Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que el
Plan fué aprobado provisionalmente
sión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

6.- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

6.0.- Introducción

6.0.1. Generalidades

NOTA ACLARATORIA

El alcance de este documento y la profundidad del análisis efectuado ha dependido de las informaciones recabadas a los distintos entes, organismos y empresas de servicios. Estos datos solicitados en unos casos no se han obtenido y en otros no con el nivel de precisión y desagregación deseado, y ello por diversos motivos: falta de ellos, necesidad previa de elaboración, deseo de facilitarlos lo más detallado posible, periodo vacacional, ...

Ello ha supuesto que algunas de las propuestas realizadas por este PIOF hayan tenido que realizarse a nivel genérico, sin poder descender a un mayor nivel de concreción. Evidentemente, los costes estimados para su ejecución poseen un mayor grado de indeterminación y su diferencia frente al coste real posterior aumentará.

La reciente y rápida transformación observada en Fuerteventura supone un fuerte cambio en las estructuras insulares, afectando de forma muy significativa a la estructura territorial.

Tradicionalmente la ocupación del territorio ha estado en función de su actividad agrícola-ganadera, por lo que sus núcleos de población se han localizado en el interior de la isla, salvo en casos muy puntuales en zonas costeras, ligados a la pesca. Estas actividades económicas han poseído, y aún tienen, un marcado carácter de subsistencia, con algunos períodos (coincidentes con los de mayor desarrollo poblacional) de predominio de la capacidad de exportación agrícola: primero de cereal, posteriormente de cochinilla y, últimamente, de tomate.

Desde la introducción del fenómeno turístico la importancia de los núcleos poblacionales se ha trasladado hacia la costa oriental, sobresaliendo por una parte Puerto del Rosario, por su condición de capital insular que centraliza todas las funciones administrativas y de servicios, a la vez favorecida por ser el centro de comunicaciones, y Gran Tarajal (Tuineje). Y por otro lado, los nuevos núcleos turísticos: Corralejo, en La Oliva; Morro Jable, Costa Calma y Playa del Matorral en Pájara; El Castillo, en Antigua, etc., todos ellos de mayor extensión y población que la ciudad municipal a la que pertenecen.

Esta rápida transformación del sistema territorial, el auge del desarrollo urbanístico y el espectacular aumento de población lleva aparejado un fuerte desequilibrio con el desarrollo de otros factores insulares, siendo este efecto, más acentuado, aún, a escala local.

La interacción en este área de diversas administraciones, desde programas de la Comunidad Europea a los propios ayuntamientos, y de particulares, incrementa la complejidad del análisis y comprensión de la realidad actual del nivel de equipamientos e infraestructuras de la isla.

No por ello ha de evitarse este importante apartado, pero es preciso que, de manera continuada, se actualice y realice, de forma rigurosa, el estudio detallado de la situación actual, para conseguir la correcta

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
CERTIFICA: Para hacer constar que este documento
fué aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de ju
de 1999 para su exposición pública.
El SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

evolución y desarrollo de la isla, que evite desequilibrios, desigualdades y déficit, aún mayores que los existentes.

Uno de los objetos de este documento es analizar el estado actual de las distintas infraestructuras básicas, los déficits y holguras que poseen frente a los estándares de calidad y servicio deseados y los condicionantes que pudieran imponer al nuevo planeamiento en curso.

Otro marco de actuación será el establecimiento de objetivos y directrices, en relación con las infraestructuras analizadas, para, a partir de ellas, señalar las propuestas concretas que permitan alcanzar dichos objetivos, de acuerdo con las directrices establecidas.

Entre los objetivos a alcanzar, cabe distinguir entre aquellos que afecten a varias infraestructuras: Objetivos Globales; y aquellos que corresponden a una determinada infraestructura: Objetivos Sectoriales.

La armonización de estos objetivos, propios de la isla de Fuerteventura, con los generales de planificación regional, del Gobierno de Canarias y Estatales, así como la obtención de indicadores de calidad infraestructural similares a las restantes islas y a las comunidades autónomas peninsulares, será un referente donde mirar y observar el grado de cumplimiento de las acciones propuestas.

6.0.2. Antecedentes

Los distintos análisis infraestructurales, que se realizarán posteriormente, toma como base el Avance del PIOF, redactado en 1995, complementado con las informaciones y captaciones de nuevos datos ofrecidos por las distintas administraciones y compañías de servicios, así como mediante el contacto y coordinación de los distintos trabajos sectoriales ya finalizados o en curso de redacción. Entre ellos, caben destacar los siguientes:

- Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. MOPTMA. Aprobado por Consejo de Ministros del 4 de Marzo de 1994.

- Plan Director de Infraestructuras de Canarias. En redacción por la Presidencia del Gobierno de Canarias, con asistencia técnica de la Empresa 3G, Ingeniería y Gestión de Proyectos y Obras, S.L.

- Estudio Informativo de la Carretera Corralejo-Puerto del Rosario - Morro Jable. En redacción por la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, con la asistencia técnica de la empresa

AYESA.

- Plan Director de Puertos Insulares. Redactado por el Gobierno de Canarias, y pendiente de aprobación final, con asistencia técnica de la empresa ETT.

- Proyecto de Amplicación del puerto de Puerto del Rosario. En redacción por el Departamente de Proyectos y Obras de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

- Proyecto de Puerto Comercial de Puerto del Rosario en Punta Gawioto. En redacción por el Departamente de Proyectos y Obras de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

- Estudio de Dinámica Litoral de Fuerteventura. Redactado para el Cabildo Insular de Fuerteventura por José María Jofre Ibañez en Junio de 1991.

- Plan Hidrológico Regional de Canarias. En redacción por la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias.

- Plan Hidrológico de Fuerteventura. En redacción por el Servicio Hidráulico del Cabildo Insular, con asistencia técnica de la empresa AT Hidrotecnia, S.L.

- Estudio Hidrogeológico de la isla de Fuerteventura. «Sistema acuífero nº 82». Realizado por el Instituto Tecnológico Geominero de España con la colaboración de ADARO, en el año 1990.

- Ordenación Agrohidrológica de la isla de Fuerteventura. Redactado por el ICONA en el año 1989, para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, con la asistencia técnica de la empresa TRAGSA.

- Informe anual del año 1996 de la empresa UNELCO.

- Las Energías Renovables en las Islas Canarias. Publicación de la Consejería de Industria y Comercio del Gobierno de Canarias, realizada por la División de Energías Renovables del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. (IDAE).

- Estimación de la Capacidad Energética Eólica de la Isla de Fuerteventura. Redactado para el Cabildo Insular de Fuerteventura y el Consorcio de Abastecimiento de Aguas a Fuerteventura, por un equipo del Departamento de Ingeniería Mecánica de la E.T.S. de Ingenieros Industriales de la Universidad de Las Palmas, dirigido por Ro-

que Calero Pérez, durante el año 1990.

6.0.3. Objetivos globales

- La adecuación gradual y progresiva de las infraestructuras a las solicitaciones futuras para eliminar restricciones a nuevos umbrales de desarrollo.

- Conservación del medio ambiente (principio básico de todo modelo de desarrollo económico sostenible) y superación de los estrangulamientos que -en materia de: infraestructuras, accesibilidad y servicios- puedan limitar el desarrollo de la isla.

- Reducir las diferencias entre las diferentes regiones, y entre los espacios urbanos y rurales de la isla, mediante la homogeneización del servicio prestado, de modo que un cierto servicio no sea factor determinante para la localización de futuros crecimientos.

- La mejora y renovación continua de las redes infraestructurales existentes, de modo que las substituciones respondan a una planificación programada y no sólo a reparaciones por avería.

- Creación de pasillos infraestructurales que eviten la dispersión de los servicios y aminore las necesidades de suelo. Establecer, mediante la adecuada normativa urbanística, mecanismos de protección de estos pasillos.

- Buscar la autosuficiencia interna de la isla en todos aquellos servicios que sea posible, de modo que la dependencia de suministros exteriores y, también, de la propia gestión del servicio sea la mínima imprescindible.

- Descentralización de la producción de agua potable y energía eléctrica para evitar la necesidad de implementar doblados y refuerzos de las infraestructuras actuales, que inciden y condicionan fuertemente la ordenación del territorio y el medio ambiente sobre el que se insertan.

- Potenciación de nuevos sectores productivos y de servicios, haciendo especial hincapié en el sector de energías renovables (eólica, solar: térmica o fotovoltáica, etc.), en el de las tecnologías relacionadas con el agua (y su reutilización) y en las medioambientales (reciclaje de residuos, depuración de emisiones contaminantes, etc.).

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA. Para hacer constar que este documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.999 para su exposición pública
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

6.0.4.directrices generales

- Creación de un instrumento de política territorial orientado hacia la consecución de los objetivos propuestos y que permita establecer mecanismos de coordinación entre las Administraciones Central, Autonómica, Insular y Municipales; así como entre el propio Cabildo con las entidades suministradoras y adjudicatarias de los servicios urbanos particulares.

- Realizar campañas periódicas de concienciación ciudadana, para conservar y mejorar el medio ambiente de la isla y aumentar los niveles de calidad de vida.

- Utilización del Eje Norte-Sur (Corralejo - Morro Jable) como elemento troncal de las infraestructuras básicas en general, tanto para la implementación de las nuevas como para las modificaciones de las existentes, de modo que constituya el pasillo infraestructural principal del que se derivan pasillos secundarios para el servicio directo a la población. Para ello, tanto en el diseño viario de las modificaciones del actual Eje, como en la obtención del suelo para su ejecución, ha de tenerse en cuenta los condicionantes que las restantes infraestructuras puedan imponer: en particular, las correspondientes a una posible implantación futura de un tren ligero, como transporte colectivo principal.

6.0.5. Propuestas

AG.1- Transformar la Comisión de Seguimiento, para la redacción del PIOF; en Comisión de Control de las acciones planteadas. De este modo, la adecuación de las propuestas a la evolución territorial de Fuerteventura podrá realizarse con la necesaria previsión para que su ejecución no suponga un freno a esa transformación de la isla.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: Para hacer constar que este documento
Plan fue aprobado por acuerdo plenario en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999
El Secretario

6.1.- Comunicaciones terrestres

6.1.1. Infraestructura existente

Históricamente, la red viaria tradicional de Fuerteventura se orientó preferentemente a la comunicación entre sus principales poblaciones interiores (Betancuria, Antigua, Pájara, Tuineje y la Oliva), y a dar salida a los productos agrícolas de exportación hacia la costa.

En los últimos años, el auge turístico está trasladando las principales actividades de la isla desde el interior hacia la costa, y particularmente hacia la oriental, de sotavento, más apacible, donde, se ubican las principales poblaciones y centros turísticos.

Este hecho está provocando un considerable incremento de la demanda de tráfico en todo el eje costero oriental de la red viaria de la isla.

La red viaria de Fuerteventura es bastante reciente, y puede considerarse suficiente para las necesidades actuales de la isla, no así para las previsiones de crecimiento y los niveles de calidad que se pretenden aparejadas a este desarrollo.

La no existencia de otros medios de transporte convencional en Fuerteventura (y en todo el Archipiélago Canario), tales cómo el ferrocarril, ha hecho de la carretera el único elemento estructurante y dinamizador de las comunicaciones, el desarrollo y el transporte colectivo terrestre entre las diversas zonas de la isla.

La Red Principal de Carreteras de Fuerteventura se estructura en una Red de Interés Regional; otra red denominada de Primer Orden y, por último, otra de Segundo Orden. El resto de carreteras son de rango inferior y se deberán incorporar, por su funcionalidad a la categoria de Carreteras de Segundo Orden antes definida.

En el plano que se acompaña se distinguen las tres categorias de carreteras mencionadas.

Además de estas carreteras, el Cabildo Insular mantiene un total de 300 km de caminos de tierra que completan el entramado viario insular y facilitan el acceso al peculiar diseminado rural existente.

No hay que olvidar tampoco la existencia de un significativo número de pistas que están fuera de todo control y que se han producido, y se siguen generando, por la práctica habitual e incontrolada del uso de vehículos todo-terreno fuera de la red viaria establecida. Este hecho

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
CERTIFICO: Que el presente documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 30 de junio
de 1.999 para su exposición pública.
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

está ocasionando un importante y grave deterioro del medio natural, por lo que urge poner control a esta actividad ciñéndola a los caminos y pistas existentes y controlados por el Cabildo e impidiéndose su práctica fuera de ellas.

En Fuerteventura, el 57% de la Red, aproximadamente es competencia del Gobierno de Canarias, y el 43% restante se reparte entre el Cabildo Insular y los Municipios.

Red de Interés Regional

Esta red comunica los núcleos más importantes de población, tanto por motivos de trabajo como turísticos. Se fundamenta en el eje Norte-Sur que discurre por la parte oriental de la Isla.

Las carreteras incluidas en esta categoría son las siguientes, con la última denominación adoptada:

FV-1. De Puerto del Rosario a Corralejo.
FV-2. De Puerto del Rosario a Morro del Jable por Cruce de Pozo Negro y Taralejo.
FV-3. Circunvalación de Puerto del Rosario, desde la FV-2 a la FV-1.
FV-4. De la FV-2 (Cruce Gran Tarajal) a Gran Tarajal

Red de Primer Orden

Facilita la comunicación entre las principales poblaciones del resto de Municipios (Pájara, Tuineje, Betancuria, Antigua y la Oliva), entre sí mismas, y con la Capital, Puerto del Rosario, y toda la zona oriental de la Isla. Corresponde a la que, hasta hace poco tiempo, fue la red principal de la isla, desde sus orígenes.

Comprende las siguientes carreteras:

FV-10. De Puerto del Rosario a El Cotillo por la Oliva.
FV-20. De Puerto del Rosario al Cruce de Gran Tarajal (FV-2), por Antigua y Tuineje.
FV-30. De la FV-20 (Casillas del Angel) a Tuineje, por Betancuria y Pájara.
FV-50. De la FV-20 (Antigua) a FV-2 (Cruce de Pozo Negro) FV-56.

De la FV-20 (Tarajalejo) a las Lajitas.

Red de Segundo Orden

Completa la red definida en las dos categorías anteriores, dando ac-

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Miguel A. Rodríguez Martínez
CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

Ezcmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento que integrado en sesión plenaria de fecha 20 de julio de 1998 para su exposición pública
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIA DEL GOBIERNO

ceso a poblaciones pequeñas, y comunicando entre sí distintos tramos de las redes de más categoría. Comprende las siguientes carreteras:

FV-101. De la Oliva a Corralejo, por Villaverde
FV-102. De la FV-1 a la Oliva por la Caldereta
FV-103. De la FV-102 a la FV-10 por Vallebrón
FV-109. De la FV-101 a la FV-10 en Lajares
FV-207. De la FV-10 (La Matilla) a la FV-30 (Casas del Almácigo)
FV-214. De la FV-1 (Puerto de Lajas) a Guisguey y Casas de Valhondo.
FV-219. De la FV-10 (Casas de las Majadas) a El Time.
FV-220. De la FV-10 a la Asomada.
FV-221. De la FV-207 (Tefía) a Los Molinos.
FV-225. De Tétir a Tesjuates
FV-323. De la FV-30 (Vega de Río Palmas) a Buen Paso.
FV-413. De Antigua a Triquivijate.
FV-415. De la FV-50 (Casas de Majada Blanca) a la FV-20 (Valles de Ortega)
FV-416. De Antigua a la FV-30 (Valle de Sta. Inés)
FV-420. De la FV-2 (Cruce de Pozo Negro) a Pozo Negro
FV-426. De la FV-20 a la Caldera de Gairía
FV-430. De Triquivijate a la FV-20 (Tesjuates)
FV-511. De la FV-2 a Tesejeragüe
FV-512. De la FV-4 (El Charco) a las Playitas
FV-520. De la FV-4 (El Charco) a la FV-2 (Cruce la Araña)
FV-525. De la FV-2 a Giniginámar
FV-605. De Pájara a la FV-2 por Fayagua y La Pared
FV-617. De la FV-56 (Marcos Sánchez) a la FV-605 por Las Hermosas
FV-618. De la FV-56 (Rosa de los James) a Cardón
FV-621. De la FV-605 (Pájara) a Ajuy
FV.627. De la FV-621 (Mezquez) a Buen Paso

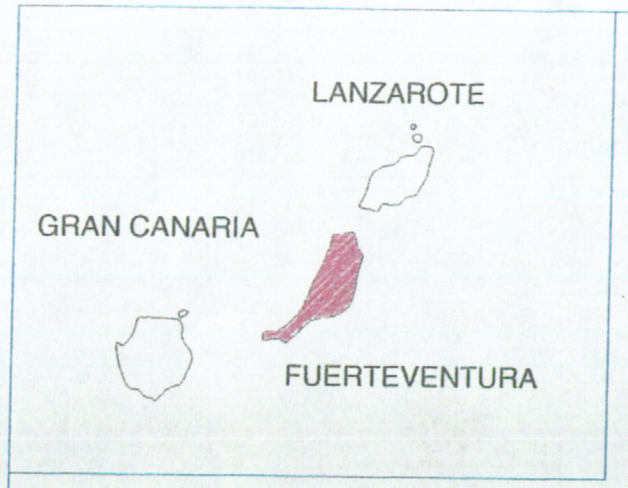
En otro orden de cosas, la legislación fundamental en relación con las carreteras está constituida, hoy por hoy, por la Ley de Carreteras de Canarias (9/1991, de 8 de Mayo).

6.1.2. Potencialidad de la infraestructura

La potencialidad de esta infraestructura se define en función de las Intensidades Medias Diarias (IMD) medidas en la actualidad.

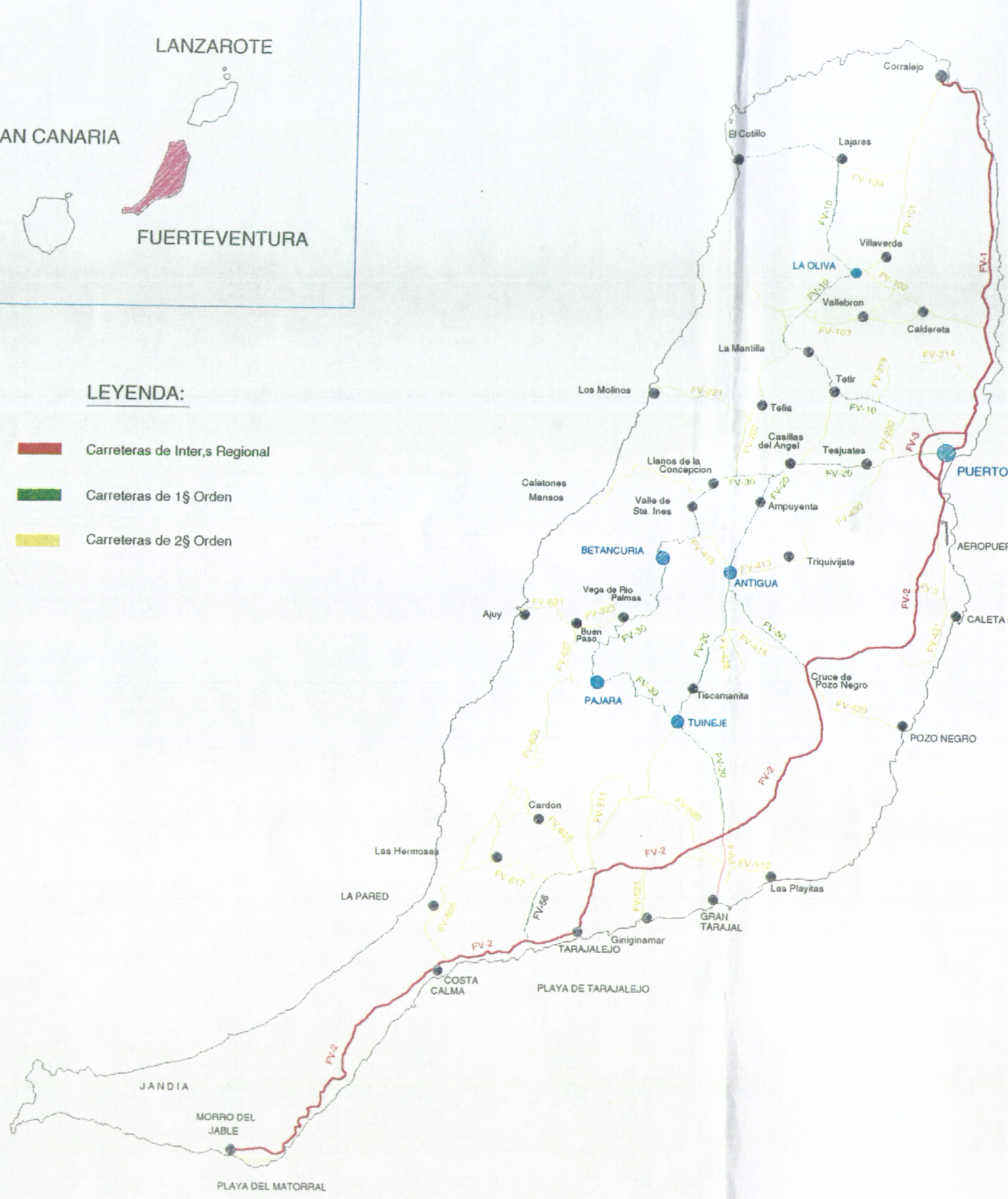
Con respecto a los niveles de tráfico se acompañan dos mapas de tráfico. Uno de ellos, con fecha 1995, ha sido utilizado como base

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1998
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez



LEYENDA:

- Carreteras de Inter,s Regional
- Carreteras de 1§ Orden
- Carreteras de 2§ Orden



F-30M-13

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

N

PLANO DE
JERARQUIZACION ACTUAL
DE LA RED VIARIA
DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

ESCALA 1 - 300.000

0 5 10 15 Km

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1998.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

para la redacción del Estudio Informativo de la carretera Corralejo-Puerto del Rosario-Morro Jable. El otro mapa corresponde al estudio de tráfico en las carreteras dependientes del Cabildo Insular de Fuerteventura entre los meses de octubre de 1996 y Febrero de 1997.

Como puede observarse, el tráfico que se mueve por la Isla es, fundamentalmente, costero, por las carreteras FV-1 y FV-2. Por estas vías se alcanzan I.M.D. de hasta 11.000 vehículos/día. Los mayores flujos se producen en el entorno del Puerto del Rosario, punto de unión de ambas carreteras y centro administrativo de la Isla, cercano además al aeropuerto.

Los tramos más cargados de tráfico son:

- Puerto del Rosario - Aeropuerto.

Este arco recoge una I.M.D. de 11.231 vehículos/día. Es el principal acceso a la red desde el exterior (acceso al aeropuerto desde el norte) y el único tramo con características de autovía, fruto de una reciente actuación.

- Puerto del Rosario-FV-214.

A la salida de Puerto del Rosario en dirección a Corralejo se alcanza un valor de la I.M.D. de 7.119 vehículos/día, parte de la cual se dirige hacia La Oliva por FV-102, y el resto y más importante (4.693 vehículos/día) tiene como destino Corralejo, el tercer núcleo de población en tamaño de la isla que cuenta además con un centro turístico de 11.324 camas y el tercer acceso al exterior (ferry a Lanzarote).

- Costa Calma - La Lajita

Se tiene una I.M.D. de 7.602 vehículo/día. Este tráfico viene provocado por el acceso por Morro Jable del ferry que viene de Las Palmas y, fundamentalmente por la existencia de un núcleo de hoteles y apartamentos situado en Costa Calma de 10.464 camas, que provoca un fuerte tráfico de agitación en la zona, además de los tráficos de penetración a estas poblaciones.

- Acceso a Gran Tarajal.

Gran Tarajal es el segundo núcleo de población mayor de la isla, con 4.444 habitantes. Como la carretera principal no pasa por el pueblo, existe una desviación, FV-4, que recoge todo el tráfico de acceso, aforándose una I.M.D. de 7.395 veh./día.

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

Por el contrario, el resto de la red interurbana interior de Fuerteventura presenta un nivel de tráfico claramente menor al costero, con unas intensidades medias diarias que raramente superan los 2000 vehículos/día. Existen únicamente dos excepciones:

- FV-10, tramo alternativo a FV-1.

- FV-20, tramo alternativo a FV-2 que comunica Puerto del Rosario, Antigua y Tuineje, tradicional eje de la isla, que ha venido sirviendo como conexión Norte-Sur hasta la puesta en servicio del tramo de FV-2 de conexión entre Caleta de Fuste y Gran Tarajal, y la zona sur.

Como diagnóstico general de la red viaria, en la situación actual, puede indicarse que los niveles de servicio son satisfactorios. Únicamente en Morro Jable se produce nivel de servicio D[1]. Por lo demás, el peor nivel de servicio que aparece en la red es el C.

De acuerdo con los datos reflejados la red de primer y segundo orden será suficiente para los crecimientos poblacionales estimados por este PIOF, exceptuándose pequeñas ampliaciones y/o remodelaciones que se estudian en puntos posteriores.
No así, la red de interés regional la cual será insuficiente para absorber la nueva demanda generada, por lo que habrán de realizarse sobre ella obras de mejora, acondicionamiento y desdoblamiento de calzada.

6.1.3. Condicionantes al planeamiento

Esta infraestructura plantea condicionantes de dos tipos diferentes: legales y territoriales.

Los condicionantes legales vienen dados por la Ley 9/1991, de 8 de Mayo, de Carreteras de Canarias. En ella se define la línea límite de edificación en función de la clasificación de la vía. Esta línea límite será un condicionante de obligado cumplimiento al futuro planeamiento, aunque, por el articulado de la Ley, en casos especiales la línea pueda delimitarse a distancia inferior que en los casos generales (artículo 47).

En cuanto a los condicionantes territoriales, la carretera es siempre un eje potencial de crecimientos urbanos, puesto que la necesaria accesibilidad a los núcleos urbanos ha de proporcionarse desde ella. Por ello, la carretera supone un condicionante locacional de primer orden, puesto que, por un lado, ata los núcleos a ella y, por otro, los conexiona entre sí. En otro orden la existencia de la carretera posibilita la disper-

[1] *Los niveles de servicio es una descripción de las condiciones de circulación. Se define a partir de tres parámetros: (1) Porcentaje de tiempo de demora; (2) Velocidad media de recorrido; (3) Utilización de la capacidad. Sus significados son:*
A: Circulación libre
B: Circulación estable con altas velocidades
C: Circulación estable; velocidad algo influida por el tráfico.
D: Aproximación a la circulación inestable
E: Circulación inestable; congestión
F: Congestión; circulación forzada, tiempo de demora imprevisible.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA - SECRETARIA

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

sión de la población. De lo anterior se deduce que la carretera es la infraestructura más influyente en el planeamiento, así pues hay que tenerla presente a la hora de localizar un nuevo asentamiento, o del propio crecimiento de los núcleos actuales.

El crecimiento de la población demanda un mayor uso de la carretera, por lo que conforme aumenta aquella hay que prever el crecimiento de ésta. Este crecimiento se produce a saltos, mediante la dotación de más carriles de circulación o por la duplicación de la calzada. Para ello, el planeamiento debe contemplar el necesario espacio para no constreñir ese crecimiento.

6.1.4. Prognósis de crecimiento

Conocida la situación de la red en el estado actual, es necesario estimar su crecimiento para los años futuros con el fin de determinar los puntos en los que se producirá el agotamiento de capacidad y, de esta forma, establecer criterios de actuación.

Recogiendo las hipótesis de crecimiento contenidas en el Estudio Informativo de la Carretera Corralejo - Puerto del Rosario - Morro Jable, para el año horizonte 2021, puede deducirse que, aplicando el modelo gravitatorio de crecimiento, la gran parte del viario costero (FV-1 y FV-2) alcanza, en el periodo de proyecto, antes mencionado, un nivel de servicio E[2], inadmisible para esta carretera. Únicamente el tramo de la FV-2 entre el Cruce de Pozo Negro y el Cruce de Giniginámar ofrece, durante todo el periodo de proyecto un nivel de servicio D, habiendo sido objeto, recientemente de acondicionamiento, por lo que no es previsible ningún tipo de actuación auxiliar.

En el cuadro que se acompaña se resumen las IMD previstas y los niveles de servicio, en el año horizonte, en la red de Interés Regional existente en este momento.

Estas hipótesis de crecimiento, del Estudio Informativo de la Carretera Corralejo-Puerto del Rosario-Morro Jable, para el año horizonte 2021, se han realizado sin tener en cuenta las previsiones de este PIOF (posteriores al tiempo de elaboración del Estudio), ni los desarrollos urbanísticos permitidos, ni tampoco el incremento del tráfico interinsular que los desarrollos, en previsión por el Gobierno de Canarias, de las comunicaciones marítimas posibilitarán; con lo cual estas IMDs estimadas pueden verse sobrepasadas por la realidad en un futuro inferior al año horizonte considerado (2021). No obstante, si pueden considerarse como una buena estimación para la definición a corto-medio plazo de las infraestructuras y para la definición de las etapas de construcción.

[2] El significado de los niveles de servicio se han descrito en el apartado 1.2. «Potencialidad de la infraestructura».

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA -Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

TRAMO	DESCRIPCIÓN	IMD 2021	NS 2021
FV-1	Puerto del Rosario - Intersección FV-214	25.961	F
FV-1	Intersección FV-214 - Intersección FV-102	25.548	E
FV-1	Intersección FV-102 - Punto intermedio	17.861	E
FV-1	Punto intermedio - Hotel Oliva Beach	17.672	E
FV-1	Hotel Oliva Beach - Corralejo	21.221	E
FV-2*	Puerto del Rosario - Aeropuerto, autovía	37.532	B
FV-2	Aeropuerto - Caleta de Fuste	33.097	E
FV-2	Caleta del Fuste - Salinas del Carmen	15.912	D
FV-2	Salinas del Carmen - Cruce del Pozo Negro	15.912	D
FV-2	Cruce del Pozo Negro - Intersección FV-420	14.090	D
FV-2	Intersección FV-420 - Cruce del G. Tarajal	14.062	D
FV-2	Cruce del G. Tarajal - Cruce Giniginámar	16.098	D
FV-2	Cruce Giniginámar - Tarajalejo	14.396	E
FV-2	Tarajalelo - La Lajita	14.048	E
FV-2	La Lajita - Punta de los Molinillos	12.375	E
FV-2	Punta de los Molinillos - Costa Calma	18.340	E
FV-2	Costa Calma - Pecenescal	15.667	E
FV-2	Pecenescal - Morro de Jable	15.667	E
FV-3	Circunvalación de FV-2 a FV-1 (de FV-1 a FV-10)	8.712	C
FV-3	Circunvalación de FV-2 a FV-1 (de FV-10 a FV-20)	9.130	C

Redundando en lo anterior, hay que observar que la potenciación de las infraestructuras de conexión interinsular es uno de los principales objetivos del Plan Director de Infraestructuras, en redacción por el Gobierno de Canarias, donde la unión de las autovías terrestres con

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión ordinaria de fecha 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

transportes rápidos marítimos (autopistas marinas), constituirá el gran eje troncal de comunicación interinsular, de modo que un ciudadano de una isla cualquiera pueda recorrer todo el archipiélago canario desplazándose por estas infraestructuras, con el transporte público o con su propio vehículo privado.

6.1.5. Diagnóstico

Respecto a las comunicaciones terrestres, el estado de la red viaria puede ser, más ó menos aceptable para la situación actual, pero resultará insuficiente en el caso de llevarse a cabo algunos de los escenarios de desarrollo previstos. En cualesquiera de ellos, el Eje Norte-Sur, es la carretera más importante para atender los crecimientos de la demanda. Por ello, la correcta adecuación de este eje a los niveles de tráfico esperado resulta fundamental para no limitar el crecimiento de la isla.

Las actuaciones de duplicación, acondicionamiento y mejora de la calzada actual, del Eje Norte-Sur, prevista por el Estudio Informativo recientemente redactado, y pendiente de aprobación, se consideran suficientes a corto plazo para atender el crecimiento global previsto por este PIOF. No obstante, cuando los desarrollos del Sur de la Isla superen las previsiones realizadas, la no duplicación actualmente prevista será insuficiente y deberá acometerse su desdoblamiento. Por otro lado, si esta infraestructura no debe ser un condicionante de localización (objetivo genérico a obtener para cualquier infraestructura) su desdoblamiento se hace imprescindible para evitar ese hecho, puesto que la orografía acusada del Sur de la isla obliga a mayores costes de implantación y el demorar la duplicación es una tentación en la que se cae fácilmente.

Desde el punto de vista de la seguridad, la mayoría de las carreteras de Fuerteventura carece de arcenes, y el único tramo con doble calzada (Autovía) en la Isla, se localiza en la carretera FV-2, entre la Capital, Puerto del Rosario, y el Aeropuerto. De otro lado, la mayor parte de la red de segundo orden y, aún, de la primer orden carecen de barreras de seguridad frente a posibles caídas por terraplenes.

Cabe decir, no obstante, que, de los datos de accidentabilidad, se deduce, en general, unos índices realmente bajos en la Isla.

De acuerdo con la información recabada, las anchuras de plataforma, manejadas en el presente diagnóstico, correspondientes a ciertos tramos representativos de la red de carreteras dependiente de la Consejería de Obras Públicas, del Gobierno de Canarias son los si-

guientes:

CARRETERA	LONG. TOTAL EN Km	ANCHO PLATAFORMA		ESTADO		
		< 6 m	>6 m	Bueno	Regular	Malo
Puerto del Rosario-La Oliva. FV-10 La Oliva - Corralejo. FV-101 (Antigua GC-600)	36,50	36,5	-	-	17,5	19
Puerto del Rosario - Tuineje. FV-20 (Antigua GC-610)	32,60	-	32,60	32,60	-	-
Betancuria-Tuineje. FV-30 Tuineje-Gran Tarajal. FV-20 y FV-4. (Antigua GC-620)	38,60	25,60	13,00	15,60	23,00	-
Puerto del Rosario-Aeropuerto. FV-2 (Antigua GC-630)	4,40	-	4,40	4,40	-	-
Gran Tarajal - Morro del Jable. FV-2 (Antigua GC-640)	53,00	-	53,00	53,00	-	-

Con respecto a las carreteras dependientes del Cabildo Insular (225 Km), el 82% dispone de una plataforma superior a los 6 metros; siendo el 18% restante inferior a esa anchura. En general el estado de estas carreteras es bueno.

6.1.6. Objetivos sectoriales

- Potenciar el uso del Eje Norte- Sur (Corralejo - Morro Jable) como soporte del tráfico de mercancías, del tráfico principal colectivo y de la movilidad general de la isla.

- Aumento de los factores de seguridad y calidad de la carretera.

- Consideración de la carretera como soporte del transporte colectivo.

-Implementación de recorridos turísticos alternativos al de la movilidad de la población.

- Regeneración del medio ambiente de los espacios actuales degra-

dados por la obra pública.

- Implantación de carriles exclusivos para bicicletas.

- Intercambiadores entre los distintos modos de transporte: carretera - carretera; carretera - puerto; carretera - aeropuerto.

6.1.7. Directrices

Uno de los grandes valores de la Isla de Fuerteventura, y por tanto de su atractivo, es la enorme extensión de terreno libre de cualquier edificación. En la idea de mantener esta privilegiada situación es necesario evitar la tendencia a la dispersión, concentrando los asentamientos y las actividades, y por lo tanto, se deberá ser cauteloso a la hora de proponer nuevas infraestructuras viarias, además de las ya existentes, pues, sin duda, una nueva carretera es un eje potencial de crecimientos urbanos. Por otro lado, en una isla, los niveles de conectividad y accesibilidad no deben ser comparables con los de otras regiones, porque sus magnitudes son distintas.

Así pues, las propuestas en infraestructura vial deberán seguir las siguientes directrices:

- Mejorar la accesibilidad entre las actividades económicas y residenciales.
- Mejorar la accesibilidad a los grandes centros y terminales de transporte, tales como puertos y aeropuerto, en relación a los tráficos internacionales y regionales, en particular en Corralejo, Morro Jable y Puerto del Rosario.

- Mejorar la calidad y tiempo de viaje.

- Optimizar el funcionamiento de la red viaria existente mediante medidas de renovación y gestión que maximicen su capacidad de transporte.

- Adecuar la red local a las necesidades de movilidad reales de las zonas que atraviesa, llegando a especializar carreteras en función de su uso.

- Incorporar a la totalidad de las actuaciones en la red de carreteras, los contenidos precisos para conseguir unas mejores condiciones de Seguridad Vial.

- Al mismo tiempo que la mejora vial, se minimizará el impacto am-

biental en el medio natural y urbano.

- Desviar el trazado del Eje Norte - Sur de los cascos urbanos actuales, para que sus bordes puedan ser soporte de la implementación de las nuevas dotaciones de infraestructuras básicas y, en particular, del tren ligero. La carretera actual quedará como vía de prenetración a esos núcleos.

- Ese desvío del trazado convendrá considerarlo como frontera no franqueable por el crecimientos de los núcleos urbanos, separándolo suficientemente de los crecimientos previstos por los planeamientos municipales. Asimismo, este desvío deberá separarse de los espacios naturales protegidos y no introducirse en ellos.

- Las paradas destinadas al transporte colectivo de autobuses se realizarán en plataforma separadas de la circulación para aumentar la seguridad de la carretera. Asimismo, en áreas de interés visual y paisajístico se dispondrán zonas de parada y detención separadas de la circulación.

- Dotación de arcenes en todas las carreteras principales y ensanchamientos puntuales de calzada en las secundarias, carentes de ellos en la actualidad; de modo que las paradas transitorias de los vehículos -para bajada de los usuarios, o detención por avería- no afecten al tránsito por la calzada.

- Generación de nuevas redes y caminos, para recorridos turísticos, en áreas de interés geográfico, histórico, visual, paisajístico, ..., con calzadas de pequeña dimensión y escasa alteración de la topografía de la zona en la que se inserte; donde la velocidad específica de la infraestructura no sea la directriz condicionante de su diseño, sino que sea la escasa velocidad posible lo que resulte el atractivo principal, con plataformas relativamente abundantes para parada y observación de ése área.

- Implantación en las vías secundarias de carriles exclusivos sólo bici, ligeramente separados de la plataforma de la carretera, aunque en zonas singulares podrán estar adosados a la misma. En las vías principales, cuando para cerrar circuitos sea preciso su implantación, deberán estar separados siempre de la plataforma de la carretera.

6.1.8. Propuestas

La isla de Fuerteventura es alargada y el sistema urbanizado se extiende de norte a sur a lo largo de su costa este. Considerando que el

mayor desarrollo turístico y urbanístico se producirá en esta zona de la isla, será preciso actuar, fundamentalmente, sobre el eje vertebrador entre Corralejo y Morro Jable. Este eje reducirá las distancias temporales entre el norte y el sur y estructurará la isla de acuerdo con el crecimiento previsto. El resto de los núcleos quedarán interconectados a través de una red viaria en anillos.

Los tramos actuales de este Eje que quedan fuera del tráfico principal se propone considerarlos como carreteras de 2º orden. La nueva jerarquización de la red de la Isla se grafía en el plano adjunto, donde la conexión entre La Oliva y el Eje Norte-Sur y la carretera FV-207 se propone considerarlas dentro de la red de 1er orden en vez de la de 2º orden como hasta ahora. Asimismo, se propone el cierre en anillo de algunas de las carreteras de 2ª orden que en la actualidad constituyen fondos de saco de gran longitud.

Por otro lado será necesario reforzar la ejecución de ampliaciones de plataforma, dotación de arcenes y barreras de seguridad a las vías carentes de los mismos..

Las propuestas de actuación sobre la red viaria de la isla se concretan en los siguientes puntos:

CT.1- Asumir, como una primera etapa en la ejecución de la autovía Norte-Sur, las obras previstas en el Estudio Informativo de la Carretera Corralejo-Morro Jable (en periodo de aprobación).

Este importante eje viario puede dividirse en tres zonas:

- **Puerto del Rosario - Corralejo.**- Este tramo de carretera, de una longitud aproximada de 26 kilómetros, es uno de los más importantes de la isla, ya que conecta la capital, Puerto del Rosario, con la zona norte, destino turístico, residencial y centro de comunicaciones con la isla de Lanzarote, por vía marítima.

El trazado actual discurre por las Dunas de Corralejo, afectando desfavorablemente al Parque Natural del mismo nombre, por lo que, tanto el Ayuntamiento de La Oliva como el Cabildo Insular de Fuerteventura, han propuesto la variante a dicho Parque, en la zona de la Montaña Roja. Se propone un nuevo trazado de doble calzada entre Puerto del Rosario y el Enlace de Lajares; y duplicación de calzada, desde éste punto hasta Corralejo.

Se prevé un presupuesto aproximado de 7.400 M pta.

- **Aeropuerto - Cruce de Pozo Negro.**- La carretera FV-2 entre Puerto

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez
CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

del Rosario y el Aeropuerto está desdoblada en la actualidad y no se prevé ninguna actuación sobre ella, ofreciendo un adecuado nivel de servicio en todo el período considerado (para las estimaciones de tráfico realizadas en el citado Estudio Informativo) . El tramo entre el aeropuerto y el cruce de Pozo Negro sería el de mayor intensidad de tráfico de toda la isla de Fuerteventura.

Se propone un nuevo trazado de doble calzada entre el Enlace del Aeropuerto y Llanos de la Cancela, incluyendo el ramal a Caleta de Fuste; y el acondicionamiento del tramo entre Llanos de la Candela y el Enlace de Antigua.

El coste aproximado de las obras es de 4.200 M pta.

Cruce de Gran Tarajal a Morro Jable.- Se propone el acondicionamiento entre el Enlace de Gran Tarajal a Tarajalejo; el nuevo trazado entre Tarajalejo y Cañada del Río, con calzada única, incluyendo la variante de Costa Calma; el acondicionamiento entre el final de la variante de Costa Calma y el Enlace de Pecenescal; la duplicación con variantes de doble calzada entre el Enlace de Pecenescal y el Enlace de Aldiana; y el nuevo trazado, en calzada única, de la variante de Morro Jable, incluyendo los túneles de Vinamar y Morro Jable.

El coste de este tramo se estima en 13.800 M pta.

Las propuestas apuntadas para las tres zonas anteriores, se recogen, más detalladas en el Estudio Informativo de la Carretera Corralejo - Morro Jable, redactado en Marzo de 1997.

CT.2- Completar, como una segunda etapa en la ejecución de la autovía Norte-Sur, los desdoblamientos de calzada no realizados en la acción anterior.

Esta acción se considera de importancia fundamental para conseguir la homogeneización infraestructural deseada en toda la isla, de modo que el servicio prestado por la carretera no sea un factor determinante en la localización de futuros asentamientos. Tiene dos ámbitos plenamente diferenciados:

- **Aeropuerto-Autovía a Corralejo**; Este tramo permite la conexión de la autovía del Aeropuerto a Caleta de Fuste con la de Puerto del Rosario a Corralejo, fuera de los crecimientos urbanísticos ubicados al Norte y Sur del núcleo actual de Puerto del Rosario y de la zona de reserva aeroportuaria permitida por este PIOF. Para ello, se propone la duplicación de calzada en la circunvalación y la ejecución de nuevas dobles calzadas, más hacia el interior de la isla, en la conexión de

la circunvalación con las autovías Norte y Sur de acceso a la ciudad.

Se estima un presupuesto de 5.000 M Pta.

- **Caleta de Fuste-Morro Jable**; Se propone la duplicación de calzada en todo el tramo, y la pertinente remodelación de sus enlaces, para convertirlo en autovia, demandando, también, el desdoblamiento de los túneles y obras de fábrica presentes en el Estudio Informativo de la anterior acción.

El coste aproximado de las obras en de 18.000 M Pta.

CT.3- Conexión entre el Puerto y la Circunvalación, de Puerto del Rosario, de manera que se consiga una salida directa desde las instalaciones portuarias, asumiendo las obras contenidas en el proyecto, redactado por Rabadán 17, ya aprobado, el cual se encuentra en fase de licitación. El presupuesto del proyecto es de 628 M pta.

CT.4- Mejora de la Conexión entre el Puerto de Morro Jable y el Eje Norte-Sur. Se estima un coste de 100 M pta.

CT.5- Conexión del Puerto del Gran Tarajal con la FV-4, a través de la FV-520, circunvalando el núcleo urbano. Se considera un coste de 200 M pta.

CT.6- Conexión del Puerto de Corralejo con la FV-1 periféricamente al núcleo urbano. Se considera un coste de 150 M pta.

CT.7- Conexión de las carreteras FV-214 y FV-219 de la Red de Segundo Orden, entre El Time y Guisgey, cerrando el anillo con la FV-10 y la Autovía Norte-Sur. Se estima un coste de 200 M Pta.

CT.8- Acondicionamiento y mejora de carreteras existentes, con prioridad en la dotación de arcenes en la Red de Primer Orden, de barreras de seguridad, en las de Primer y Segundo Orden y de plataformas puntuales de ensanche en las de Segundo Orden que no disponga de ellos. Se prevé un coste de 1.500 M pta.

CT.9- Creación de senderos turísticos en todo el contorno de la Isla, coordinándolos con los previstos en Puerto del Rosario, Pájara, Antigua y La Oliva, y ligándolos a los paseos marítimos y senderos interiores. Se considera un coste de 2.000 M pta.

CT10- Por último, y recogiendo el interés de diversos organismos de la Isla, se propone la ejecución de carriles para bicicletas entre los centros turísticos, entre sí y con la capital. Se considera un coste de 200 M pta.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Dil[illegible] este documento
fue [illegible] na 20 de junio
de 1[illegible]

EL SECRETARIO,

Fdo.: [illegible] Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que el/los
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

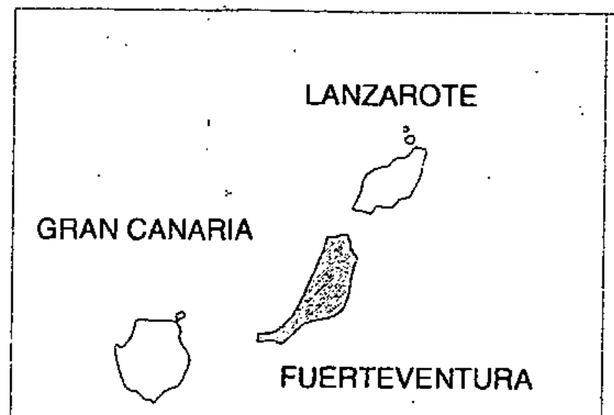
ORIENTACION NORTE GEOGRAFICO

ESC. 1:250

PROTECCION INFRAESTRUCTURAS	5.00	
BANDA DE INFRAESTRUCTURAS	3.00	
CARRIL BICI SERVICIO INFRAESTRUCTURAS	2.75	
BERMA SEGURIDAD Y ACOMODACION AL DESNIVEL TOPOGRAFICO	> 3.00	
BERMA SENALIZACION	1.25	
PLATAFORMA TREN LIGERO	5.00	
BERMA SENALIZACION	1.25	
BERMA SEGURIDAD Y ACOMODACION AL DESNIVEL TOPOGRAFICO	> 7.00	
BERMA SENALIZACION	1.25	
ARCEN	2.50	
CALZADA 2 CARRILES	7.00	
ARCEN	1.00	
MEDIANA AJARDINADA	6.00	

> 45.00

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

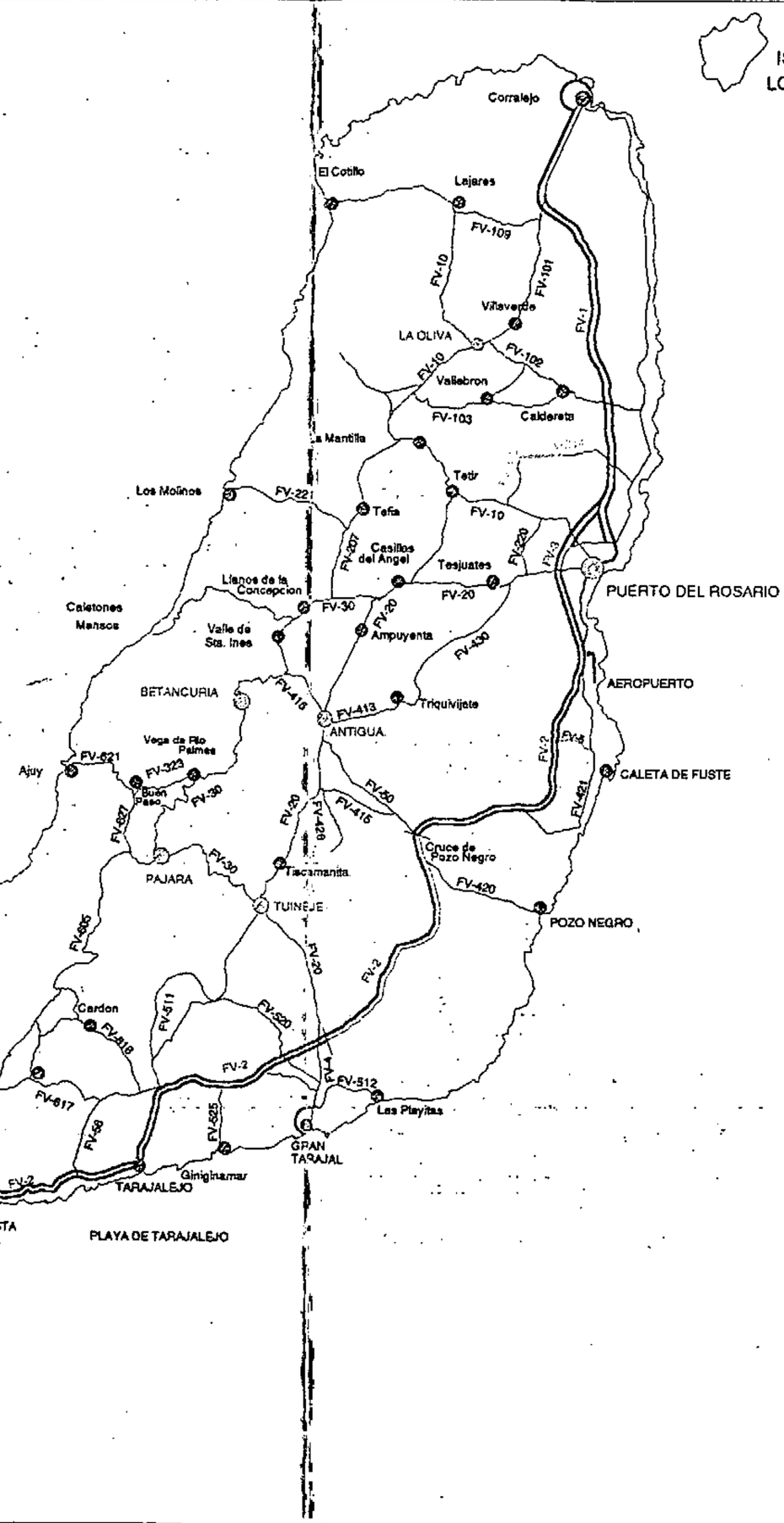


ACCIONES GRAFIADAS

- CT.1 : Obras Estudio Informativo Carretera Corralejo-Morro Jable
- CT.2 : Completar Autovia Norte Sur
- CT.3 : Conexion Puerto-Circunvalacion en Puerto del Rosario
- CT.4 : Conexion Puerto-Autovia Norte-Sur en Morro Jable
- CT.5 : Conexion Puerto-FV.4 en Gran Tarajal
- CT.6 : Conexion Puerto-Autovia Norte-Sur en Corralejo
- CT.7 : Conexion de las Carreteras FV-214 y FV-219

ACCIONES NO GRAFIADAS

- CT.8 : Mejora de redes existentes. Dotacion de arcenes y barreras de seguridad
- CT.9 : Sendero Turistico
- CT.10: Dotacion de Carriles-bici



CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

PLANO DE
PROPUESTAS SOBRE
LA RED VIARIA
DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

ESCALA 1 - 300.000

0 5 10 15 Km

F-30M-A5

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Certifico: Para hacer constar que este plano fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este plano fue aprobado en sesión plenaria de 30 de junio de 1998 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

LANZAROTE

GRAN CANARIA

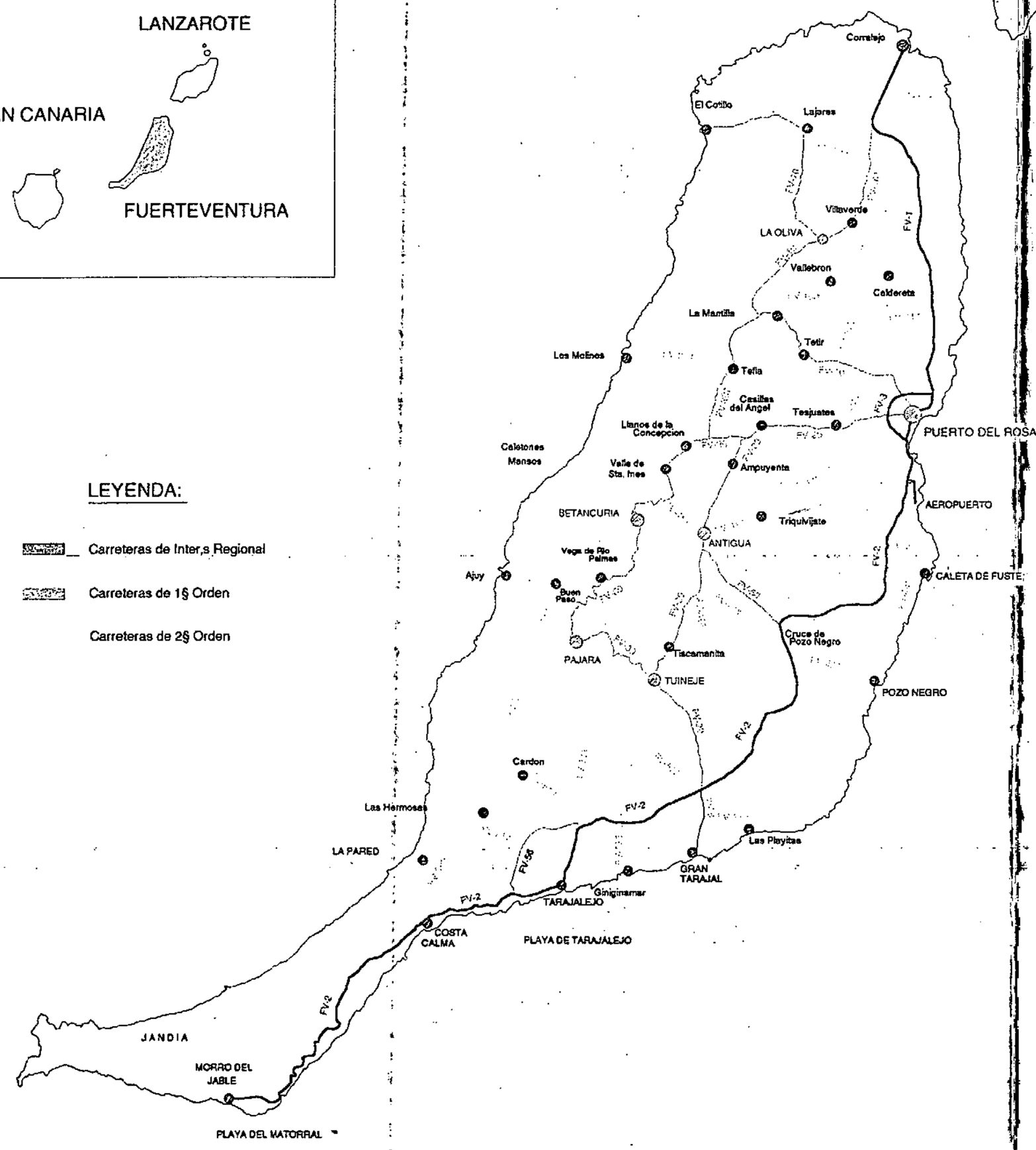
FUERTEVENTURA

LEYENDA:

Carreteras de Interés Regional

Carreteras de 1§ Orden

Carreteras de 2§ Orden



CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

N

PLANO DE
PROPUESTA DE JERARQUIZACION DE LA RED DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

ESCALA 1 - 300.000

0 5 10 15 Km

F-30M-A4

El Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez-Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA. Para hacer constar que este
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 30 de junio
de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

6.2.- Comunicaciones marítimas

6.2.1. Situación y características de los puertos y refugios marítimos

Aunque Fuerteventura no ha sido una isla orientada hacia el mar, la insularidad hacía necesario el uso de puertos para exportar sus productos y abastecerse. Por esta razón se desarrollan los puertos de Gran Tarajal y Puerto del Rosario, gracias a los cuales estas ciudades llegan a ser las mayores de la isla. En fecha más reciente se construyeron los refugios de Corralejo y Morro Jable, que aunque inicialmente, de carácter pesquero (son o eran los únicos lugares de la isla con vocación marinera), en realidad tienen uso múltiple, pues estos núcleos sirven de conexión con las islas cercanas de Lanzarote y Gran Canaria y son las siguientes poblaciones de la isla en habitantes y los de mayores perspectivas turísticas. Además de estos importantes puertos existen en la isla otras instalaciones portuarias, de menor dimensión que las anteriores.

El balance al respecto es el siguiente:

* Puertos de interés general del Estado:
- Puerto del Rosario

* Puertos de interés regional:
- Corralejo (Uso comercial, de transporte de pasajeros, pesquero y deportivo)
- Morro Jable (Uso comercial, de transporte de pasajeros, pesquero y deportivo).
- Gran Tarajal (Uso pesquero y comercial)

* Puertos de interés insular:
- El Castillo de Fuste (Uso deportivo)

* Puertos de interés local:
- Cotillo (Uso pesquero)
- Tarajalejo (Uso pesquero)
- Las Playitas (Uso pesquero)
- Puertito de La Cruz (Uso pesquero)

* Embarcaderos:
- Pozo Negro
- Puerto de la Peña
- La Lajita
- Ginijinámar
- El Matorral

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que esta Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

- Puerto Lajas
- El Jablito
- Majanicho
- Los Molinos
- La Pared
- Caserio Puerto de la Luz

Características principales de los puertos más importantes:

*** PUERTO DEL ROSARIO**

El puerto está situado en el centro de la población del mismo nombre en la costa este de la isla.

Sus características son las siguientes:

Superficie de Flotación (Ha)	
Muelle	30,00
Contradique	0,84
Rampa Ro-Ro	0,30
Pantalanes	0,70
Antepuerto	27,78
Total	59,62
Superficie Terrestre (m²)	
Muelle	67.500
Dársena Pesquera	24.150
Total	91.650

Varaderos

El único varadero está en Puerto del Rosario con dos rampas iguales cada una de 144 m de largo, ancho de 360 m, pendiente 6%, calado en el extremo de 2,95%, máximo peso de buque admisible 500 toneladas.

Estaciones marítimas

Puerto (m²) 76

Tráfico (año 1996)

821 buques
5.355.000 T.R.B.
65.340 pasajeros (la mayor parte de cabotaje)

Muelles

Longitud (m)

765

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1999 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

Calado (m)	3 a 12
Ancho (m)	200 a 25

El puerto de Puerto del Rosario es el principal de la Isla, en cuanto a mercancías y pasajeros. Hay un trayecto semanal Cádiz-Fuerteventura ida y vuelta, con una duración de 60 horas. Fuerteventura-Las Palmas de Gran Canaria, tres veces por semana, duración nueve horas. A Santa Cruz de Tenerife otras tres veces por semana, duración 12-18 horas según pase antes por Las Palmas de Gran Canaria. A Arrecife (Lanzarote) tres barcos a la semana, el trayecto dura tres horas. Todo esto con Trasmediterránea.

El puerto presenta problemas de congestión y tiene unas instalaciones que no son aptas para posibilitar el crecimiento del mismo, que por otra parte, tiene problemas debido a su ubicación en el centro de la ciudad crecida en torno al puerto pero sin planificación, encorsetando su crecimiento.

Dada su ubicación, en el centro de la población y los problemas viarios que está causando, parecería no recomendable una nueva ampliación. Habría que ir a soluciones alternativas que apunten a un nuevo dique ubicado más al norte, al menos en su plataforma.

Todo ello unido a la construcción de la carretera de circunvalación de Puerto del Rosario que permite una perfecta comunicación con la infraestructura viaria fuera de la ciudad, y la existencia de una amplia plataforma donde ubicar el «interland» del puerto, son factores que hacen necesario que se piense en el puerto a largo plazo con independencia de las soluciones inmediatas que se adopten.

No obstante el programa de inversiones públicas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas para 1.997-2.001 prevé una primera fase de ampliación, consolidando en su propuesta el actual puerto con sus limitaciones.

Independientemente de la alternativa que se tome, lo que hay que subrayar es que ésta no admite dilación, o Fuerteventura se encontrará, a corto plazo, con un verdadero estrangulamiento en su desarrollo económico.

*** CORRALEJO:**

Es un puerto de múltiples usos (comercial, de atraque de «Ferrys» pesquero y deportivo). Mantiene una línea directa con Lanzarote con cinco movimientos diarios y dos barcos al día a la isla de Lobos.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento ... aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1999 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Rodríguez Martínez
SECRETARIADO DEL GOBIERNO

El puerto se encuentra en la ensenada de Corralejo en el extremo nordeste de la Isla de Fuerteventura.

Sus características son las siguientes:

Dique: longitud:	470 m.
anchura:	20 m.
Superficie abrigada:	25.500 m²
Calado: en bocana:	5 m.
en dársena:	5 m.
Pantalanes:	3 de 220 de longitud
Superficie terrestre de servicios:	22.200 m²
Superficie edificada:	1.150 m²
Flota pesquera:	27
Capturas (en 1992):	165 Tn.
Embarcaciones deportivas:	42
Tráfico de pasajeros (en 1991):	258.049

El puerto está configurado por un dique de dos alineaciones que completa el abrigo natural. La zona intermedia de cambio de alineación se ha ampliado para ubicar la Estación Marítima y en su entorno se disponen los muelles y rampas para el atraque de buques comerciales (ferries). Esta plataforma también contribuye al abrigo de la dársena de atraques que está adosada al muelle de ribera.

La dársena de atraques para embarcaciones menores presenta, en el momento actual, una capacidad suficiente para 130-150 puestos de atraque. La zona terrestre aneja al muelle de ribera (10.000 m² aproximadamente) ofrece una buena base para el asentamiento de aparcamiento de vehículos y embarcaciones, así como de otras instalaciones. Existen servicios diversos, tanto para el usuario como para la embarcación, si bien se echan en falta medios de izado y botadura (travelift, grua). La superficie existente puede ser suficiente, si bien tiene un grado de aprovechamiento escaso.

Tanto la situación del puerto como la configuración de las obras marítimas ofrecen posibilidades diversas de ampliación de la instalación.

Las perspectivas de crecimiento como puerto comercial para «Ferrys» de pasajeros y coches en régimen de cabotaje son muy buenas.

*** MORRO JABLE:**

Puerto de múltiples usos (comercial, de transporte de pasajeros, pesquero y deportivo). Mantiene movimientos directos con Gran Canaria, mediante una línea de ferries y otra de Jet-foil. Esta última con

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.996 para su exposición pública. El SECRETARIO. Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura. Diligencia: para hacer constar que este Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999. El Secretario. Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

una duración de 80 min.

Se encuentra situado junto al núcleo urbano de Morro Jable en el sector de costa más meridional de la isla de Fuerteventura.

Sus características son las siguientes:

Dique de dos alineaciones:	longitud:	835 m.
	anchura:	15 m.
Contradique: Longitud:		120 m
Superficie abrigada:		116.000 m²
Calado: en bocana:		13 m.
en dársena:		5 m.
Pantalanes:		2 de 200 de longitud
Superficie terrestre de servicios:		62.000 m²
Superficie edificada:		1.220 m²
Flota pesquera:		42
Capturas (en 1992):		640 Tn.
Embarcaciones deportivas:		73

El puerto, de reciente construcción presenta un adecuado equilibrio entre sus superficies de agua abrigada real y de zona terrestre. El amplio solape del dique sobre el contradique favorece la maniobra de entrada de los buques comerciales así como el abrigo de su dársena de atraques. Sin embargo, estas ventajas se ven reducidas por la posición, demasiado interna, del atraque comercial adosado al dique y por el retranqueo y escasa longitud del contradique. Con la configuración actual la dársena de atraques a flote queda limitada a una capacidad máxima de 170-200 puestos, lo que representa un índice de aprovechamiento del total del espejo de agua abrigada de aproximadamente 500 m²/embarcación.

En cuanto a las instalaciones y servicios a las actividades pesqueras y deportivas, el nivel de oferta actual es suficientemente aceptable para el nivel de demanda y existen las condiciones adecuadas para su adaptación a la demanda futura.

El puerto de Morro Jable, por su cercanía al Puerto de la Luz y por el fuerte crecimiento de la zona, plantea en su futuro una doble alternativa, bien un desarrollo comercial limitado, paralelo al crecimiento del puerto turístico-deportivo, bien como desdoblamiento del Puerto del Rosario o Gran Tarajal con fuertes inversiones en materia de infraestructuras y dragados periódicos.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1998 para su
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de fecha 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

*** GRAN TARAJAL:**

Puerto eminentemente frutero y de temporada, sin movimiento de viajeros, limitándose prácticamente a la exportación de tomates y al desembarco de pesca.

Se encuentra situado ante el núcleo urbano de Gran Tarajal en la costa SE de la Isla de Fuerteventura.

Sus características son las siguientes:

Dique de dos alineaciones:	longitud:	454 m.
	anchura:	15 m.
Contradique:	Longitud:	330 m
	anchura:	15 m.
Superficie abrigada:		110.000 m²
Calado:	en bocana:	9 m.
	en dársena:	5 m.
Superficie terrestre de servicios:		16.500 m²
Superficie edificada:		635 m²
Flota pesquera:		31
Capturas (en 1992):		441 Tn.
Embarcaciones deportivas:		30

El puerto se configura mediante dos obras marítimas principales concebidas y construidas independientemente. En 1984 se finalizó el muelle de bloques de hormigón que constituye hoy el dique E del puerto. Junto a su arranque se agrupan los principales servicios a la actividad pesquera (rampa, varadero, lonja, almacenes, etc.). La otra obra de abrigo es un dique de dos alineaciones. Los extremos de las dos obras dejan una bocana de 200 metros de anchura y en conjunto encierran un área de agua de 110.000 m². La superficie apta para el amarre permanente de embarcaciones, si se excluye el área de maniobra de buques de porte medio (ferries, ro-ro) se puede estimar en 16.000 m² lo que daría lugar a una capacidad límite de 110-140 puestos de amarre a flote. En cualquier caso, la configuración de las obras y la relativa bondad del clima marítimo de la zona, propicia la disposición de amplias zonas de fondeo a la gira.

Entre las deficiencias más notables de la instalación portuaria se detecta la escasez de superficies terrestres para el aparcamiento de embarcaciones y vehículos y el asentamiento de servicios. Aunque en el momento actual la baja actividad del puerto no las aprecie, los planteamientos de futuro habrán de tenerlas en consideración.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

* EL CASTILLO DE FUSTE

Este puerto de uso deportivo se encuentra situado en la Punta de Bajo a 10 kilómetros al Sur del Puerto del Rosario. Se trata de una concesión a la empresa Inver Canary, S.A. con duración hasta el año 2011.

Sus características son las siguientes:

Dique: longitud:	200 m.
anchura:	2 m.
Superficie abrigada:	14.936 m²
Calado: en bocana:	4 m.
en dársena:	6 m.
Amarres:	150
Pantalanes:	3 de 18 m. de longitud
Superficie terrestre de servicios:	4.009 m²
Superficie edificada:	1.000 m²

El puerto se ubica en la entrada de la Caleta de Fustes o del Castillo cuya boca se encuentra abierta al Sur.

En el fondo de la cala existe una ancha playa de arenas de 350 metros de desarrollo. El efecto del dique del puerto sobre ella ha sido moderado.

La capacidad del puerto está muy limitada por las dimensiones de su espejo de agua abrigada. El número de puestos de atraque permanentes puede llegar a 50-60 unidades.

Las instalaciones y servicios a la embarcación y al usuario son adecuadas al tipo de puerto, tanto en número como en calidad.

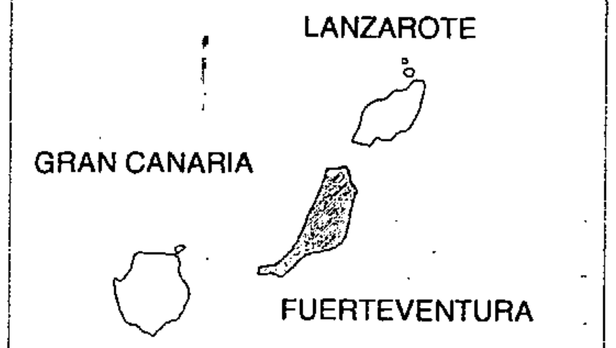
En cualquier actuación futura de ampliación del puerto deberá realizarse fuera del ámbito de la cala pues la función de compatibilidad entre puerto y playa actual ha alcanzado un punto en que cualquier incremento de la magnitud de las estructuras portuarias irá en detrimento de la calidad ambiental del espacio natural de la cala.

El resto de puertos de interés local o embarcaderos, por su menor importancia, no requieren una descripción detallada y para su estudio pormenorizado se remite al Plan Director de Puertos Insulares.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

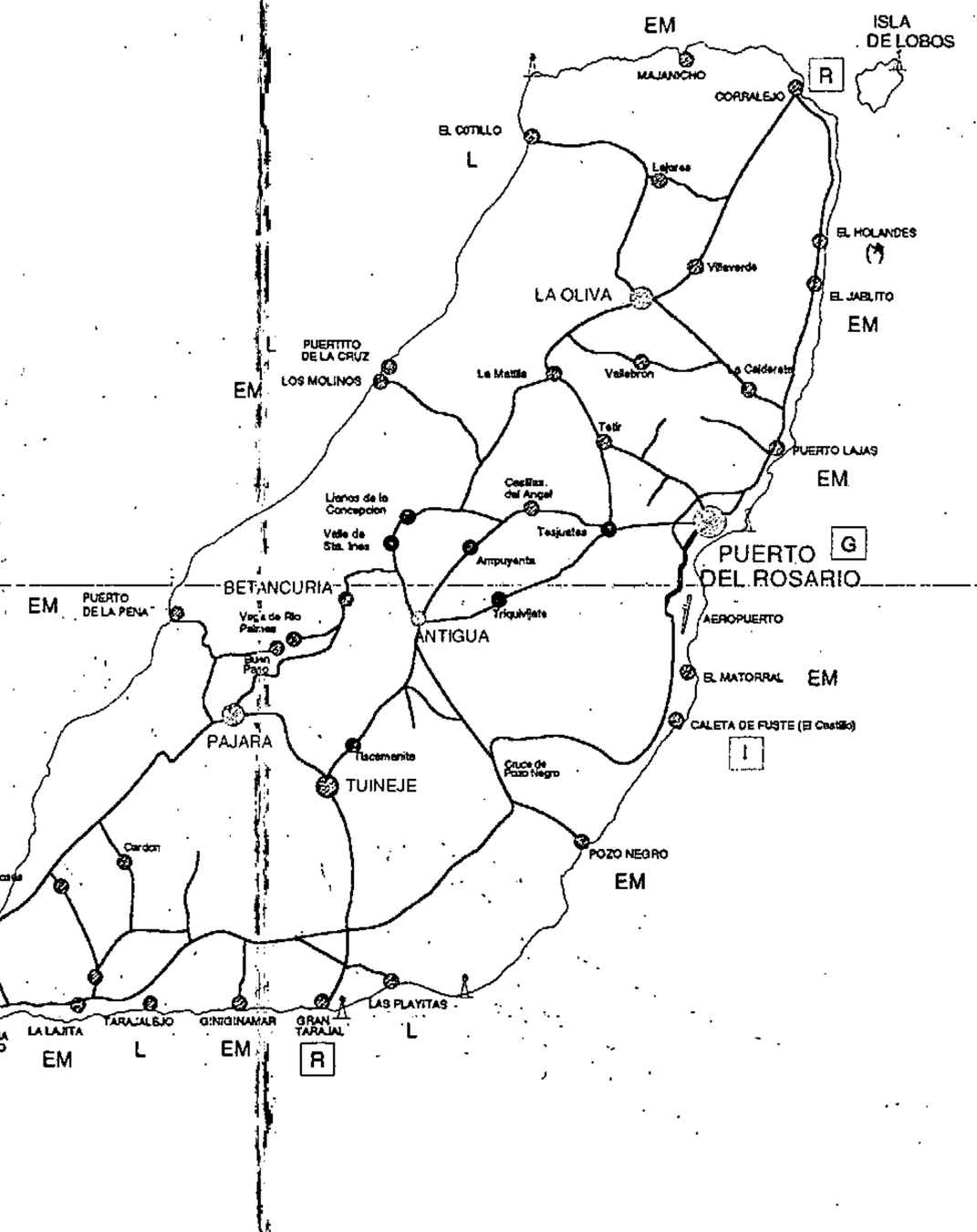
Excmo Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia.- Para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL CORBIERNO
INSULAR DE FUERTEVENTURA



LEYENDA:

- G PUERTOS DE INTERES GENERAL DEL ESTADO
- R PUERTOS DE INTERES REGIONAL
- I PUERTOS DE INTERES INSULAR
- L PUERTOS DE INTERES LOCAL
- EM EMBARCADEROS
- (*) PUERTOS DEPORTIVOS EN PROYECTO
- FAROS EXISTENTES



CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

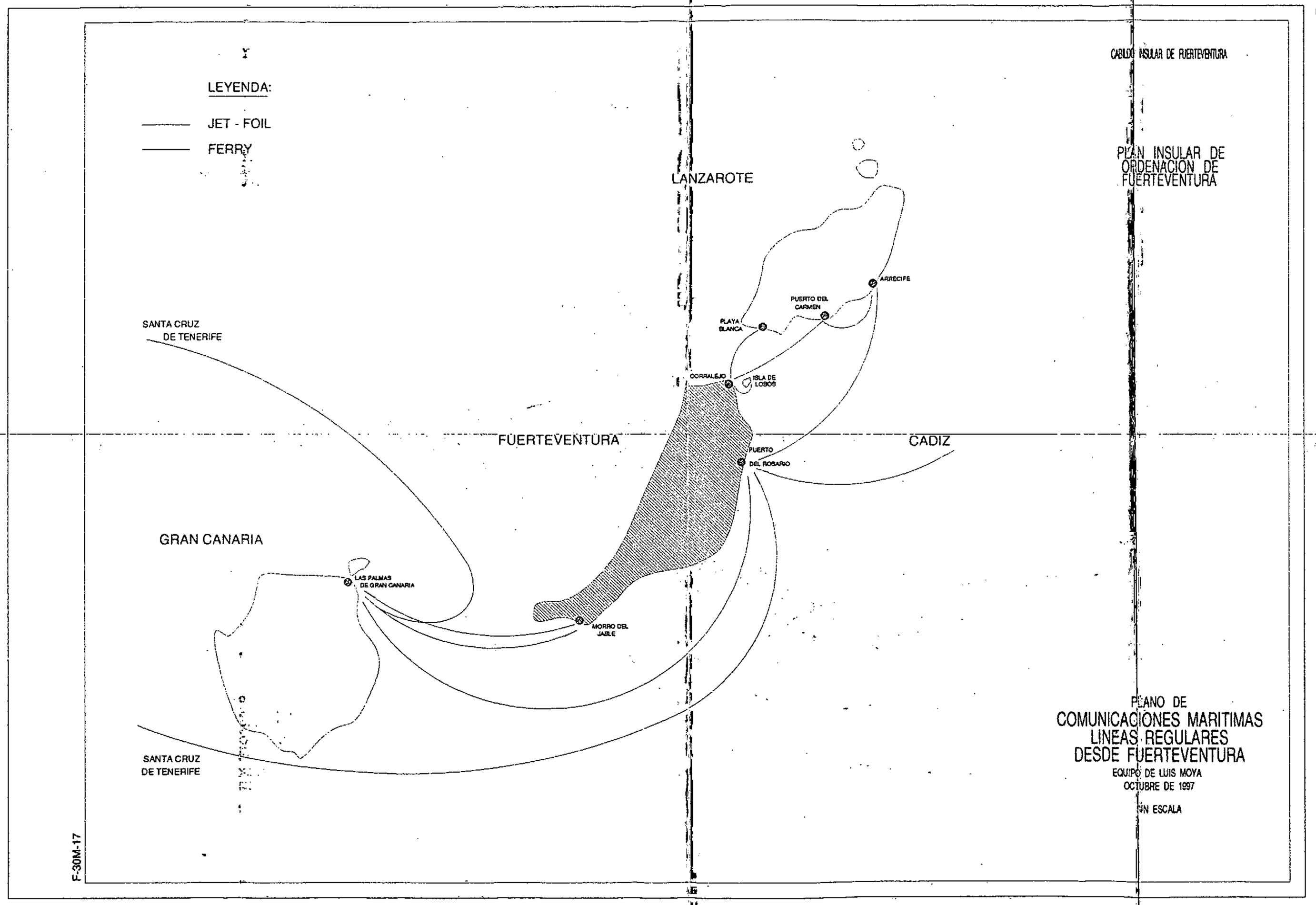
PLANO DE
COMUNICACIONES MARITIMAS
PUERTOS ACTUALES
DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

SIN ESCALA

F-30M-18

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 20 de diciembre de 1.998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: [illegible] Martínez
CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA
Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: [illegible] Martínez
SECRETARIADO DEL GOBIERNO



Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia para hacer constar que este
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

6.2.2. Infraestructura en previsión y potencialidad de la misma

En la isla de Fuerteventura dentro de los puertos de interés General del Estado sólo cabe reseñar el Puerto del Rosario dependiente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, la cual dispone de un Plan de Inversiones (1997 - 2001), para la citada instalación, efectuado de acuerdo con las previsiones siguientes:

PUERTO DEL ROSARIO
PREVISIONES DEL TRÁFICO PORTUARIO

AÑO	1990	1993	1996	1999	2003
BARCOS (nº)	917	694	821	871	924
T.R.B. (miles de Tn)	2.053	2.310	5.355	5.683	6.024
Pasajeros	80.277	34.901	65.340	71.352	77.029
Mercancías (miles de Tn)	441	442	715	864	990
Contenedores 20 pies (TEUS)	11.305	9.307	20.039	26.429	32.773

Según las previsiones recogidas en el cuadro anterior el crecimiento del tráfico en el Puerto del Rosario es importante; más teniendo en cuenta que actualmente el puerto presenta problemas de congestión, ya que sus instalaciones no son capaces de absorber los movimientos actuales.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas tiene previsto ampliar el actual puerto en sus Planes de futuro, lo cual significa mantener la citada instalación en el centro de la ciudad con las ventajas e inconvenientes que ello conlleva. Las sucesivas etapas de ampliación culminan en una 4ª fase de ampliación de la línea de atraque que genera una gran dársena comercial junto al Este del actual muelle de carga; convirtiendo el actual puerto en una dársena deportivo-pesquera.

Hasta el año 2001 la Autoridad Portuaria de Las Palmas tiene previsto invertir 755 millones de pesetas en una primera fase de ampliación del puerto, afectando principalmente a la zona de servicio del mismo.

Por otro lado, el Gobierno de Canarias, en el Plan de Puertos redactado en 1995, incluye una previsión de ampliación y mejora de los puertos de Corralejo, Morro Jable y Gran Tarajal.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1998
El Secretario
Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

El puerto de Corralejo es una pieza fundamental de las conexiones entre islas. La potenciación de la actividad deportiva, la ampliación de la actividad comercial y la reordenación del sector pesquero son los criterios que han guiado al Plan de Puertos a la hora de plantear las propuestas de inversión previstas. Se ha pretendido: incrementar el grado de protección de los atraques exteriores; incrementar el número de atraques tanto para transbordadores como para embarcaciones deportivas o pesqueras; mejorar las condiciones de acceso a los atraques dificultadas por la existencia de bajos en las proximidades de las zonas de maniobra y mejorar el aprovechamiento de la zona terrestre.

Las actuaciones principales previstas son:

- Prolongar el dique de abrigo.

- Disponer un atraque de transbordadores en el extremo del dique.

- Dragar una zona del canal de entrada, a 4 m de calado, para facilitar la maniobra de entrada y atraque.

- Construir un dique-muelle de baja cota para abrigar una nueva zona de amarre de embarcaciones menores.

- Disponer 3 pantalanes flotantes de amarre.

- Ganar al mar una superfice de 4.600 m²..

- Crear un viario de conexión con el dique-muelle.

- Aportar arenas en la zona S para la creación de una playa de fondo de dársena.

- Ordenar la zona terrestre de servicio.

Estas actuaciones suponen obtener una capacidad máxima de:

225 atraques para embarcaciones deportivas y/o pesqueras.
5 atraques para tráfico de pasajeros.

Con un total de 125.700 m² de agua abrigada y 36.200 m² de zona terrestre para servicios.

Estas propuestas suponen una inversión de 1.111 millones de pesetas repartidas en dos fases: 638 mill. de pta hasta el año 1999 y 473 mill. de pta hasta el año 2009.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 30 de junio de 1.998 para su exposición pública.
El SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fué aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Miguel A. Rodríguez Martínez

El Puerto de Morro Jable está situado en un punto estratégico en las comunicaciones interinsulares, además de ser un punto fundamental en el desarrollo del sur de la isla. La ampliación de la capacidad comercial y del tráfico de pasajeros, la reordenación del sector pesquero y la potenciación de su uso como puerto deportivo, son las bases de la propuesta del Plan de Puertos.

Se persigue establecer una nueva terminal para buques de pasaje con dos atraques; crear una base para embarcaciones de pesca, con sus instalaciones correspondientes, de forma que se puedan compatibilizar con las necesarias para las actividades deportivas y de ocio, sin olvidar la reordenación de la zona de servicios.

Las actuaciones principales propuestas son:

- Instalación de pantalanes flotantes en la zona pesquera.

- Construcción de un espigón adosado a la zona de rampa y travelift para instalación de estación de combustible.

- Construcción de muelle pesquero adosado al dique con tacón.

- Construcción de ribera de zona deportiva.

- Dragado de zona deportiva a -3,5 m.

- Ampliación de muelle adosado a dique para atraque de transbordadores.

- Colocación de pantalanes en zona deportiva.

- Adecuación de servicios en zona deportiva.

- Ordenación de la zona terrestre.

Estas actuaciones suponen obtener una capacidad máxima de:

420 atraques para embarcaciones deportivas y/o pesqueras.
2 atraques para tráfico de pasajeros.

Con un total de 163.100 m² de agua abrigada y 88.200 m² de zona terrestre para servicios.

Estas propuestas suponen una inversión de 1.408 millones de pta distribuidas en dos fases: 572 mill de pta hasta el año 1999 y 836 mill. de pta hasta el año 2009.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA -Para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIA DEL GOBIERNO

El puerto del Gran Tarajal, de gran importancia comercial en el pasado, se pretende reestructurar de forma que se produzca un mayor aprovechamiento de sus instalaciones actuales y permita una ampliación para usos comerciales relacionados con los productos agrícolas de la isla, así como un multiuso deportivo - pesquero que complete su actividad.

El Plan de puertos pretende crear una dársena para tráfico comercial y de pasajeros con dos atraques y otra para uso deportivo, así como dotar al puerto de mayor superficie terrestre para incrementar su capacidad operativa.

Las actuaciones principales previstas son:

- Construcción de un nuevo dique arrancando en el extremo del actual dique de Levante.

- Colocación de 8 pantalanes flotantes en la dársena W para el amarre de deportivos y pesqueros.

- Ganancia de espacios terrestres que totalizan 18.100 m² sobre los bordes de fondos someros de las dársenas.

- Ordenación de la zona terrestre resultante y mejora de servicios.

Estas actuaciones suponen obtener una capacidad máxima de:

344 atraques para embarcaciones deportivas y/o pesqueras.
3 atraques para buques comerciales o de pasajeros.

Con un total de 104.000 m² de agua abrigada y 34.600 m² de zona terrestre para servicios.

Estas propuestas suponen una inversión de 1.371 millones de pta.

En cuanto a los puertos deportivos solamente existen previsiones de ejecución de dos nuevos puertos: Cañada del Río y Holandés. El primero tiene problemas de impacto ambiental, para su aprobación, y el segundo tiene problemas económicos para su desarrollo.

La potencialidad de la isla para acoger nuevas bases náuticas se refleja en el plano adjunto.

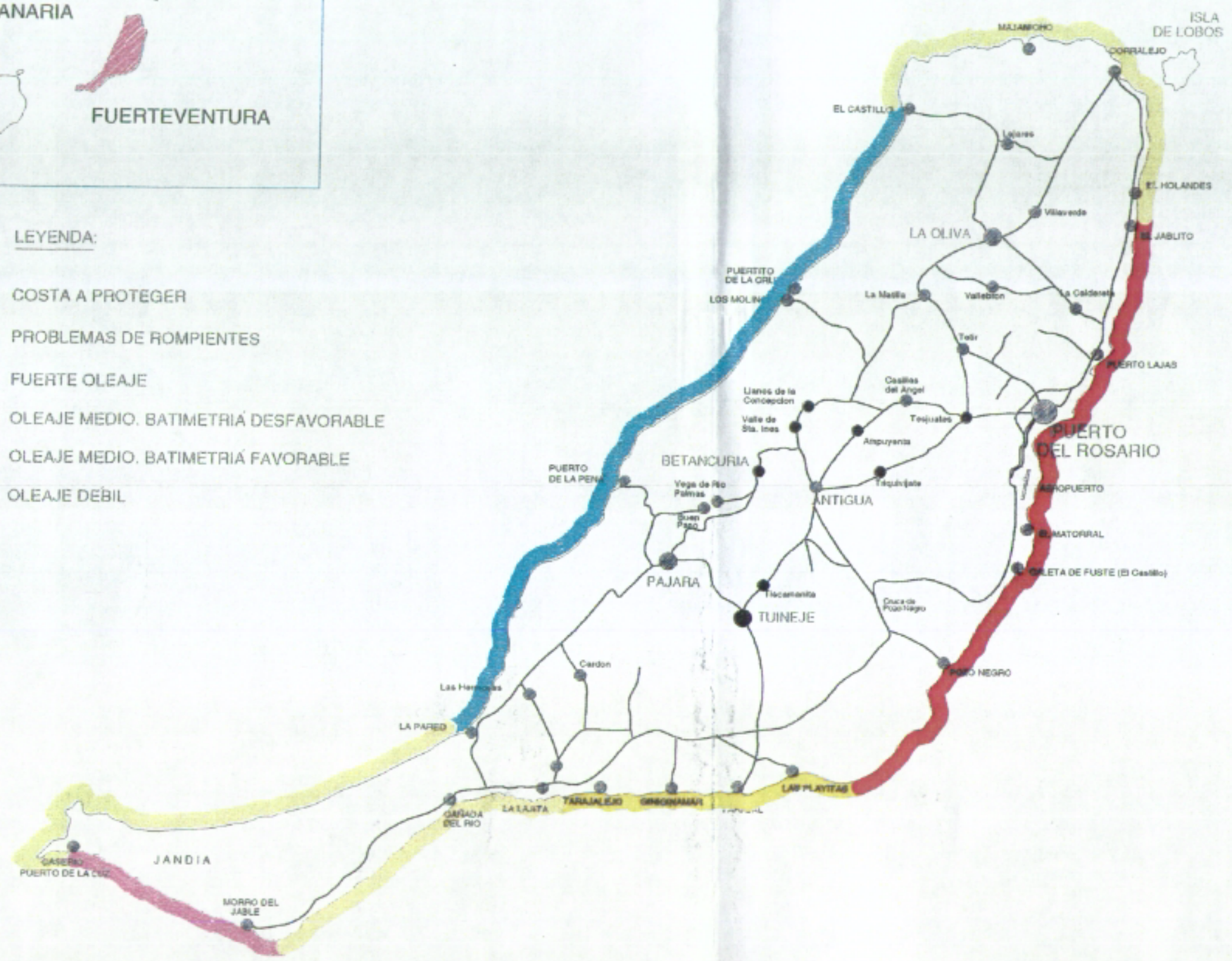
Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999 para su exposición pública.
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fué aprobado provisionalmente por el Pleno
sesión plenaria de 19 de febrero de 1998.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

LEYENDA:

- COSTA A PROTEGER
- PROBLEMAS DE ROMPIENTES
- FUERTE OLEAJE
- OLEAJE MEDIO. BATIMETRIA DESFAVORABLE
- OLEAJE MEDIO. BATIMETRIA FAVORABLE
- OLEAJE DEBIL



FUENTE: Estudio de la Dinamica Litoral de Fuerteventura

J.M.Jofre - junio 1991

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

PLANO DE
COMUNICACIONES MARITIMAS
CAPACIDAD PARA ACOGIDA
DE BASES NAUTICAS
DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

SIN ESCALA

F-30M-20

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento
ha sido aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

6.2.3. Condicionantes al planeamiento

Las instalaciones portuarias deben estar englobadas dentro de la estructura del territorio al que sirven. No hay olvidar que deben disponer de un fácil acceso, no sólo al núcleo de población próximo, sino, también, a la vías de comunicación de carácter general que permitan una fácil accesibilidad a las ciudades importantes. En este sentido, ha de tenerse presente los objetivos y directrices que, tanto el Plan Director de Infraestructuras Estatal, como el Plan Director de Infraestructuras Regional han definido, entre los cuales se encuentra:

- Resolver de forma adecuada y mejorar los accesos terrestres a los puertos, como factor esencial de la mejora de las cadenas de transportes y de intercambio modal.
- Mejorar la integración puerto-ciudad, actuando sobre los posibles conflictos y promoviendo la utilización para usos ciudadanos de zonas portuarias.

El fin principal de un puerto es dotar de abrigo adecuado a las embarcaciones, ligadas generalmente con las actividades económicas preponderantes en la zona (excepto en el caso de los puertos deportivos que están unidos a zonas residenciales) y unas instalaciones y servicios para las mismas. Las condiciones de abrigo y las de navegabilidad son factores naturales fundamentales a la hora de proponer la ampliación o la nueva implantación de una instalación portuaria.

Los condicionantes medio ambientales son muy importantes cuando se estudia la ampliación y desarrollo de un puerto o la ubicación de uno nuevo. El emplazamiento de instalaciones portuarias deberá evaluarse según su uso y los niveles de protección estarán de acuerdo con los planes y leyes vigentes. En cualquier caso deberán redactarse los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental, cuyo alcance no se ciñe sólo a la propia instalación, sino a todas aquellas zonas que puedan verse afectadas por la nueva implantación o ampliación, o bien por la propia ejecución de las obra.

Los desarrollos previstos por el Plan Insular han de estar ligados a la ordenación y ampliación de los puertos existentes o a la creación de otros nuevos. Son los usos del suelo y las actividades que ellos generan los que integran los usos portuarios.

6.2.4. Diagnóstico

Para analizar el estado actual de los puertos en la isla de Fuerteventura hay que tener en cuenta, por un lado, la oferta de infraestructuras portuarias que tiene la isla y, por otro, la demanda que existe de este

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA - Para hacer constar que este documento
fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fué aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

tipo de instalaciones en el momento actual. Desde este punto de vista la diferencia entre Puerto del Rosario y el resto de puertos de la isla es significativa.

El puerto del Rosario, clasificado como de interés General del Estado, soporta un volumen de operaciones tanto comerciales, como de tráfico de pasajeros que sobrepasa la capacidad actual del mismo, teniendo problemas de congestión, además de la relativa a su ubicación en el centro de la capital de la isla.

La prevista ampliación del puerto, en Punta de Gavioto, ahonda en los problemas paisajísticos y urbanísticos del puerto actual, puesto que toda la ciudad de Puerto del Rosario quedaría volcada al puerto y a las instalaciones portuarias anexas. Estas últimas han de realizarse en terrenos ganados al mar, puesto que la zona terrestre está ya ocupada por barrios de la ciudad. Asimismo, el suelo industrial cercano no posee capacidad suficiente para absorber la demanda que el futuro puerto generará (almacenamiento y fraccionamiento de la carga, talleres, empresas ligadas al servicio portuario, etc.) lo que obligará a tener que ubicarlas alejado de su ámbito y generar tráficos pesados e indeseados de conexión entre las instalaciones portuarias y esas zonas industriales. Estos problemas quedarían solventados si la prevista ampliación se ubica más al Norte de la ciudad, en La Hondura, donde los terrenos están desocupados y pueden urbanísticamente ordenarse de acuerdo a las propias exigencias portuarias. Por otro lado, la conexión con el Eje Norte-Sur resulta más fácil y de menor longitud en esta ubicación que en la anterior. No obstante, la ubicación definitiva deberá ser objeto de Estudios más profundos y pormenorizados, que contemplen todo tipo de condicionantes y no solamente los urbanísticos y paisajísticos descritos anteriormente.

Los puertos de interés regional: Corralejo, Morro Jable y Gran Tarajal tiene una problemática diferente que se expone a continuación.

El puerto de Corralejo tiene mucho futuro como transporte de pasajeros, dada su cercanía con la isla de Lanzarote y a la demanda generada con la consecución del Eje Transinsular de Transportes Combinados. Por su situación y la configuración de sus obras marítimas ofrece diferentes opciones para su ampliación.

Las instalaciones actuales se adecuan a la demanda existente, si bien, adolece de algún tipo de instalaciones concretas como por ejemplo, para izado de barcos.

El puerto de Morro Jable, igual que el anteriormente citado, o tal vez más, presenta grandes crecimientos del transporte de pasajeros, por

su cercanía con la isla de Gran Canaria, ya que las líneas que parten de este puerto son cortas y rápidas, sin medios alternativos de conexión. Su adecuación a la demanda actual es suficiente con una calidad aceptable. Sus posibilidades de ampliación son muy buenas. Además este puerto es el único que tiene una importancia relativa en cuanto a su actividad pesquera.

El puerto del Gran Tarajal tiene actualmente una baja actividad, lo cual hace que no afloren las deficiencias existentes en cuanto a la zona terrestre de servicios, que resultaría realmente escasa si se agotara la oferta de superficie abrigada que presenta hoy día. Por lo tanto, cualquier ampliación ha de pasar por el desarrollo de la zona de servicios portuarios.

El puerto del Castillo de Fuste, de interés insular y uso deportivo, tiene una capacidad muy limitada que de momento se ajusta a la demanda real existente. Cualquier ampliación debería realizarse fuera del ámbito de la cala, o tal vez sería mejor buscar una alternativa en otro lugar más lejano.

Existen dos proyectos de puertos deportivos en marcha, que al menos en su propuesta, contaban con una demanda adecuada. Se trata del puerto de Cañada del Río y del puerto del Holandés. El primero con una concesión administrativa en tramitación tiene problemas de impacto medioambiental debido a su ubicación muy cercana a la península de Jandía. El segundo parece tener problemas económicos en su desarrollo.

En cuanto a la demanda de uso de los diferentes puertos hay que tener en cuenta que el sector pesquero refleja una tendencia a la baja desde mediados de los años 80, siendo en Fuerteventura una actividad minoritaria, sobre todo si se compara con el resto de las Islas Canarias.

Tampoco el uso deportivo o de ocio presenta nuevas demandas actuales en ningún punto de la isla. Sin embargo, el desarrollo poblacional y económico hará crecer esa demanda y precisarse, entonces, nuevas instalaciones.

En lo referente al transporte de pasajeros no se registran niveles de ocupación muy elevados, sino más bien al contrario; porcentajes del 35% en trayectos Fuerteventura - Las Palmas o del 14% en el de Corralejo - Playa Blanca (Lanzarote) son los habituales.

Los tráficos interinsulares de mercancías con origen o destino en Fuerteventura son claramente de nula rentabilidad, cubriendo las com-

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA: para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIA DEL GOBIERNO

pañías su déficit con otras líneas más ventajosas como la de Tenerife - Las Palmas. No obstante, ello no debe tomarse como criterio planificador, puesto que de acuerdo con las Directrices del PDI (del Gobierno de Canarias) «Las previsiones financieras de estas actuaciones no se pueden basar en la autofinanciación de las instalaciones, que es inaceptable como filosofía global para los territorios insulares, ya que financiar mediante tasas y precios públicos o privados, estas infraestructuras reduce la capacidad competitiva del territorio insular frente al territorio continental».

La calidad de los servicios y la frecuencia de los mismos excepto problemas puntuales, se presenta como idónea y satisfactoria para la demanda existente en la actualidad.

6.2.5. Objetivos sectoriales

El objetivo global a considerar dentro del sector portuario se corresponde con la adecuación y mejora de las infraestructuras y servicios administrativos y de vigilancia de los puertos, en relación con la demanda prevista para el año horizonte 2006 para este tipo de instalaciones.

Dentro de este objetivo de carácter general se plantean los siguientes:

- Ampliar, acondicionar y mejorar las instalaciones existentes (siempre que sea posible conservando las infraestructuras actuales) mediante las necesarias obras de reparación y mejora.

- Crear nuevas instalaciones portuarias, pesqueras o deportivas, cuando la demanda prevista así lo exija, y siempre con el debido respeto al medio ambiente donde se ubiquen.

- Ligar los nuevos puertos deportivos a nuevos crecimientos turísticos, integrando las distintas necesidades de ambas actividades.

- Crear las condiciones necesarias para el uso múltiple de los diferentes puertos actuales, así como de las ampliaciones futuras, compaginando los aspectos comerciales o de tráfico de pasajeros con los deportivos o los pesqueros, promoviendo una transformación progresiva de la actividad portuaria desde la pesca artesanal a los puertos multiuso polivalentes.

- Mejorar la accesibilidad por mar, potenciando los servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, entre islas, como factor de desarrollo de las mismas.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA -Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 9 de junio de 1.998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia -Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 9 de junio de 1.998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO * ONTE

6.2.6. Directrices

- Articular la coordinación en las políticas de las diferentes Administraciones que tienen que ver con el litoral y el aprovechamiento de sus recursos de todo tipo (turístico, de ocio, pesqueros, etc) con el fin de no introducir puntos de conflicto en las propuestas de futuro y maximizar la rentabilidad de las inversiones públicas sin duplicidades innecesarias.

- Las obras de ampliación y mejora de los puertos requerirán informe previo del Cabildo Insular a través, en su caso, de la Comisión Insular de Urbanismo sobre su compatibilidad con el presente Plan Insular. Este informe no será vinculante y deberá emitirse en el plazo de un mes, considerándose positivo en el caso de no emitirse en tal plazo.

- Clasificar como Sistemas Generales Insulares, de accesibilidad a la isla, la totalidad de los puertos de interés general del estado y de interés regional, ya que de ellos depende el acceso y la salida de la isla.

- Asumir la clasificación que propone el Plan de Puertos, según su interés territorial y su funcionalidad, en: puertos de interés general (aquellos dependientes del Ministerio de Fomento); puertos de interés regional (aquellos de 1er nivel dependientes del Gobierno de Canarias); puertos de interés insular (aquellos de 2º nivel); puerto de interés local (los de 3er nivel) y, por último, los embarcaderos.

6.2.7. Propuestas

CM.1.- Redactar por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y aprobar, previo informe del Cabildo Insular a través, en su caso, de la Comisión Insular de Urbanismo de la Junta de Puertos y del Ayuntamiento de Puerto del Rosario, un nuevo Plan Especial de Ordenación del puerto de Puerto del Rosario, en coherencia con lo previsto en el presente Plan Insular de Ordenación, ubicándolo, si los estudios sectoriales a realizar así lo aconsejasen, en la zona denominada La Juanita - La Hondura. Asimismo redactará los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras del nuevo puerto o ampliación del actual y adecuación de las del puerto existente a las necesidades deportivas. Coste total estimado de 8.000 M pta.

CM.2.- Asumir las ampliaciones que propone el Plan de Puertos del Gobierno de Canarias para los puertos de Corralejo, Morro Jable y Gran Tarajal, puesto que parecen ser suficientes para la demanda prevista por este PIOF para el año horizonte, por lo que cabe aceptar-

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que el Plan fue aprobado en sesión plenaria de 19 de febrero de 1998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

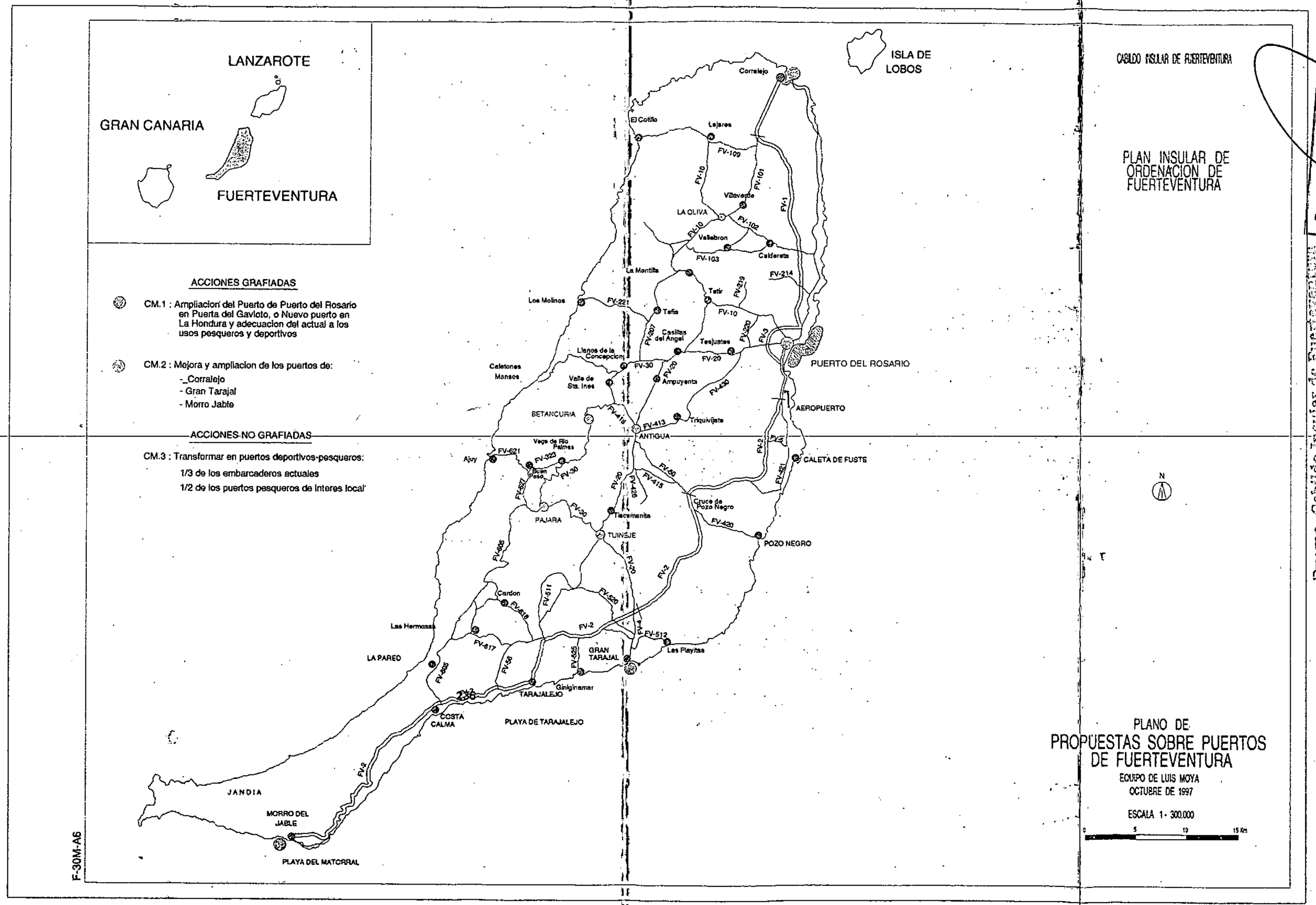
Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

las en su totalidad. Coste total estimado de 3.890 M pta.

CM.3.- Transformar en puertos deportivos - pesqueros, al menos, la tercera parte de los embarcaderos actuales y la mitad de los puertos pesqueros (de interés local). Coste total estimado de 2.000 M pta.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1998 para su exposición pública.
El SECRETARIO.
Fdo.: Manuel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Manuel A. Rodríguez Martínez



Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este fue aprobado en sesion plenaria de fecha 20 de junio de 1998 para su exposicion publica
EL SECRETARIO.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este fue aprobado provisionalmente en sesion plenaria de 19 de febrero de 1998.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodriguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia para hacer constar que este documento
Plan fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1998
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez
CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA
Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública
El SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

6.3.- Comunicaciones aéreas

6.3.1. Infraestructura existente

6.3.1.1. Antecedentes

En los años treinta se acondicionan unos terrenos entre el mar y la carretera de Tetir como campo de auxilio para los vuelos entre Sevilla y las Islas Canarias.

Tras la guerra civil, y como plan de defensa del archipiélago, se inician las obras de un aeródromo militar, no disponiéndose de pistas preparadas y estando autorizado para operaciones de tráfico civil.

En 1.947 el Aeródromo Militar de Fuerteventura quedó abierto al tráfico civil con un vuelo semanal efectuado por aviones JU-52 de la compañía Iberia. Los primeros datos estadísticos sobre el tráfico aéreo del Aeropuerto de Tefía, el primero de la Isla, corresponden al mes de febrero de 1.950: aterrizaron 8 aviones con 46 pasajeros.

Este aeropuerto distaba 22 kilómetros de la capital de la isla, lo que unido a su ubicación en un terreno pedregoso, con fuerte pendiente, hizo que se aconsejara su traslado.

El 3 de mayo de 1.952, quedó abierto el aeropuerto de Los Estancos al tráfico civil nacional completo, al internacional de turismo y se convirtió en escala técnica del tráfico internacional regular.

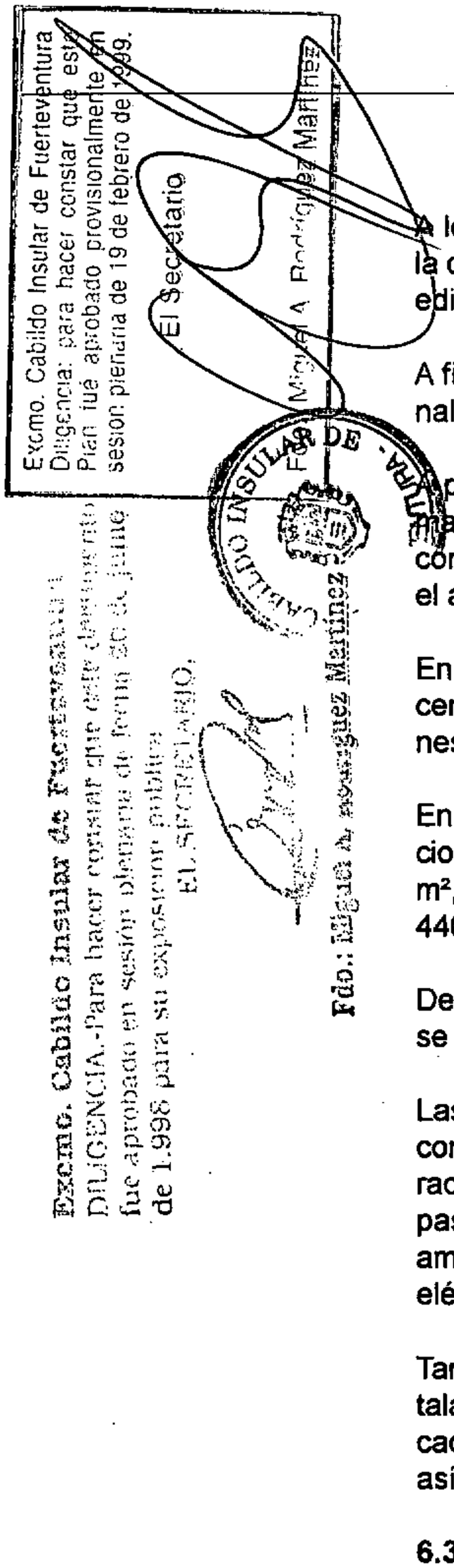
Este aeropuerto contaba con una pista de 1350 m. de tierra apisonada denominada 03-21 y distaba cinco kilómetros de la capital.

Durante 1953 se construye un pequeño edificio de pasajeros. Cambios continuos de la dirección del viento aconsejan construir una nueva pista, que se finaliza a principios de 1955, con una longitud de 800 m y marcación 12-30.

En 1959 se construye una pequeña plataforma hormigonada para el estacionamiento de aeronaves frente al edificio de pasajeros.

Al problema de vientos racheados y cambiantes se une el encharcamiento del campo de vuelos. En 1966 se decide trasladar nuevamente el aeropuerto a la zona denominada El Matorral. El 4 de Septiembre de 1969 se declara abierto el aeropuerto de Fuerteventura, considerado como de segunda categoría administrativa. Cuenta con una pista de vuelo denominada 01-19 de 1.800 m., balizamiento y edificio terminal.

SECRETARIADO DEL PLENO



A lo largo de 1970 se completan las instalaciones del aeropuerto con la construcción y equipamiento de la central eléctrica, bloque técnico, edificio contraincendios y centro de emisores.

A finales de 1973 el aeropuerto se abre al tráfico aéreo civil internacional.

A principios de 1975 se inician las obras de ampliación de la plataforma, de la pista de vuelo hasta 2.400 m. con una anchura de 45 m. y la construcción de una nueva calle de enlace, pasando a ser clasificado el aeropuerto como de primera categoría administrativa.

En 1980 se inauguran las nuevas instalaciones y en 1982 se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y de sus instalaciones radioeléctricas.

En 1986 se amplía la habilitación aduanera para toda clase de operaciones de importación y exportación. La superficie edificada es de 6.650 m², de los que 6.210 m² corresponden al edificio terminal de peaje y 440 m² a la terminal de carga.

Debido al importante crecimiento del número de pasajeros, en 1992 se inicia una profunda remodelación del aeropuerto.

Las principales obras, ya finalizadas, son un nuevo edificio terminal con 3 niveles y un sótano de 32.000 m², con 26 mostradores de facturación, 7 cintas de recogida de equipajes, 10 puertas de embarque y 5 pasarelas telescópicas de acceso directo a aeronaves, así como la ampliación del estacionamiento de aeronaves, calle de rodaje, central eléctrica y carretera de acceso.

También se ha realizado una importante inversión en renovar las instalaciones de radio ayudas para la navegación, instalación de comunicaciones y del sistema de iluminación de aproximación de precisión así como del balizamiento.

6.3.1.2. Situación actual

El Aeropuerto de Fuerteventura está situado a 5,5 Km al sur de la capital, Puerto del Rosario, perteneciendo al término municipal de la misma. Se halla encuadrado en la siguiente clasificación:

-Tipo ..... Aeropuerto Civil
-Clase .....Internacional
-Indicativo OACI .....GCFV
-Categoría OACI 4E

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

-Categoría Administrativa .....PRIMERA

El aeropuerto dispone de una pista de 2.400 m. de longitud y 45 m. de ancho orientada según designación 01-19, con pavimento asfáltico. Dispone de dos calles de salida a 90º, así como una rodadura paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras. Dispone también de dos calles a 90º de unión entre la plataforma sur y la calle de rodaje. Las dos primeras tienen una longitud de 190 m. y las dos últimas de 165 m. Todas ellas tienen una anchura de 23 m.

El aeropuerto cuenta con dos plataformas de estacionamiento de aeronaves que totalizan una superficie de 128.100 m². La Plataforma Norte tiene una superficie de 70.980 m² y admite 12 puestos de estacionamiento. La Plataforma Sur dispone de 57.120 m² y cuenta con 8 puestos de estacionamiento.

La Torre de Control tiene una altura de 29,5 m. Dispone de dos plantas con una superficie en cada una de 120 m² y 38,6 m² en el fanal.

El Bloque Técnico está situado al pie de la Torre de Control y tiene una superficie de 1741 m² distribuidos en una sola planta. Alberga las oficinas de Información Meteorológica, Servicio de Información Aeronáutica, Centro de Operaciones, Informática y CPC, Comercial y Servicios Aeroportuarios, Ingeniería, Administración, Personal, Oficina de Seguridad y Dirección del Aeropuerto.

La Central Eléctrica está situada al Oeste del Terminal de Pasajeros. Cuenta con una superficie edificada de 1425 m² distribuidos en dos plantas.

El Centro de Emisores se encuentra situado al Noroeste de la Plataforma Norte. Tiene una superficie de 101 m² y aloja los equipos de comunicaciones tierra-aire.

El Edificio Contraincendios y Salvamento, con una superficie edificada de 800 m², está situado al Oeste de la Plataforma y al Norte del Edificio Terminal de Pasajeros actual. Presta servicio contraincendios de Categoría VII. Dispone de dos vehículos de intervención rápida y 3 vehículos pesados.

El aeropuerto dispone de otras dependencias y edificios, como almacén, laboratorio, talleres, parcelas de combustibles y vivienda del Director.

El acceso al aeropuerto se realiza por la autovía de Puerto del Rosario a El Matorral, mediante una bifurcación por la que se accede a una

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
fue aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1998 para su exposición pública.
El SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fué aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

rotonda situada en los límites del aeropuerto. A partir de esta rotonda se puede acceder tanto al Terminal de Pasajeros antiguo como al nuevo Edificio. El ramal desde la autovía dispone de dos calzadas de 10 m y 2 m de mediana. Los accesos a ambas Terminales tienen un carril en cada sentido.

Los medios de transporte disponibles son autobuses de tour-operadores, taxis y turismos de alquiler. Los aparcamientos para vehículos, con una superficie total de 51.554 m², disponen de las siguientes plazas:

- 1068 turismos,
- 99 autobuses,
- 156 turismos de alquiler y
- 108 turismos para personal del Aeropuerto.

Desde Fuerteventura existen 5-6 vuelos diarios a Gran Canaria, 2-3 vuelos diarios a Tenerife, 2-3 vuelos diarios a Madrid y un vuelo semanal, los domingos a Sevilla. Con la mayoría de los aeropuertos nacionales tiene conexiones, vía Madrid, una vez a la semana.

Las líneas chárter realizan vuelos a Madrid, Bélgica (Bruselas), Alemania (Colonia, Düsseldorf, Frankfurt, Hannover, Bremen, Hamburgo, Munich, Nuremberg, Saarbrüken, Stuttgart, Berlín y Boon), Gran Bretaña (Manchester, Birmingham y Londres), Suiza (Zürich y Basilia), Holanda (Amsterdam), Austria (Viena), Francia (Mulhouse), Italia (Milán), Suecia (Estocolmo), Finlandia (Helsinki).

El aeropuerto de Fuerteventura se sitúa en 1996 en volumen de tráfico, el décimo de los aeropuertos españoles. En cuanto al Archipiélago Canario es el cuarto en importancia tras los de Las Palmas, Tenerife Sur y Lanzarote.
El número de operaciones medias por hora, durante el año 1996, han sido:

- Pasajeros.....456,45
- Aeronaves..... 4,25

El volumen total de tráfico ha experimentado fuertes crecimientos en los dos últimas décadas, con un quinquenio de crecimiento espectacular entre los años 1986 y 1991 donde se duplicó con creces el volumen de tráfico. En la última década (1986-1996) el volumen de pasajeros se ha multiplicado por 5 y el de aeronaves por cerca de 4.
No obstante, las previsiones de AENA, que se recogen en el cuadro siguiente, atenuan fuertemente este crecimiento, en función de la experiencia de estos dos últimos años.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fué aprobado provisionalmente por el Pleno en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1998, para su exposición pública
El Secretario,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fué aprobado provisionalmente por el Pleno en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1998, para su exposición pública
El Secretario,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA
PREVISION DE LA DEMANDA DE TRÁFICO TOTAL ANUAL

Año	PASAJEROS (Millones)	Crecimiento %	AERONAVES (Miles)	Crecimiento %	MERCANCIAS (Tn)	Crecimiento %
Histórico						
1980	0,35	-	4,5	-	4.786	-
1981	0,37	8,13	4,4	-2,68	3.477	-27,35
1982	0,39	5,63	4,7	7,70	2.925	-15,86
1983	0,46	17,12	4,7	0,34	2.904	-0,72
1984	0,46	0,38	5,3	11,17	2.526	-13,02
1985	0,51	9,77	6,0	13,08	2.483	-1,70
1986	0,57	11,11	6,2	3,33	2.664	7,29
1987	0,69	21,40	7,2	16,80	2.441	-8,37
1988	0,84	21,82	8,7	19,78	2.682	9,87
1989	0,98	17,56	12,1	39,67	2.750	2,54
1990	1,12	13,68	12,0	-0,71	2.722	-1,02
1991	1,38	23,00	14,1	17,40	2.657	-2,39
1992	1,58	14,58	17,0	20,43	2.776	4,48
1993	1,82	15,38	17,7	3,83	2.910	4,83
1994	2,13	16,92	20,7	17,02	3.371	15,84
1995	2,33	9,60	21,8	5,52	2.722	-19,25
1996	2,50	7.30	23,3	6,88	2.813	3,34
Previsión						
2000	3,40	36,00	28,2	21,03	4.063	44,44
2005	4,50	32,35	36,5	29,43	5.101	25,56
2010	5,40	20,00	43,4	18,90	5.310	4,10

Nota: no incluyen Tránsitos Directos ni Aviación General Ligera (A.G.L.) Fuente: AENA Planes Directores

PASAJEROS.- Movimientos de Pasajeros Total Anual (Lleg. + Sal.)
AERONAVES - Momientos de Aeronaves Total Anual (Lleg. + Sal.)
MERCANCIAS - Movimiento de Mercancias Total Anual (Lleg. + Sal.)

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fué aprobado en sesión ordinaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este documento
Plan fué aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

SECRETARIADO DEL GOBIERNO

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

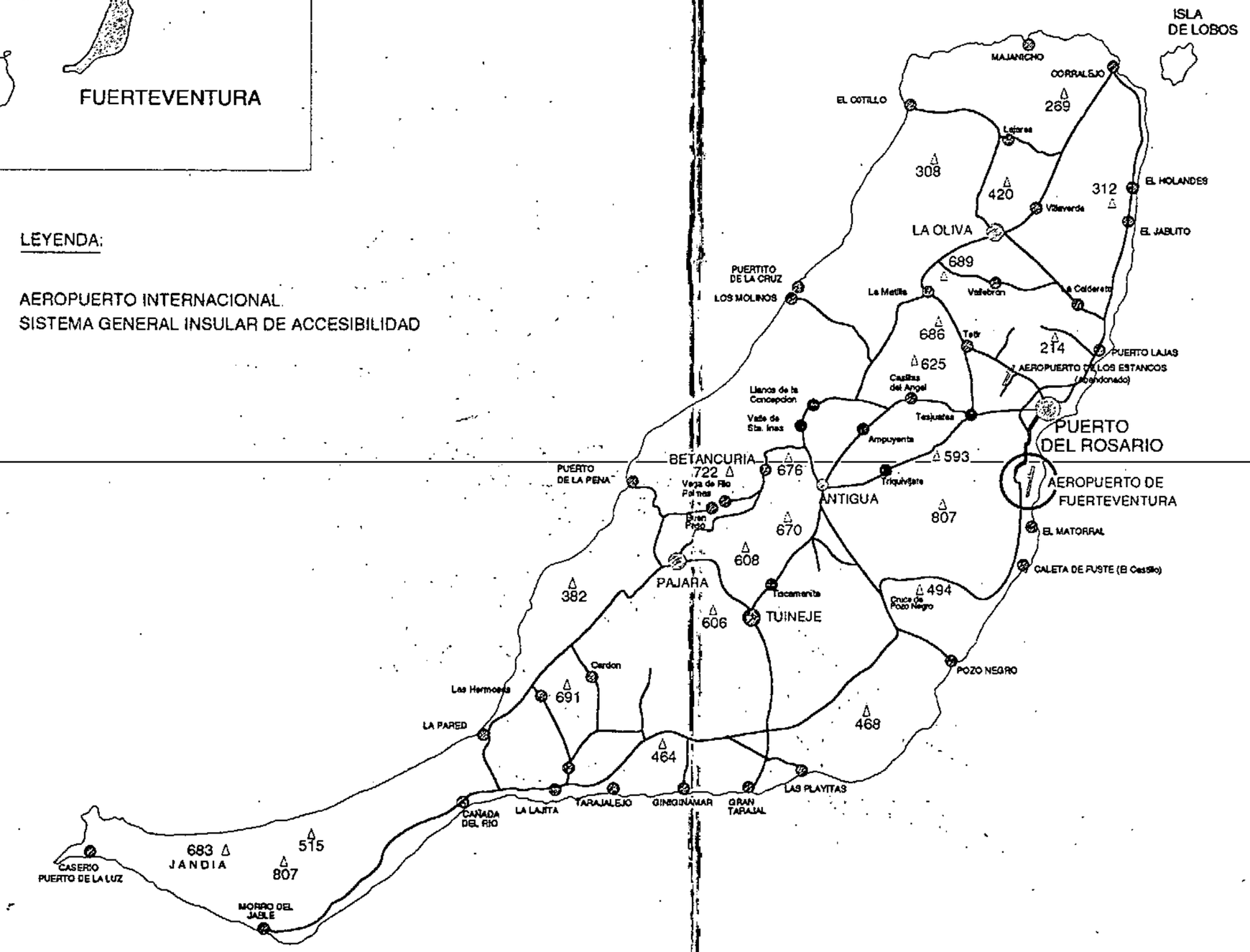
LANZAROTE

GRAN CANARIA

FUERTEVENTURA

LEYENDA:

AEROPUERTO INTERNACIONAL.
SISTEMA GENERAL INSULAR DE ACCESIBILIDAD



F-30M-19

PLANO DE
COMUNICACIONES AEREAS
AEROPUERTOS
DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

SIN ESCALA

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia para hacer constar que este Plan ha sido aprobado provisionalmente en Sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

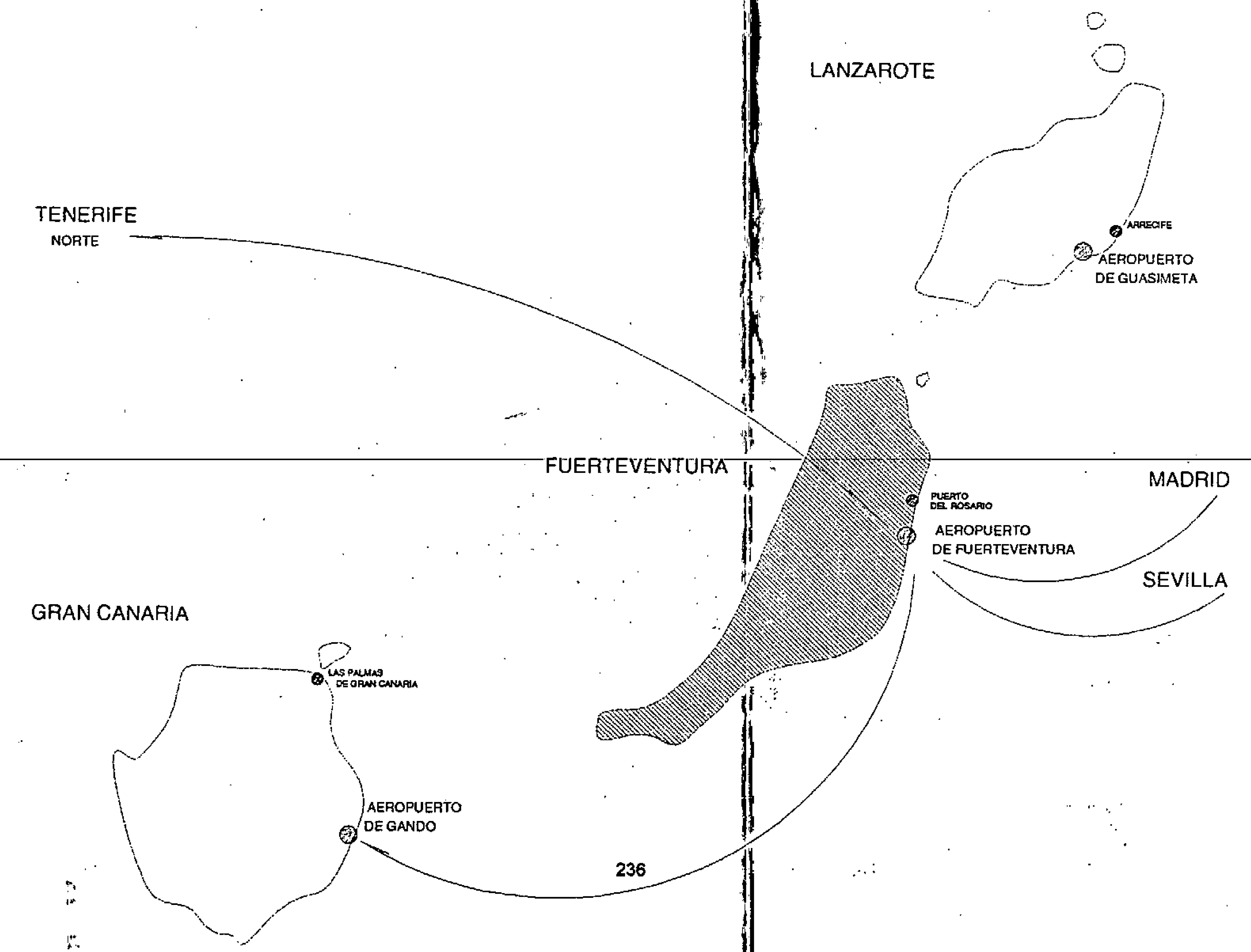
Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este Plan ha sido aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA



PLANO DE
COMUNICACIONES AEREAS
LINEAS REGULARES
DESDE FUERTEVENTURA
EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

SIN ESCALA

F-30M-16

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fué aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1998.
El Secretario
Fdo.: Miguel Angel Rodríguez Martínez
CABILDO INSULAR - FUERTEVENTURA - Edor. Miguel A.

EXCMO. CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO,
Fdo.: Miguel Angel Rodríguez Martínez

6.3.2. Potencialidad de la infraestructura

El aeropuerto actual de Fuerteventura, tal como ha quedado configurado después de las obras de ampliación y mejora realizadas por AENA está capacitado para soportar las previsiones que el citado organismo tiene para el año 2006, y que se sitúan en 4,7 millones de pasajeros y en 37.900 aeronaves anuales.

Independientemente de las prognósis realizadas por el ente responsable de la instalación aeroportuaria referida, parece claro concluir que, para el año horizonte de este PIOF, desde el punto de vista del tráfico aéreo no sería necesario prever ninguna inversión de cara a la ampliación del aeropuerto actual de Fuerteventura. Sería a partir de esta fecha cuando probablemente habría que realizar inversiones para ampliar las plataformas de estacionamiento de aeronaves, no siendo necesario acometer la ampliación de la pista antes del año 2010. Sin embargo, desde el punto de vista de la afección acústica a la ciudad de Puerto del Rosario habrá que acometer acciones que permitan aminorar el volumen de ruido actual.

La configuración futura del aeropuerto, con ese incremento de las plataformas y ocupación, por tanto, de más suelo que en la actualidad, se refleja en el plano adjunto. En esta configuración de «máximo desarrollo» se prevé la ampliación del área terminal, incidiendo especialmente en el ensanchamiento de las plataformas, con un sensible incremento del número de posiciones de aparatos en fingers. Asimismo, esta configuración requiere desviar la carretera FV-2, con el fin de obtener la precisa protección aeroportuaria al Sur del área de la terminal.

6.3.3. Condicionantes al planeamiento

Un aeropuerto en plena actividad y en crecimiento como es el de Fuerteventura, incide de forma inevitable en el territorio en el que se asienta. Esta incidencia plantea una serie de condicionantes a tener en cuenta en el desarrollo de los terrenos que lo circundan.

En primer lugar, y aunque la infraestructura actual parece ser suficiente para el horizonte previsto, es necesario hacer las reservas de suelo necesarias con el fin de contemplar el máximo desarrollo posible del aeropuerto. Estas necesidades, según el Plan Director del aeropuerto de Fuerteventura en redacción por AENA, se cifran en la ampliación de la única pista existente hacia el sur, en una longitud aproximada de 1.000 m. con el fin de que aeronaves de mayor tamaño puedan aterrizar en el citado aeropuerto reduciendo además el nivel de ruidos al aumentar la altura de vuelo de los aviones sobre la población. Esta

SECRETARIO DEL GOBIERNO
* ONCE *

ampliación necesitaría de otros 1.000 m. equivalentes para la localización de las señales de aproximación. Así mismo se propondría reservar los terrenos situados al Oeste de la citada ampliación como zona de protección aeroportuaria. Por último, cabe recordar, tanto en la situación futura como en la actual, la conveniencia de la materialización de una banda , a ambos lados de la pista, como zona de afección por el nivel de ruido provocado por el despegue y aterrizaje de aeronaves. En el plano adjunto se grafía esa configuración futura del aeropuerto.

Otro condicionante al planeamiento (de escasa importancia en la isla de Fuerteventura, por la posibilidad de alejar los crecimientos de los núcleos del aeropuerto) vienen dado por las servidumbres aeronaúticas (cono de vuelo) y de sus instalaciones radioeléctricas.

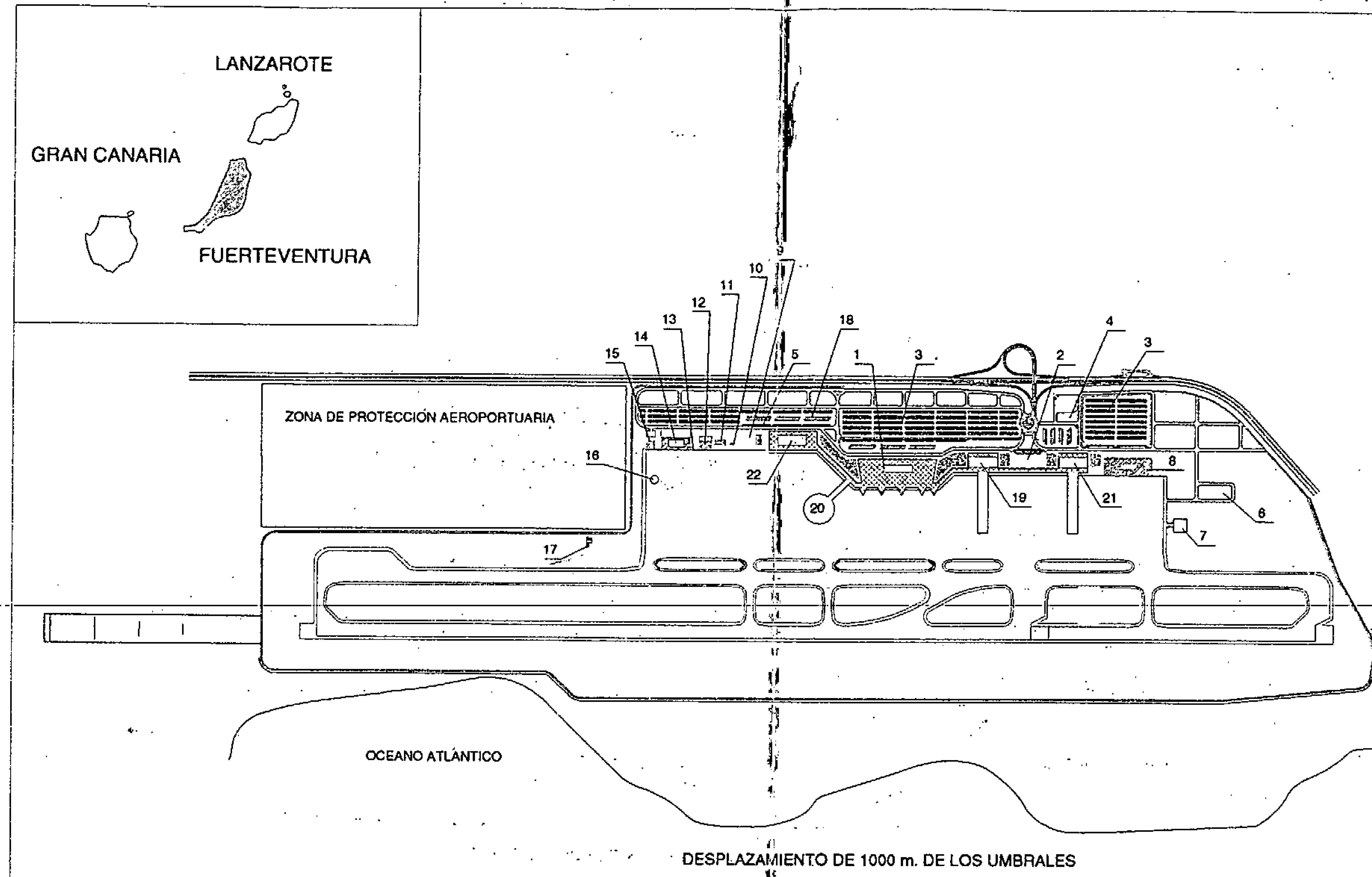
6.3.4. Diagnóstico

El actual aeropuerto de Fuerteventura se puede considerar que tiene un buen nivel de funcionamiento y que será capaz de absorber el crecimiento previsto por este PIOF, debido a las holguras que posee y a las previsiones contenidas en el Plan Director de Aeropuertos de AENA, las cuales irán poniéndose en marcha conforme las necesidades lo vayan demandando. Independientemente de las reservas de suelo, ya citadas en el punto anterior, AENA sólo prevé que será necesario realizar ampliaciones de las plataformas de estacionamiento y modificaciones de algunas instalaciones para acomodarlas a las nuevas necesidades y al desarrollo tecnológico que se producirán dentro de los años de vigencia de este documento, y por tanto en ningún caso se habla de la necesidad de un nuevo aeropuerto en otra zona de la Isla.

Los accesos rodados al aeropuerto se consideran aceptables y con la calidad necesaria para este tipo de infraestructuras. Su ampliación o mejora estarán ligados a las inversiones propuestas dentro de la red de carreteras de la Isla, siendo imprescindible el desvío de la carretera FV-2, al sur de aeropuerto, para obtener la reserva de suelo de la zona de protección aeroportuaria.

A pesar de las consideraciones anteriores, hay que estar siempre atentos a la evolución de las demandas, puesto que este sector presenta fuertes dependencias respecto al desarrollo económico de la sociedad europea en general, y española, en particular. Por ello, las previsiones ahora realizadas han de ir acomodándose a las realidades que se vayan produciendo, adelantando, o retrasando, la ejecución de las obras necesarias, para que la infraestructura aeroportuaria no pueda suponer un freno al desarrollo de la isla de Fuerteventura.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este Plan fue aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1998.
El Secretario
Fdo. Miguel A. Rodríguez Martínez



LEYENDA:

1.- EDIFICIO TERMINAL
2.- TORRE DE CONTROL
3.- APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS
4.- CENTRAL ELÉCTRICA
5.- VEHÍCULOS DE ALQUILER
6.- COMBUSTIBLES
7.- EDIFICIO CONTRAINCENDIOS
8.- HANGAR
9.- BLOQUE TECNICO Y APARCAMIENTOS
10.- CORREOS
11.- HANDLING
12.- EQUIPO DE TIERRA
13.- ADUANA
14.- TERMINAL DE CARGA
15.- HANGAR AVIACIÓN GENERAL
16.- HELIPUERTO
17.- DEPURADORA
18.- APARCAMIENTO AUTOBUSES
19.- EDIFICIO TERMINAL. MODULO 1
20.- EDIFICIO TERMINAL. MODULO 2
21.- EDIFICIO TERMINAL. MODULO 3
22.- EDIFICIO TERMINAL. MODULO 4

F-30M-21

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE FUERTEVENTURA

PLANO DE
MAXIMO DESARROLLO PREVISTO DEL AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

ESCALA 1 - 1.500

0 500 1.000 m

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento fue aprobado en sesión ordinaria de fecha 30 de junio de 1.998 para su exposición pública
EL SECRETARIO.
Fdo: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia: para hacer constar que este
Plan fué aprobado provisionalmente en
sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Con la ampliación prevista, hacia el sur, de la pista de aterrizaje, la afección acústica a Puerto del Rosario quedará aminorada; mientras que esta afección, a la urbanización Nuevo Horizonte y a las edificaciones de El Matorral, continuarán siendo iguales, si el punto de aterrizaje continúa siendo el mismo y no se retrasa con la ampliación hacia el sur de la pista; en caso contrario la afección a estas áreas aumentará. La única solución urbanística posible, para aminorar las afecciones a todos los núcleos urbanos del entorno, sería construir una nueva pista girada al Este respecto a la existente con un ángulo de aproximadamente 20º.

6.3.5. Objetivos sectoriales

- Aminorar el nivel de ruidos que actualmente sufre la población próxima al aeropuerto.

- Adecuar las instalaciones a la futura demanda aeroportuaria, con antelación suficiente para no constreñir el crecimiento de la isla.

6.3.6. Directrices

- Calificar como Sistema General Insular de Accesibilidad, el aeropuerto de Fuerteventura.

- Como instalación de acceso a la Isla, cualquier decisión que se tome por los organismos gestores, relativa a la ampliación de las instalaciones o a las condiciones de servicio, deberá contar necesariamente con un informe previo del Cabildo sobre su compatibilidad con el Plan Insular, a través, en su caso, de la Comisión Insular de Urbanismo.

- Realizar las reservas de suelo, previstas por AENA, para el máximo desarrollo del actual aeropuerto.

- Materializar una banda de protección sonora a ambos lados de la pista, para evitar la contaminación acústica que generan las instalaciones de este tipo.

- No considerar viable la creación a medio plazo de una red de aeródromos en la Isla, ya que no existe actualmente, ni se prevé en un futuro, demanda para este tipo de instalaciones.

- Desviar la carretera FV-2 con el fin de reservar una zona de protección aeroportuaria al sur del área terminal, grafiada en los planos.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento
fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio
de 1.998 para su exposición pública.
EL SECRETARIO.
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
Diligencia para hacer constar que este Plan fué aprobado provisionalmente en sesión plenaria de 19 de febrero de 1999.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

6.3.7. Propuestas

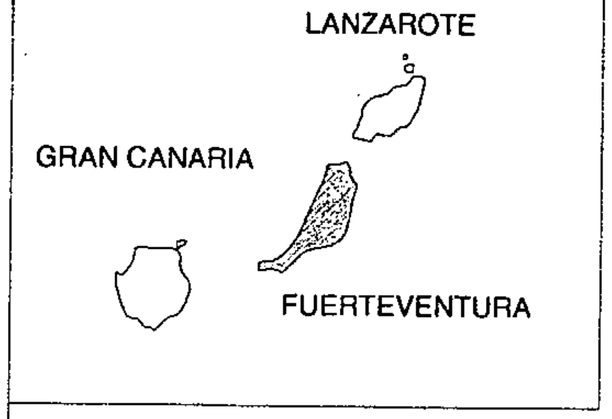
CA.1.- Ejecutar una nueva pista de aterrizaje y de rodadura, girada en planta respecto a las existentes, para aminorar ruidos en la población cercana al aeropuerto. Coste total estimado: 5.000 M pta.

CA.2,- Proceder, a medio plazo, a la ampliación de plataformas, terminales de carga y pasajeros, y dotación de fingers, adecuándolas al crecimiento del tráfico aeroportuario. Coste total estimado: 15.000 M pta., a ejecutar durante el segundo cuatrienio.

CA.3,- Ampliación y/o modificación de las instalaciones aeroportuarias principales: ayuda a la navegación aérea, sistemas informáticos y de control, seguridad, etc. Coste total estimado: 5.000 M pta.

CA.4,- Ampliar las instalaciones auxiliares: energéticas, suministro de agua potable. depuración y posterior reutilización de las aguas residuales, etc, para adecuarlas a las futuras necesidades. Coste total estimado: 2.000 M pta.

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este fue aprobado en sesión plenaria de fecha 20 de junio de 1.998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez



ACCIONES GRAFIADAS

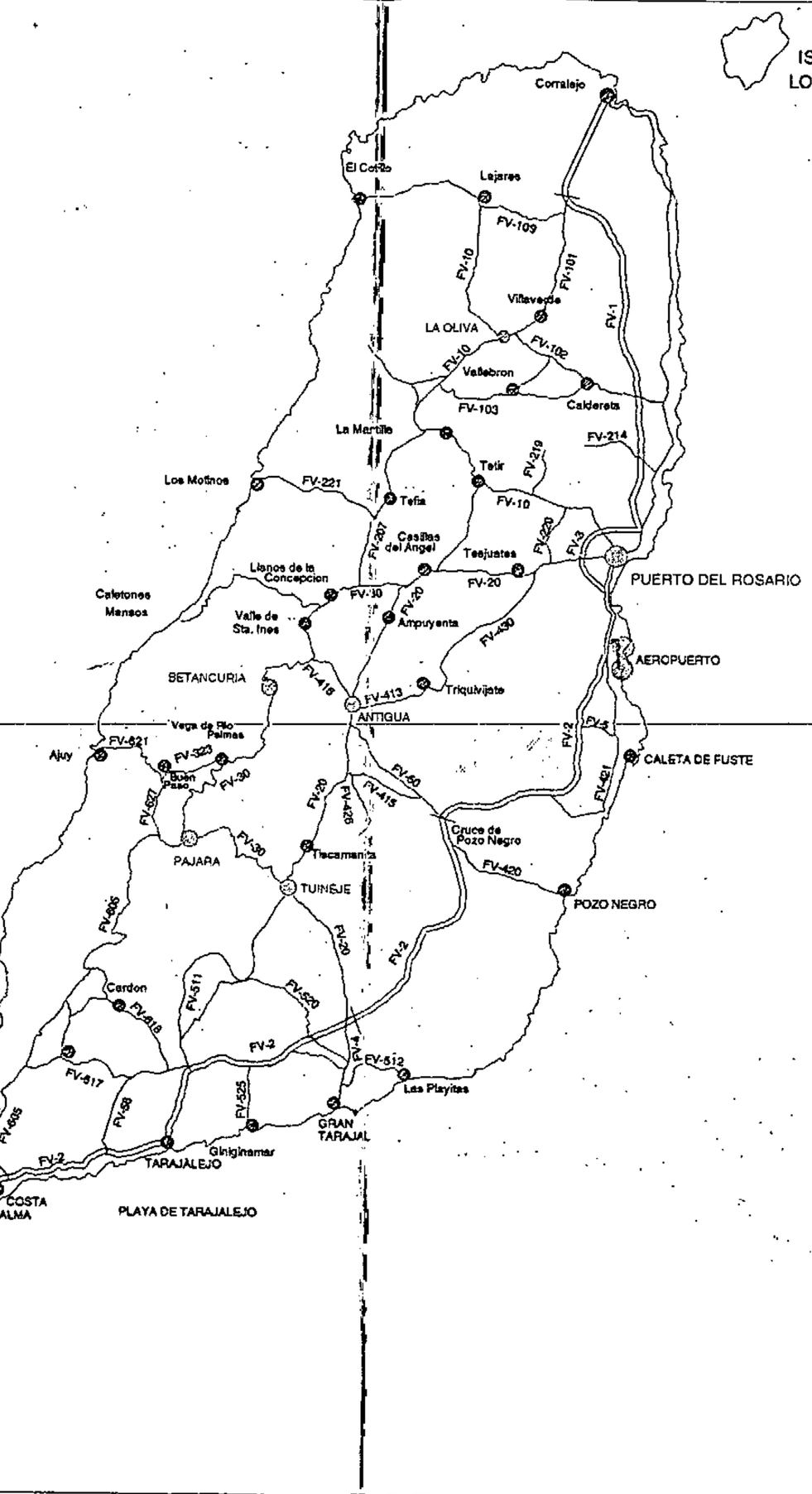
CA.1 : Nueva pista de aterrizaje y rodadura o ampliación hacia el sur de las pistas existentes

CA.2 : Ampliacion de plataformas y terminales de carga y pasaje

ACCIONES NO GRAFIADAS

CA.3 : Ampliacion instalaciones principales

CA.4 : Ampliacion instalaciones auxiliares



F-30M-A7

CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA

PLAN INSULAR DE ORDENACION DE FUERTEVENTURA

PLANO DE
PROPUESTAS SOBRE AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA

EQUIPO DE LUIS MOYA
OCTUBRE DE 1997

ESCALA 1 - 300.000

0 5 10 15 Kms

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento que consta de un plano, ha sido aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 11 de junio de 1998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

Excmo. Cabildo Insular de Fuerteventura
DILIGENCIA.-Para hacer constar que este documento que consta de un plano, ha sido aprobado provisionalmente en sesión plenaria de fecha 11 de junio de 1998 para su exposición pública.
El Secretario
Fdo.: Miguel A. Rodríguez Martínez

SECRETARIADO DEL GOBIERNO CANARIAS