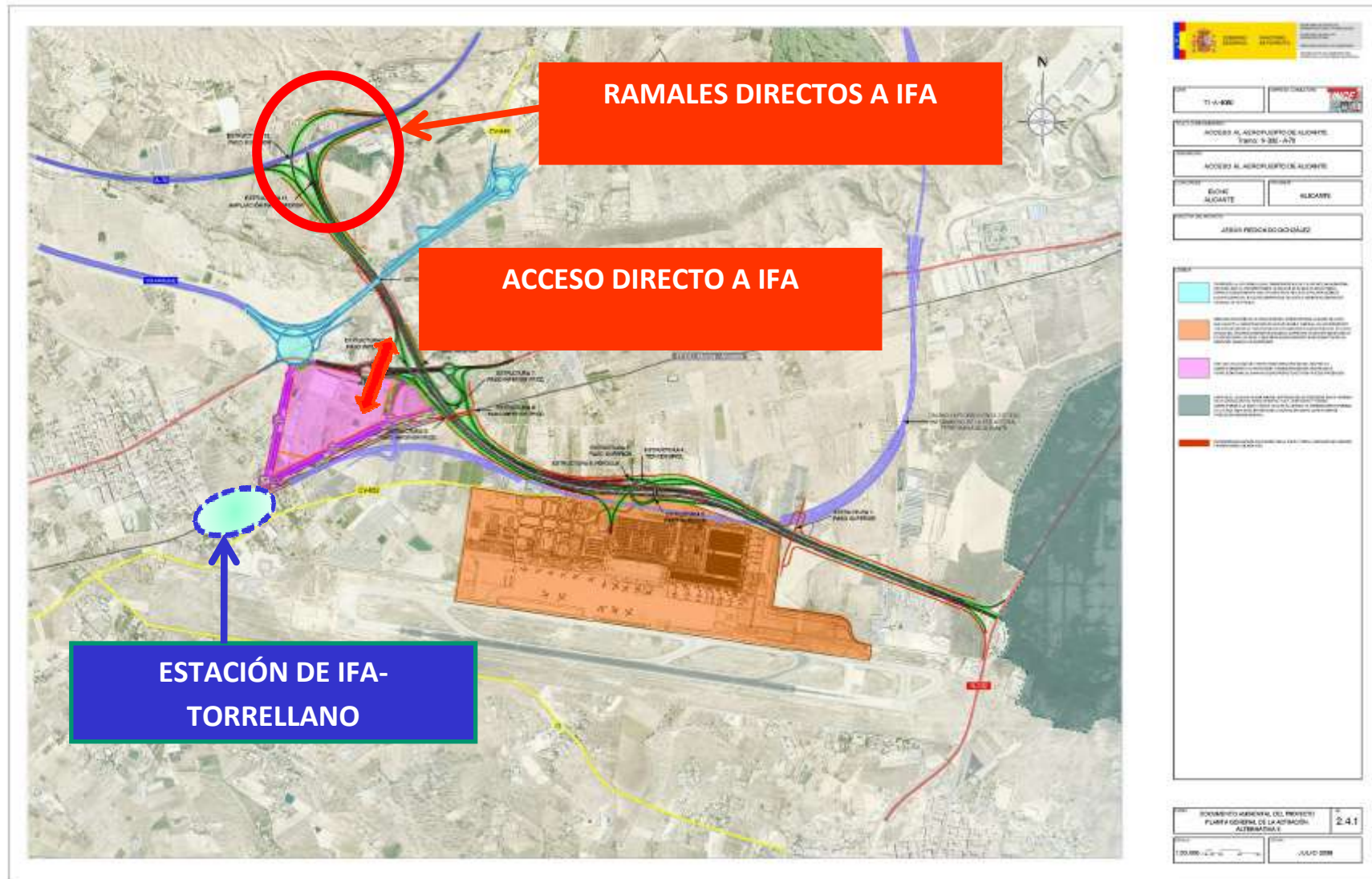
En éste se observa como **Prioridad 1** (ver figuras), es decir, para evitar graves problemas de congestión en el horizonte 2015 durante los 70 días al año estimados, las siguientes actuaciones:

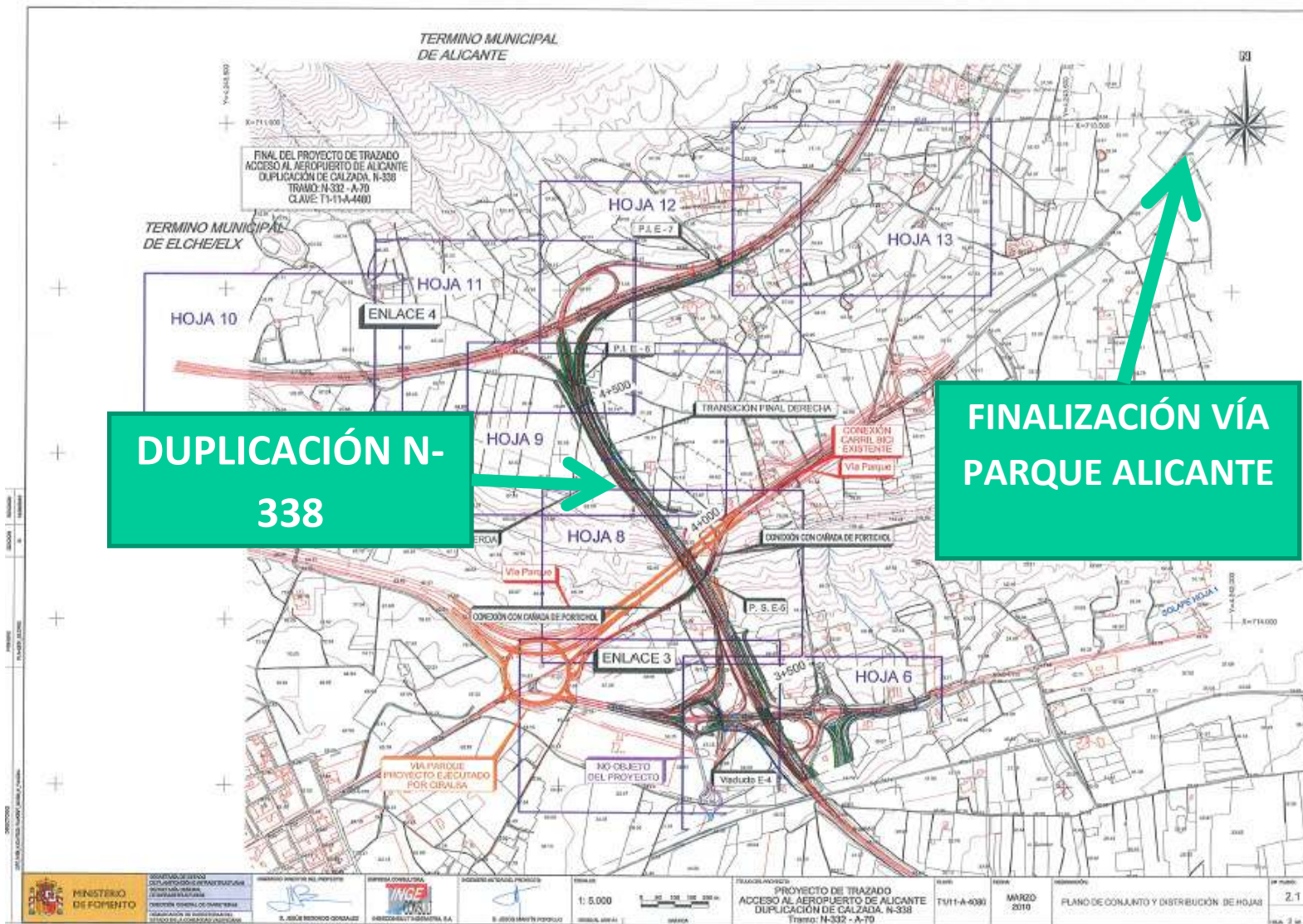
- **Duplicación de la N-338**, incluyendo las vías colectoras (vías de acceso directo a IFA) que segreguen el tráfico de IFA respecto del Aeropuerto.
- **La variante ferroviaria de Torrellano** (AVE/Cercanías Alicante-Aeropuerto-Torrellano-Elche), que conectará por ferrocarril el Aeropuerto con la red ferroviaria provincial. En ese proyecto resulta clave incluir la adaptación de la estación de Torrellano para las puntas de demanda en IFA, es decir, que se convierta en la estación de IFA-Torrellano.

Esta estación de IFA-Torrellano resulta esencial puesto que, tanto por plazo de ejecución (2015), situación actual del proyecto (redefiniéndose mediante la fórmula de colaboración público-privada) y capacidad de transporte (más de 20.000 viajeros / hora) se convierte en el único modo de transporte capaz de responder satisfactoriamente a las puntas de demandas inducidas por IFA y el Aeropuerto no sólo en el corto sino en el muy largo plazo.

En cualquier caso, y dado que la red ferroviaria en 2015 no estará finalizada en el conjunto de la provincia, también se hacen imprescindibles el resto de actuaciones que se citan seguidamente.

- **Finalización de la Vía Parque** (antiguo camino Alicante-Elche).
- **Ejecución de un acceso directo a IFA** en el entorno del acceso actual complementario al previsto en la glorieta de la Vía Parque.





Como **Prioridad 2** y horizonte 2020 aparecen, por un lado, aquellas actuaciones que permiten cerrar la conexión del Aeropuerto e IFA mediante transporte público, caso del AVE a Benidorm y Las Marinas (Tren de la Costa) y el Bus Guiado, que conectaría ambos complejos con el litoral sur de la provincia, además de la ampliación de la A-70, actualmente ya con problemas puntuales de congestión.

Por último, como **Prioridad 3** y horizonte 2020 aparecen otras actuaciones complementarias en relación al transporte público, como el tranvía Alicante-IFA-Aeropuerto o el ferrocarril que conectaría el litoral de la Vega Baja con el interior de esta comarca y, en consecuencia, con la red ferroviaria provincial, incluidos el Aeropuerto e IFA. También en este horizonte figura la extensión de las Cercanías ferroviarias hasta Elda-Petrer y Villena puesto que el flujo de viajeros desde estas comarcas destino Aeropuerto e IFA es relativamente bajo.

CUADRO 2: PRIORIDADES EN LAS ACTUACIONES A FIN DE SATISFACER LAS PUNTAS DE DEMANDA INDUCIDAS POR IFA Y EL AEROPUERTO.

PRIORIDADES	ACTUACIONES
PRIORIDAD 1 (HORIZONTE 2015)	Duplicación N-338 (carretera que conecta la autovía Alicante-Murcia con la N-332 de la costa con acceso directo a IFA y el Aeropuerto): Convertirla en autovía incluyendo vías colectoras de acceso a IFA (vías de acceso directo a IFA) que segreguen el tráfico de IFA respecto del Aeropuerto.
	Ejecución de la Variante ferroviaria de Torrellano: Ferrocarril de conexión Alicante-Aeropuerto-Torrellano-Elche e integración de la estación ferroviaria de Torrellano en IFA (estación ferroviaria IFA-Torrellano).
	Finalización Vía Parque en Alicante (camino viejo de Alicante-Elche)
	Acceso directo en entrada actual a IFA adicional a acceso previsto en glorieta en Vía Parque.

PRIORIDADES	ACTUACIONES
PRIORIDAD 2 (HORIZONTE 2020)	AVE Alicante-Benidorm (Las Marinas) (Tren de la costa)
	Bus-guiado Alicante-Aeropuerto-Sur litoral de la provincia y prolongación (1km) desde el Aeropuerto hasta IFA.
	Ampliación capacidad autovía A-70 norte
PRIORIDAD 3 (HORIZONTE 2020)	Tranvía Alicante-IFA-Aeropuerto
	Extensión de las Cercanías ferroviarias a Elda-Petrer y Villena
	Ramal ferroviario hacia Torrevieja desde el interior de la Vega Baja

Fuente: Elaboración propia.