Pájara

diciembre 2021

/urbanismo
y arquitectura
s.l.p

AVANCE DEL PLAN

Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Estudio Municipal de Movilidad

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN PÁJARA

AVANCE DEL PLAN

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Estudio Municipal de Movilidad

DICIEMBRE 2021

EQUIPO DIRECTOR:

Jorge Coderch Figueroa	Arquitecto
Alejandro Afonso Coderch	Arquitecto. Máster en Derecho Urbanístico.
Juan Lima Coderch	Técnico Medioambiental - Arquitecto y Paisajista. Máster en Derecho Urbanístico.

EQUIPO BASE:

Cristina Bilbao Ruiz	Asesora Jurídica. Lcda. en Derecho
Rufino García Fernández	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Carlos Diaz Rivero	Asesor economista (Lcdo. en Ciencias Económicas)

EQUIPO TÉCNICO:

Enrique Rodríguez Granados	Arquitecto. Máster en Arquitectura Sostenible y Eficiencia Energética
Florentín Rodríguez González	Técnico en Desarrollo de Proyectos Urbanísticos, Operaciones Topográficas y Especialista en Delineación
Jose Juan González Asunción	Técnico especialista en Delineación (adscrito a la oficina de Pájara)
Elisa Tapia Ortega	Informática
Conchy Franchy de Castro	Diseño Gráfico

EQUIPO AMBIENTAL:

Constantino Criado Hernández	Doctor. en Geografía.
José Acaymo Pérez Díaz	Lcdo. en Ciencias Ambientales. Máster en Gestión Ambiental
Ricardo González González	Lcdo. en Biología
Romina Martín Reyes	Lcda. en Biología
Alejandro Larraz Mora	Lcdo. en Geografía e Historia. Máster en Restauración de Patrimonio Edificado
Vicente Valencia Afonso	Lcdo. en Geografía e Historia

EQUIPO INGENIERÍA:

Alejandro Barrera Delgado	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Anatael Meneses Llanos	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos

El equipo redactor agradece a los técnicos municipales de la Oficina Técnica del Ayuntamiento de Pájara la colaboración prestada para la elaboración de este documento, especialmente a D. Jose Luis Gutierrez Padrón (Arquitecto - Director del PGO), José María Fernández Muñoz (Arquitecto) y a Juan Manuel Juncal Garrido (Secretario Municipal).

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO 1
1.1 OBJETO 1
1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN 1
1.3 ANTECEDENTES 2
1.4 ESTRUCTURA METODOLÓGICA 2
1.5 AMBITO DE ESTUDIO Y ZONIFICACIÓN 3
1.6 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN RELACIONADOS 4
1.7 NORMATIVA 5
1.8 MARCO COMPETENCIAL 5
2. ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO 7
2.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL Y MORFOLOGÍA DEL TERRENO 7
2.1.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMATOLOGÍA 7
2.1.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL 7
2.2 ESTRUCTURA Y DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN 11
2.2.1 POBLACIÓN 11
2.2.2 DISTRIBUCIÓN POR ZONAS 13
2.2.3 POBLACIÓN SEGÚN EDAD, SEXO Y LUGAR DE NACIMIENTO 14
2.2.4 PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN 20
2.3 ANÁLISIS ECONÓMICO 21
2.3.1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA ECONOMÍA 21
2.3.2 ACTIVIDAD TURÍSTICA 21
2.3.3 ACTIVIDAD COMERCIAL 24
2.3.4 SECTOR INDUSTRIAL Y CONSTRUCCIÓN 25
2.3.5 SECTOR PRIMARIO 26
2.3.6 MERCADO LABORAL 26
2.3.7 NIVEL DE RENTA 29
2.4 CENTROS DE ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES 29
2.5 PARQUE DE VEHÍCULOS Y DATOS DE MOTORIZACIÓN 34
3. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL 35
3.1 MOVILIDAD GLOBAL 35
3.1.1 MOVILIDAD DENTRO DE LOS PROPIOS NÚCLEOS DE PÁJARA 35
3.1.2 MOVILIDAD ENTRE LOS NÚCLEOS URBANOS DE PÁJARA. 35
3.1.3 MOVILIDAD CON EL EXTERIOR DEL MUNICIPIO DE PÁJARA 35
3.1.4 MOVILIDAD DE PASO 35
3.2 MOVILIDAD A PIE 37
3.2.1 OFERTA VIARIA PEATONAL 37
3.2.2 ACCESIBILIDAD 41
3.2.3 DEMANDA PEATONAL 42
3.2.4 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL 42
3.3 MOVILIDAD EN BICICLETA 42
3.3.1 OFERTA VIARIA CICLISTA 42
3.3.2 DEMANDA CICLISTA 43
3.3.3 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA 43
3.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO 44
3.4.1 OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO 44
3.4.2 DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO 62

3.4.3 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO 67
3.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO 70
3.5.1 OFERTA.....70
3.5.2 DEMANDA 71
3.5.3 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO .73
3.6 APARCAMIENTO.....75
3.6.1 OFERTA.....75
3.6.2 DEMANDA 77
3.6.3 DIAGNOSIS 78
3.7 DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS.....80
3.8 TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD 81
3.8.1 CONTROL DE TRÁFICO 81
3.8.2 ESTACIONAMIENTO REGULADO 81
3.8.3 TARJETA DE TRANSPORTE PÚBLICO CIUDADANA 81
3.8.4 APLICACIONES INFORMÁTICAS 82

4. EXTERNALIDADES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.....85
4.1 SEGURIDAD VIAL - ACCIDENTALIDAD 85
4.2 CONTAMINACIÓN ACUSTICA.....85
4.3 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA 87
4.4 CAMBIO CLIMÁTICO.....88

5. RESUMEN DE DIAGNÓSTICO 89
5.1 MOVILIDAD GLOBAL 89
5.2 MOVILIDAD A PIE.....89
5.3 MOVILIDAD EN BICICLETA 89
5.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.....89
5.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO 90
5.6 APARCAMIENTO.....90
5.7 DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS.....91
5.8 TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD 91
5.9 EXTERNALIDADES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD 91

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

1.1 OBJETO

El objetivo general del PMUS de Pájara es la identificación de las necesidades y deficiencias del modelo de movilidad municipal y en base a ellas planificar y programar las actuaciones pertinentes en todas las áreas que afecten a la movilidad del municipio.

Teniendo en cuenta este carácter integral, este Plan deberá recoger el conjunto de estrategias e instrumentos para lograr un uso coordinado y eficiente de los diferentes medios de transporte, considerando la movilidad desde una perspectiva global.

El Plan debe asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, de forma que favorezca la protección del medio ambiente, impulse el desarrollo económico y mejore la inclusión social, principios básicos para alcanzar una movilidad sostenible.

Los objetivos generales del PMUS de Pájara son:

- Diagnosticar la situación de partida de Pájara en cuanto a la movilidad y la accesibilidad, identificando los problemas del municipio.
- Garantizar la accesibilidad universal a equipamientos y servicios municipales, garantizando itinerarios accesibles en la ciudad.
- Aumentar la seguridad de los usuarios del espacio público.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- Fomento del uso del vehículo eléctrico.
- Utilización de nuevas tecnologías en el ámbito de la movilidad y la accesibilidad.
- Reducir los consumos energéticos derivados de la movilidad.
- Disminuir las emisiones contaminantes generadas por los desplazamientos en vehículo motorizado.
- Rebajar los niveles de contaminación acústica generados por el tráfico motorizado.
- Reducir el impacto paisajístico de la movilidad motorizada en el espacio público urbano.
- Describir los escenarios futuros de la movilidad en el municipio y elegir el escenario adecuado para lograr la consecución de los objetivos generales del Plan.
- Diseñar los planes de actuación que desarrollen el PMUS a nivel municipal, de acuerdo con las competencias administrativas.
- Establecer los mecanismos de cooperación y coordinación necesarios para el desarrollo del PMUS en el ámbito supramunicipal.
- Definir y priorizar las medidas que permitan poner en marcha los diferentes programas del Plan de Actuación.

1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN

El presente documento se redacta de acuerdo a lo establecido en el artículo 35 de la Ley 13/2007 de 17 de Mayo de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias que establece:

Artículo 35.

1. *Los Planes Generales de Ordenación Municipal llevarán aparejados un estudio de la demanda de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio denominado estudio municipal de movilidad.*
2. *El estudio municipal de movilidad es aquél que, en el marco de lo establecido por la planificación autonómica y por los Planes Territoriales Especiales de Transporte que corresponda, desarrolla medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.*

3. *El estudio municipal de movilidad propondrá medidas de ordenación, planificación del territorio y del transporte y normativa municipal con el objeto de propiciar una movilidad sostenible en el municipio e integrada en el sistema de transporte insular.*

1.3 ANTECEDENTES

Al haber entrado en vigor el Plan General en el año 2007, aunque aprobado provisionalmente en el año 1989, se plantea una situación especial ya que el municipio dispone de un Plan General aprobado que entra en vigor 18 años después. Además, el Plan General no está adaptado a ninguna legislación ni al planeamiento insular aprobado con posterioridad a la fecha de su aprobación provisional.

Por lo que claramente, el solo transcurso del tiempo es suficiente motivo para justificar la redacción de un nuevo plan general, a lo que hay que unir la necesidad de adaptar el planeamiento municipal a la amplía legislación sobrevenida, a las normativas sectoriales y, así como al planeamiento insular y territorial.

El Pleno del Ayuntamiento de Pájara - en sesión extraordinaria celebrada el día 20 de mayo de 2019 - acordó iniciar el procedimiento para la redacción del Plan General de Ordenación de Pájara.

El Ayuntamiento en su Pliego de prescripciones administrativas particulares para la contratación del servicio de redacción del Plan General de Ordenación y su evaluación ambiental estratégico, **incluye además la redacción del plan de movilidad urbana sostenible (PMUS).**

1.4 ESTRUCTURA METODOLÓGICA

El proceso de redacción del PMUS se desarrolla de acuerdo con los contenidos básicos establecidos en el artículo 35 de la Ley 13/2007 y la Ley 2/2011 de 4 de marzo de Economía Sostenible. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

Así pues, la redacción del PMUS se estructura de acuerdo con las siguientes fases:

Fase I: ORGANIZACIÓN Y ARRANQUE DEL PROCESO
Etapa 1: Promoción de la iniciativa
Etapa 2: Establecimiento del plan de trabajo
Etapa 3: Presentar la decisión de realizar un PMUS y sus características
Fase II: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
Etapa 4: Prediagnóstico
Etapa 5: Esbozo de objetivos generales
Etapa 6: Recogida de Datos
Etapa 7: Análisis y Diagnóstico
Fase III: ELABORACIÓN DEL PLAN
Etapa 8: Definición de objetivos específicos

Etapa 9: Selección de medidas
Etapa 10: Definición de indicadores
Etapa 11: Definición de escenarios
Etapa 12: Definición de la estrategia del PMUS
Etapa 13: Redacción del Plan - propuestas participadas
Etapa 14: Financiación - programa de actuación
Fase VI: SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS
Etapa 15: Seguimiento
Etapa 16: Evaluación
Etapa 17: Medidas correctoras

El presente documento se corresponde a la fase II: Análisis y diagnóstico

1.5 AMBITO DE ESTUDIO Y ZONIFICACIÓN

El ámbito de estudio considerado para el análisis de la movilidad lo constituye el municipio de Pájara.

Este espacio se ha subdividido en zonas tomando como referencia los núcleos de población censales administrativos del municipio, modificándolos en caso de considerarlo necesario, para adaptarlos a la morfología del municipio y conseguir con ello zonas diferenciadas claramente para abordar de forma mucho más concreta la problemática. Así, resultan un total de 13 zonas internas, división correspondiente a los núcleos de población significativos del municipio.

Los núcleos de población que corresponde a la zonificación del municipio son:

- Ajuy (situado dentro del Espacio Natural Protegido del Parque Rural Betancuria)
- Pájara (núcleo urbano)
- Toto
- El Cardonal
- La Pared
- La Lajita
- Costa Calma
- Mal Nombre – Tierra Dorada
- Esquinzo
- Las Gaviotas-Aldana (Piedras Caídas)
- La Solana- Matorral
- Morro Jable
- Puerttito de la Cruz (situado dentro del Espacio Natural Protegido del Parque Natural Jandía)

Núcleos urbanos del municipio de Pájara

1.6 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN RELACIONADOS

A continuación, se exponen los instrumentos de planificación relacionados con la elaboración del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio de Pájara, y que es necesario tener en cuenta en su redacción.

- Plan General de Ordenación Urbana de Pájara (vigente)
- Modificación menor A, B y C del Plan General de ordenación de Pájara
- Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN)
- Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022.
- Plan Director de la Bicicleta de Canarias 2018 – 2025
- Libro Blanco Europeo sobre el Transporte
- Proyecto complementario nº1 de las obras: “Corredor aeropuerto – Tarajalejo - Morro Jable. Tramo: Costa Calma – Pecenescal. isla de Fuerteventura (Las Palmas). Clave: 02-FV-274

1.7 NORMATIVA

A continuación, se exponen la normativa directamente más relacionada con la redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio de Pájara.

- Ley 13/2007 de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.
- Ley 2/2011 de 4 de marzo de Economía Sostenible.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.
- Decreto 148/2001, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, que aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Ordenanza accesibilidad Ayuntamiento de Pájara.

1.8 MARCO COMPETENCIAL

La situación competencial de los diferentes sistemas de movilidad de Fuerteventura ofrece un amplio y complejo marco, tanto en planificación como en gestión, mantenimiento y financiación.

SISTEMA	PLANIFICACIÓN	GESTIÓN
Sistema viario urbano	Ayuntamientos mediante PGO. Aprobación necesaria Gobierno de Canarias.	Ayuntamientos
Carreteras	Cabildo (menos las de interés regional) y Gobierno Canario	Cabildo y DGT (control y disciplina viaria)
Guaguas	Cabildo (interurbano) Ayuntamientos (urbano)	Concesionarios de transporte
Taxis	Ayuntamiento regula y solicita. Cabildo informa	Ayuntamientos
Movilidad ciclista y peatonal	Ayuntamientos	Ayuntamientos
Portuario	Gobierno Canario Estado	Puertos Canarios Autoridad Portuaria
Aeroportuario	Estado	Aena

Competencias de la red de transportes. Fuente Cabildo Fuerteventura

2. ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

2.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL Y MORFOLOGÍA DEL TERRENO

2.1.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMATOLOGÍA

El municipio de Pájara se sitúa en el Sur de la isla de Fuerteventura dentro del archipiélago de las islas Canarias

El municipio ocupa una extensión de 383 km^2, variando su altitud desde el nivel del mar hasta la cota 814m situada en el pico la Zarza, Es un municipio costero siendo la longitud de costa dentro del municipio de unos 130km, abarcando las playas una gran extensión.

El clima es generalmente soleado con valores medios entre 17 °C a 26 °C, por lo que las temperaturas máximas diarias en verano también pueden superar los 30 °C. Fuerteventura es muy seca, con sólo unos 150 mm de lluvia durante el año. La lluvia es de esperar a lo sumo en los meses de invierno, pero también entonces se trata de lluvias cortas raras

La temperatura del agua está entre 19 °C a 23 °C. El clima especial de Fuerteventura está influenciado por la llamada Corriente de Canarias (una corriente atlántica moderadamente cálida) y los continuos vientos alisios del noreste. La humedad suele ser agradablemente baja.

En pleno verano, el fenómeno climático de Calima (viento del desierto) puede provocar temperaturas récord por encima de los 38 °C, pero estos extremos sólo duran unos pocos días.

Por estos motivos Pájara es un importante destino turístico internacional de sol y playa.

2.1.2 ESTRUCTURA TERRITORIAL

El sistema territorial actual se compone de los siguientes elementos:

A) SISTEMA URBANO

Se forma por las ciudades y los núcleos urbanos en el medio rural, así como por los espacios destinados a las actividades económicas, incluidas las zonas turísticas, que en el municipio de Pájara se desarrollan principalmente en la franja litoral sur.

- Núcleos de litoral: De sur a norte, se localiza en primer lugar el núcleo del Puertito de la Cruz dentro del Espacio Natural Protegido del Parque Natural de Jandía, la ciudad residencial de Morro Jable y su ampliación y las áreas colindantes eminentemente turísticas entorno a la Playa del Matorral (Solana del Matorral, La Cornisa, Stella Canaris, Playa del Jable y Las Gaviotas) que se extiende desde el barranco de El Ciervo hasta el barranco de La Cal. Posteriormente, más al norte se desarrollan otros ámbitos turísticos – residenciales, Butihondo, Esquinzo,

Esquinzo-Acebuche y Tierra Dorada entre el mismo barranco de La Cal y el barranco de Mal Nombre. Contiguo al enclave de la Playa de la Barca se localizan los núcleos de Los Gorriones y Playa Esmeralda. Más al norte, entorno al núcleo de Costa Calma se desarrollan los ámbitos de Risco de Los Gatos, Los Albertos, Residencial Violante, Bahía Calma, Cañada del Río, y El Granillo. Y en última instancia se localizan el núcleo de La Lajita, próximo al límite con el municipio de Tuineje y el núcleo de La Pared en la vertiente oeste del municipio, próximo a la a carretera FV-605 que conecta el núcleo de Costa Calma con el núcleo interior de Pájara. El uso predominante es mixto turístico residencial, siendo los principales núcleos residenciales Morro Jable y La Lajita, donde se concentran los equipamientos administrativos. Entre los usos complementarios al uso turístico destacan los recreativos de campo de Golf de Jandía, y El Parque Oasis Park de Fuerteventura, y en cuanto a las infraestructuras el Puerto de Morro Jable.

- Núcleos de interior: Se localizan principalmente en el tercio norte del municipio, a lo largo del barranco de Pájara. Se compone de los núcleos de Pájara, (en la confluencia de los barrancos de Pájara y de Las Casillas), Toto (en la confluencia del barranco de Pájara y Teguereyde) y Ajuy (en el litoral oeste del municipio, en la desembocadura del barranco de Pájara y dentro del Espacio Natural del Parque Rural de Betancuria). El uso predominante es el residencial, siendo la capital administrativa el núcleo de Pájara donde se concentran los equipamientos administrativos locales. La mayor parte de la arquitectura tradicional existente en el municipio se desarrolla en estos núcleos.

B) SISTEMA RURAL

Se constituye por los espacios excluidos de los procesos de urbanización por su valor como espacio vacío o por razones económicas y ambientales, incluidos los espacios protegidos y los paisajes naturales y culturales, que son los siguientes:

En el municipio de Pájara se localizan los siguientes Espacios Naturales Protegidos:

- Grandes Espacios Naturales Protegidos, compuestos por el Parque Natural de Jandía (F-3), el Parque Rural de Betancuria (F-4), el Monumento Natural de Montaña Cardón (F-9), el Monumento Natural de Ajuy y el Sitio de Interés Científico de la Playa del Matorral. En su estado actual son en su mayor parte espacios de carácter natural no productivo, aunque en algunos casos, como en el Parque Rural de Betancuria y Montaña Cardón podemos encontrar suelos agrícolas abandonados y/o en cultivo.

Si bien la gran mayoría del territorio municipal con presencia de valores ambientales está incluido dentro de la red canaria de Espacios Naturales Protegidos, fuera de estos espacios existen algunas bolsas de suelo con distintos valores ambientales susceptibles de protección por sus valores naturales y/o paisajísticos, entre los que destacan los terrenos que forman parte de la Red Natura 2000 (ZEPAs y ZECs), los que tienen importantes valores ecológicos, sistemas naturales de barrancos y laderas, espacios de interés geológico, geomorfológico o paleontológico como dunas, jable, yacimientos paleontológicos y formas de relieve que juegan un papel fundamental en el paisaje local.

Destaca también la existencia de suelos de yacimientos arqueológicos y de edificios, conjuntos o infraestructuras de valor arquitectónico, industrial, etnográfico, arqueológico o paleontológico.

Los pocos suelos ocupados por cultivos intensivos en explotación e invernaderos se sitúan mayormente entorno al cauce del barranco de Pájara, junto a bolsas de suelo de cultivos tradicionales y gavias. En el entorno inmediato de los núcleos tradicionales, principalmente Pájara, Toto, Cortijo de Tetuí, Mézquez y Buen Paso se localizan y desarrollan las actividades económicas vinculadas al medio rural, en mayor medida del tipo cultivo tradicional (Gavias) de un alto valor paisajístico y cultural, con una considerable tasa de abandono de la actividad agropecuaria.

Otros usos existentes son los hidráulicos de presas y nateros (destacando la concurrencia de estas instalaciones en los cauces de los barrancos).

Asentamientos de las zonas de interior, entorno al Barranco de Pájara, siendo de características tipológicas algo diferentes a los restantes núcleos, con presencia de edificaciones de interés cultural y con una mayor vinculación a la agricultura tradicional. Podríamos señalar a los de Buen Paso, Mézquez, Bárgeda y Cortijo de Tetuí. El núcleo de Buen Paso se incluye dentro de la ZEC Vega de Río Palmas.

Asentamientos entorno al barranco de Las Hermosas (Las Hermosas y Rincón de las Hermosas), núcleos en Valle de Tarajal de Sancho (El Vallado, Sise y Tarajal de Sancho) el Caserío de Ugán al norte de la pared en la costa oeste y el núcleo de El Cardón al norte del Monumento Natural de Montaña Cardón.

C) SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Se compone por las grandes infraestructuras, equipamientos estructurantes y sistemas generales de relevancia territorial:

SISTEMA VIARIO

El sistema viario municipal se estructura en torno a la vía de interés regional FV-2 y su prolongación hasta el Puerto de Interés Regional de Morro Jable, que parte de Puerto de Rosario pasando por los municipios de Antigua y Tuineje hasta el núcleo de Morro Jable

En lo relativo a la demanda de uso, la vía de interés regional FV-2 es la vía de mayor importancia en el municipio. Esta vía recoge tráfico de largos recorridos y tráficos locales (relación de distintos núcleos que utilizan la vía).

La red de interés insular o de primer orden delimita y completa la red de valor jerárquico superior como es la red de interés regional mencionada. Su función es potenciar objetivos de accesibilidad, tal como menciona el Plan Estratégico de Actuación en Travesías, tramos urbanos y poblados realizado por el Cabildo Insular de Fuerteventura 2013 - 2020, en adelante PEAT. Su diseño responde a la solución de tráficos de medio – largo recorrido, a nivel poblacional. En el municipio de Pájara esta red de primer orden la conforman la vía FV-30 que une los núcleos de Casillas del Ángel en el municipio de Puerto del Rosario con el núcleo de Tuineje, en el municipio del mismo nombre, atravesando el núcleo de Pájara y Toto en el municipio de Pájara. Y la vía FV-56 que partiendo del núcleo de La Lajita intersección con la vía FV-520 en el municipio de Tuineje.

El resto de las carreteras se incluyen en la red de segundo orden, que completan la totalidad de la red de carreteras de Fuerteventura. Su función es estrictamente local. La carretera insular FV-605 conecta la vía mencionada con el núcleo de Pájara, pasando por los núcleos de La Pared y Las Hermosas. La

carretera FV-621 conecta el núcleo de Pájara con el núcleo costero de Ajuy y la FV-30 Pájara con Toto y el municipio de Tuineje. Así mismo se consideran las carreteras incluidas en la red de segundo orden las vías FV-602, FV-56, FV-617, FV-618, FV-30 y FV-627.

PUERTOS

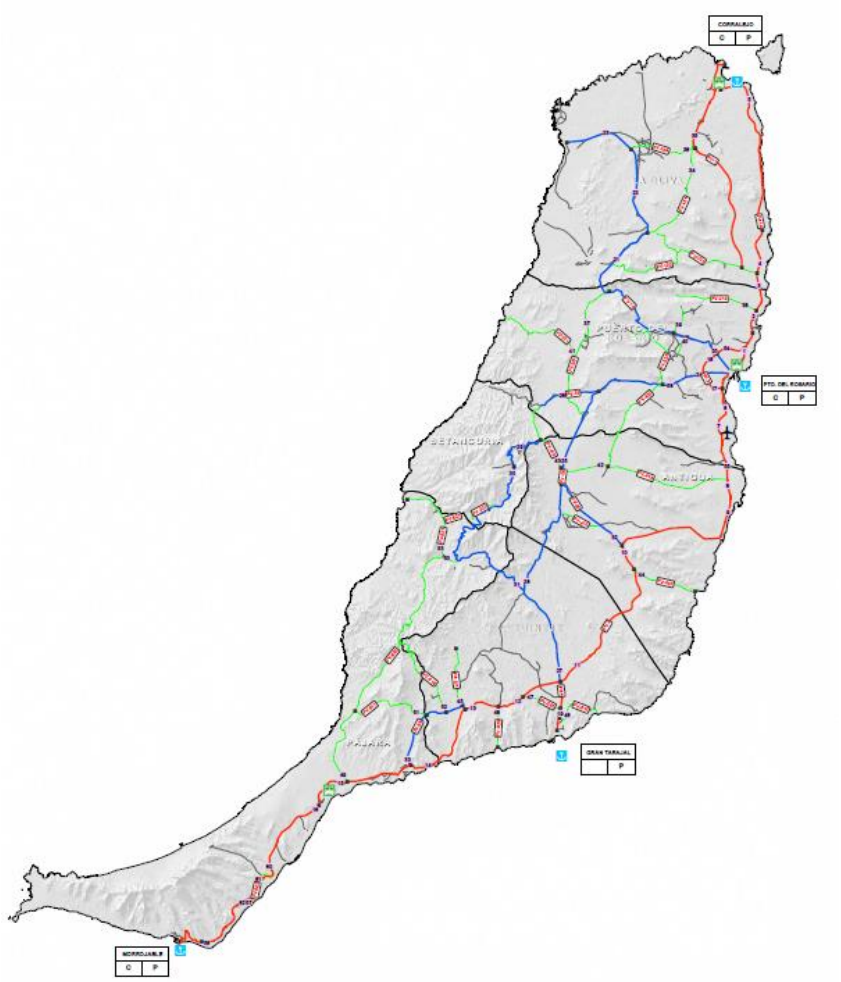
Cabe destacar la existencia del puerto de interés general Puerto de Morro Jable, un puerto situado en el extremo sur de la isla. Cuenta con dique de protección de 894 m, con una longitud de atraque de 340 m. Opera con el puerto de Las Palmas de Gran Canaria y con el de Santa Cruz de Tenerife, con escala en el anterior.

AEROPUERTO

El aeropuerto de Fuerteventura que se ubica en el municipio próximo de Puerto del Rosario situado a unos 50Km del límite municipal de Pájara. Da servicio de vuelos directos con otras islas de canarias, con la península y con destinos internacionales de Europa.

OTRAS INFRAESTRUCTURAS

Las otras infraestructuras existentes en el municipio corresponden a la red de abastecimiento, saneamiento-drenaje, electricidad, telecomunicaciones. Entre la electricidad destacar la existencia de parque eólico próximo a Costa Calma.



Mapa de infraestructura de transporte insular

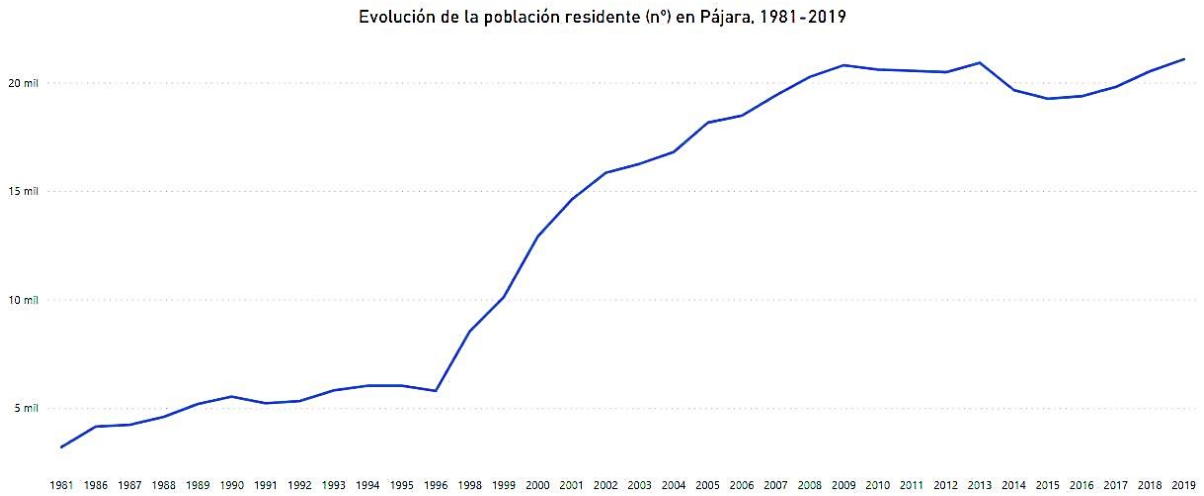
2.2 ESTRUCTURA Y DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

2.2.1 POBLACIÓN

A fecha de 1 de enero de 2020 la población de Pájara es de 21.349 habitantes, lo cual supone aproximadamente el 18% de la población de la isla de Fuerteventura.

Analizando la evolución de la población censada en Pájara desde 1950, sobresale el cambio de tendencia que se produce a partir de 1996. Si bien el crecimiento demográfico durante el periodo 1996-2009 resultó muy dinámico - pasando de 5.812 a 20.821 habitantes, equivalente a 15.009 nuevos residentes en sólo 12 años-, éste se ralentiza a partir de 2009 resultado de la fase recesiva en la que entró la economía española en 2008, y cuya recuperación efectiva comenzó a evidenciarse en 2015. Esta secuencia confirma la directa correlación existente entre coyuntura económica y evolución demográfica.

A pesar del tímido incremento que se registra a partir de 2018, el tamaño poblacional a 1 de enero de 2020 únicamente supera en sólo 272 personas a la existente once años antes (2009). Advertir, sin embargo, que esta secuencia no ha sido similar a nivel insular, donde las cifras no han dejado de aumentar anualmente, constatándose un incremento de 13.719 personas durante el periodo 2009-2020.

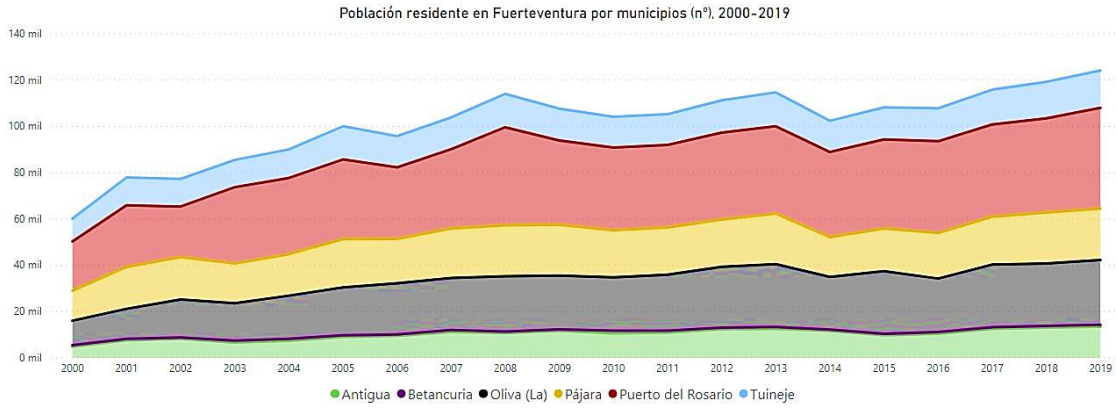


Evolución de la población residente (nº) en Pájara (1981-2019). ISTAC.

Evolución de la población residente (nº) en Pájara, 1950-2019

Año	Pájara	FUERTEVENTURA	CANARIAS
1950	1.736	14.240	807.773
1960	2.374	18.333	966.177
1970	2.284	17.957	1.125.442
1981	3.231	27.104	1.367.646
1986	4.166	31.892	1.466.391
1987	4.251	32.709	1.479.549
1988	4.611	34.617	1.522.380
1989	5.209	37.896	1.557.533
1990	5.547	40.012	1.589.403
1991	5.242	36.908	1.493.784
1992	5.345	37.745	1.515.855
1993	5.835	39.988	1.561.403
1994	6.055	41.477	1.608.100
1995	6.055	42.882	1.631.498
1996	5.812	42.938	1.606.534
1998	8.556	49.020	1.630.015
1999	10.132	53.903	1.672.689
2000	12.923	60.124	1.716.276
2001	14.629	66.025	1.781.366
2002	15.860	69.762	1.843.755
2003	16.279	74.983	1.894.868
2004	16.821	79.986	1.915.540
2005	18.173	86.642	1.968.280
2006	18.494	89.680	1.995.833
2007	19.424	94.386	2.025.951
2008	20.283	100.929	2.075.968
2009	20.821	103.167	2.103.992
2010	20.622	103.492	2.118.519
2011	20.565	104.072	2.126.769
2012	20.500	106.456	2.118.344
2013	20.931	109.174	2.118.679
2014	19.679	106.930	2.104.815
2015	19.271	107.367	2.100.306
2016	19.394	107.521	2.101.924
2017	19.823	110.299	2.108.121
2018	20.539	113.275	2.127.685
2019	21.093	116.886	2.153.389

Evolución de la población residente (nº) en Pájara (1950-2019) ISTAC.



Población residente en Fuerteventura por municipios (2000-2019).

Hay que advertir que esta secuencia probablemente se quiebre en el año 2020 y 2021 como consecuencia de la crisis post COVID-19, y en la medida que la parálisis sufrida por el turismo internacional deberá tener su traslación al balance migratorio en forma de menor porcentaje de inmigrantes

2.2.2 DISTRIBUCIÓN POR ZONAS

La población del municipio de Pájara se encuentra distribuida en 14 núcleos urbanos como ya se expuso en la introducción, los cuales se pueden agrupar en tres subgrupos en función del tamaño demográfico que poseen.

TAMAÑO DEMOGRÁFICO	ENTIDADES QUE AGLUTINA	% POBLACIÓN RESPECTO DEL TOTAL MUNICIPAL (2019)
ALTO	Costa Calma, Morro Jable	66,36
MEDIO	La Lajita, Pájara, Solana Matorral	21,94
BAJO	Ajuy, Cardón, Esquinzo, Mal Nombre, La Pared, Piedras Caídas, Puerto de la Cruz, Cofete y Toto	11,69

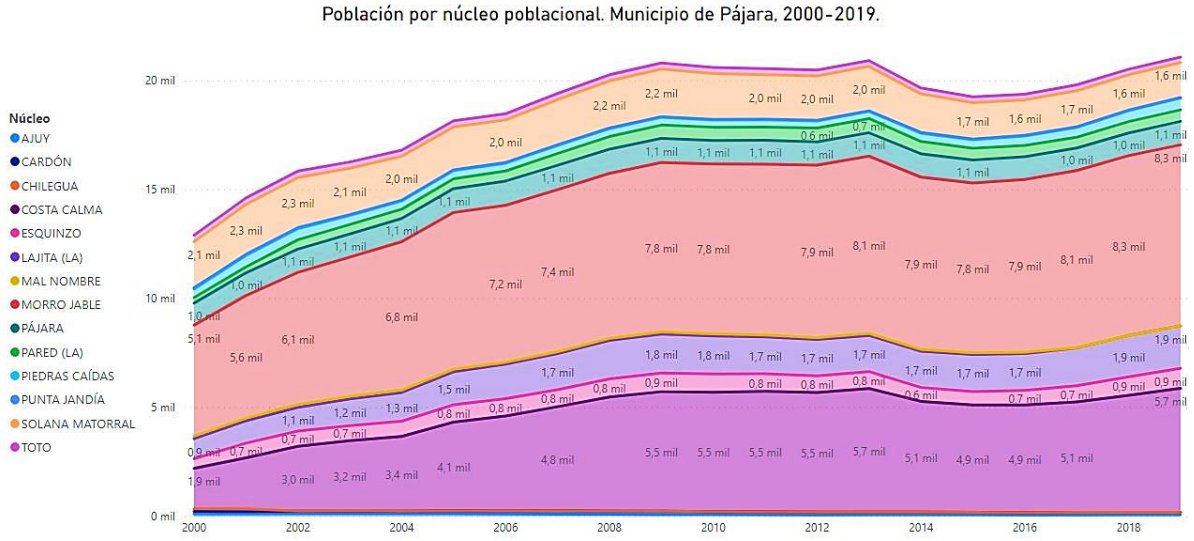
Dos tercios de la población se concentran en dos únicas entidades (Costa Calma y Morro Jable), lo que representa casi 14.000 habitantes sobre el total de 21.093 residentes. A ello hay que añadir otros 4.629 que se distribuyen en otras tres entidades (La Lajita, Pájara y Solana Matorral), lo que en conjunto significa que casi el 90% de la población del municipio se concentra en cinco entidades, acaparando las otras ocho escasamente 2.466 personas.

El mapa resultante de esta distribución territorial de la población reviste su importancia a la hora de proyectar y dimensionar las infraestructuras y servicios de transporte, en la medida que éstos deben de localizarse en aquellos puntos donde mayor demanda social existe, pero sin dejar de prestar los debidos servicios públicos esenciales al resto.

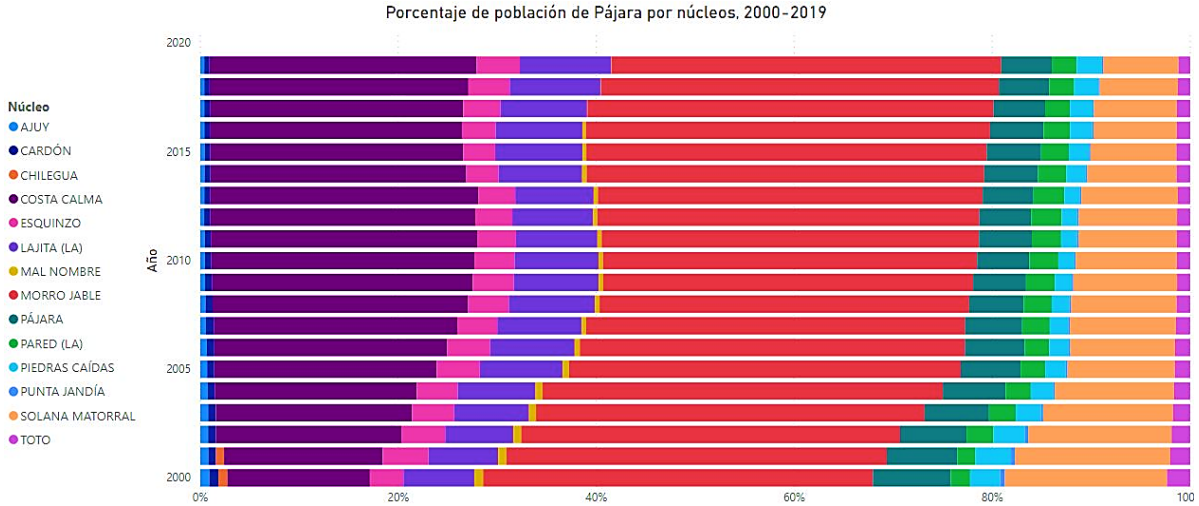
Año	2008			2009			2010			2011			2012			2013		
Núcleo	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
AJUY	52	54	106	55	46	101	52	43	95	51	40	91	45	35	80	47	38	85
CARDÓN	80	66	146	76	68	144	72	63	135	69	61	130	62	60	122	60	61	121
CHILEGUA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COSTA CALMA	2.967	2.270	5.237	3.113	2.374	5.487	3.060	2.419	5.479	3.033	2.498	5.531	2.966	2.526	5.492	3.012	2.658	5.670
ESQUINZO	460	372	832	460	400	860	450	388	838	431	375	806	408	359	767	411	372	783
LAJITA (LA)	1.021	745	1.766	1.026	762	1.788	984	766	1.750	925	767	1.692	904	771	1.675	897	762	1.659
MAL NOMBRE	49	45	94	50	45	95	48	44	92	44	44	88	46	38	84	49	40	89
MORRO JABLE	4.066	3.507	7.573	4.162	3.619	7.781	4.155	3.639	7.794	4.182	3.659	7.841	4.187	3.727	7.914	4.282	3.854	8.136
PÁJARA	581	535	1.116	576	536	1.112	568	520	1.088	564	532	1.096	551	520	1.071	546	529	1.075
PARED (LA)	301	275	576	313	292	605	309	295	604	320	289	609	331	304	635	338	313	651
PIEDRAS CAÍDAS	237	126	363	224	134	358	204	130	334	193	134	327	189	129	318	192	139	331
PUNTA JANDÍA	20	10	30	19	10	29	18	11	29	17	14	31	18	12	30	17	11	28
SOLANA MATORRAL	1.182	982	2.164	1.204	980	2.184	1.141	962	2.103	1.088	956	2.044	1.071	968	2.039	1.061	981	2.042
TOTO	148	132	280	147	130	277	148	133	281	146	133	279	142	131	273	137	124	261
MUNICIPIO PÁJARA	**11.164**	**9.119**	**20.283**	**11.425**	**9.396**	**20.821**	**11.209**	**9.413**	**20.622**	**11.063**	**9.502**	**20.565**	**10.920**	**9.580**	**20.500**	**11.049**	**9.882**	**20.931**

Año	2014			2015			2016			2017			2018			2019		
Núcleo	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
AJUY	46	38	84	47	36	83	45	34	79	46	34	80	46	37	83	45	39	84
CARDÓN	58	58	116	56	53	109	57	52	109	58	56	114	56	55	111	54	58	112
CHILEGUA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COSTA CALMA	2.706	2.382	5.088	2.609	2.320	4.929	2.620	2.318	4.938	2.704	2.367	5.071	2.852	2.518	5.370	3.059	2.634	5.693
ESQUINZO	330	308	638	315	303	618	321	340	661	352	391	743	390	465	855	420	500	920
LAJITA (LA)	896	769	1.665	904	799	1.703	906	794	1.700	915	822	1.737	1.005	887	1.892	1.029	915	1.944
MAL NOMBRE	47	42	89	38	35	73	34	32	66	5	3	8	4	3	7	4	3	7
MORRO JABLE	4.153	3.750	7.903	4.054	3.741	7.795	4.079	3.840	7.919	4.189	3.941	8.130	4.257	3.994	8.251	4.291	4.014	8.305
PÁJARA	545	527	1.072	541	518	1.059	537	514	1.051	529	506	1.035	539	506	1.045	554	525	1.079
PARED (LA)	285	281	566	276	263	539	265	251	516	252	244	496	276	243	519	282	248	530
PIEDRAS CAÍDAS	202	180	382	210	181	391	229	202	431	238	216	454	258	246	504	279	259	538
PUNTA JANDÍA	18	12	30	18	12	30	18	11	29	17	8	25	16	8	24	16	9	25
SOLANA MATORRAL	916	858	1.774	852	821	1.673	842	789	1.631	852	808	1.660	824	797	1.621	811	795	1.606
TOTO	140	132	272	141	128	269	140	124	264	145	125	270	138	119	257	133	117	250
MUNICIPIO PÁJARA	**10.342**	**9.337**	**19.679**	**10.061**	**9.210**	**19.271**	**10.093**	**9.301**	**19.394**	**10.302**	**9.521**	**19.823**	**10.661**	**9.878**	**20.539**	**10.977**	**10.116**	**21.093**

Distribución de la población por sexo y entidades de población de Pájara 2008-2019. Fuente: ISTAC.



Población por núcleos Pájara (2010-2018). Fuente: ISTAC. Elaboración propia.



Porcentaje de población de Pájara por núcleos (2000-2019). Fuente: ISTAC.

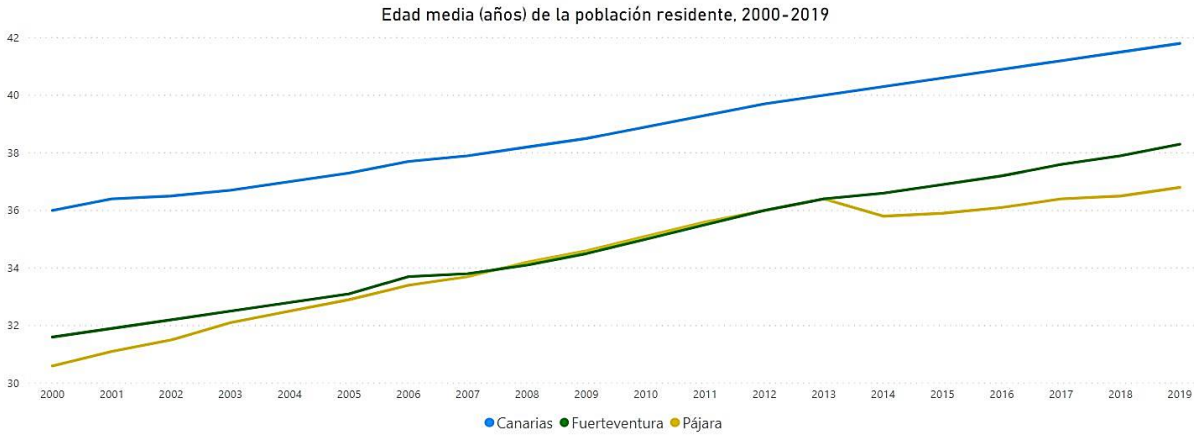
2.2.3 POBLACIÓN SEGÚN EDAD, SEXO Y LUGAR DE NACIMIENTO

A) EDAD

Otra de las características demográficas de Pájara deviene de la edad media de su población, la cual se posiciona como la más joven de Fuerteventura con 36,8 años, respecto a la media de Fuerteventura (39.7 años, 2019) la cual se posiciona como el territorio con la media más baja del Estado, muy alejado de las tres provincias del noroeste de España (Lugo, Zamora y Orense) con ratios próximos a los 50 años.

Sin duda, el carácter turístico de Pájara incide en buena medida en este hecho, por cuanto incentiva el asentamiento de inmigrantes en edad activa atraídos por las expectativas laborales.

No obstante, el proceso de envejecimiento paulatino de la población afecta igualmente, como se observa en la siguiente gráfica.



Edad media (años) de la población residente: Canarias, Fuerteventura, Pájara (2000-2019). Fuente: ISTAC.

En los siguientes gráficos se representan en paralelo las pirámides de población del municipio de Pájara y Fuerteventura para los años 2010, 2013, 2016 y 2019. Las valoraciones que se extraen del análisis comparativo y temporal de ambas series se exponen a continuación:

(a) En líneas generales, la conformación de la pirámide atiende a una población en fase previa a la de maduración, pudiéndose calificar de joven en el contexto demográfico de una sociedad occidental, no si se comparase con otra propia de un país en vías de desarrollo en las que las barras inferiores de las pirámides son las más pobladas producto de las altas tasas de natalidad que les caracteriza.

(b) Las barras correspondientes a los estratos de 0 a 19 años son más cortas que las que engloban a la población de entre 30 y 54 años, las cuales aglutinan mayor proporción de población.

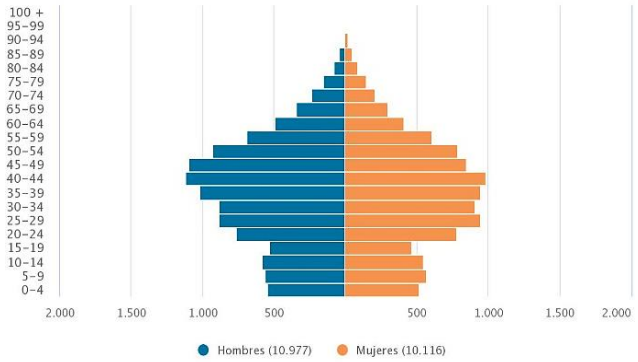
(c) Se evidencia un paulatino proceso de envejecimiento durante el periodo 2010-2019, que se traduce cada trienio en un ascenso de la barra del segmento de población más numeroso, pasando éste de la franja 30-34 años en 2010 a la de 40-44 en 2019.

(d) Las mujeres presentan una media de edad un quinquenio más joven que los hombres.

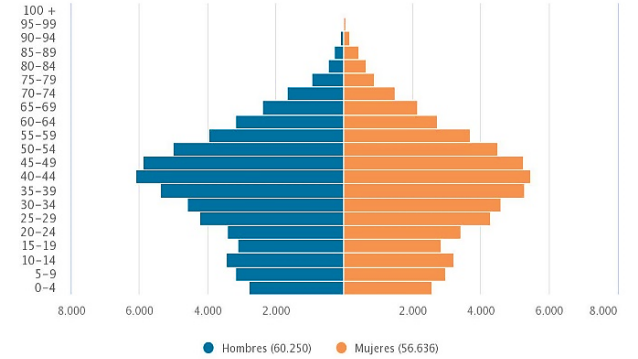
(e) En las cuatro pirámides analizadas, los hombres superan a las mujeres en valores absolutos tanto a nivel municipal como insular, salvo en las últimas barras a partir de 70-74 años, en la que se invierte esa relación resultada de la mayor esperanza de vida que caracteriza a las mujeres.

(f) La estructura demográfica de Fuerteventura y Pájara presenta bastantes similitudes, salvo en la relación de sexos, en la cual la proporción de hombres a nivel insular resulta más acusada que a nivel municipal.

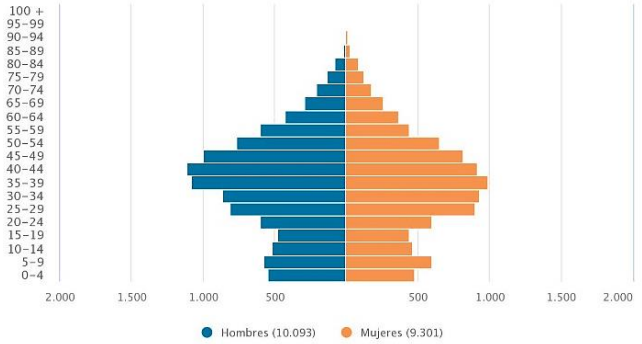
Población de Pájara según sexo y grupos de edad. Año 2019 (21.093 personas)



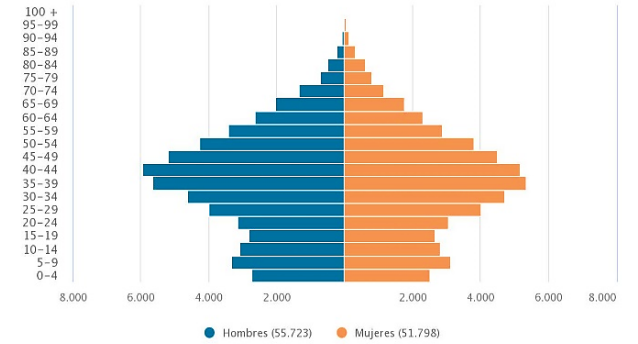
Población de FUERTEVENTURA según sexo y grupos de edad. Año 2019 (116.886 personas)

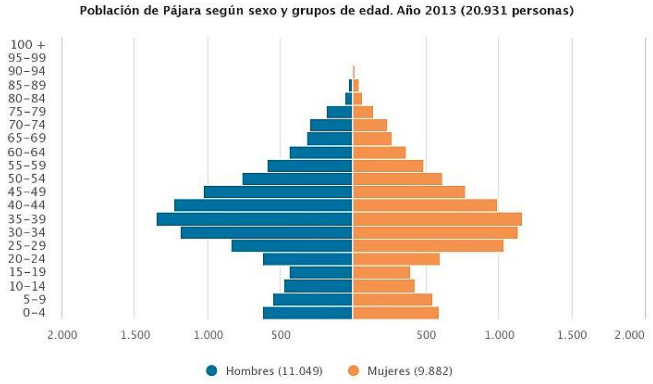


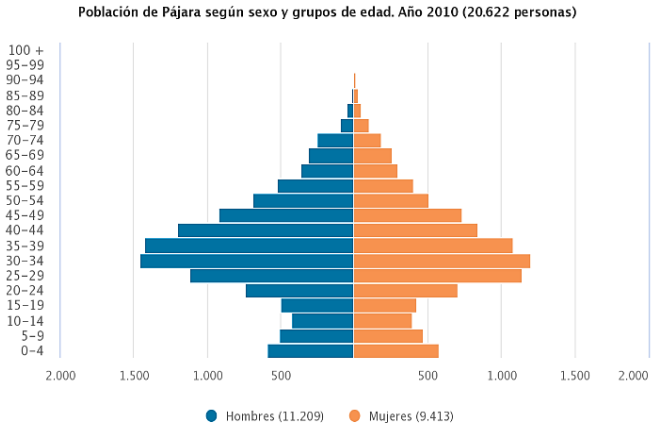
Población de Pájara según sexo y grupos de edad. Año 2016 (19.394 personas)

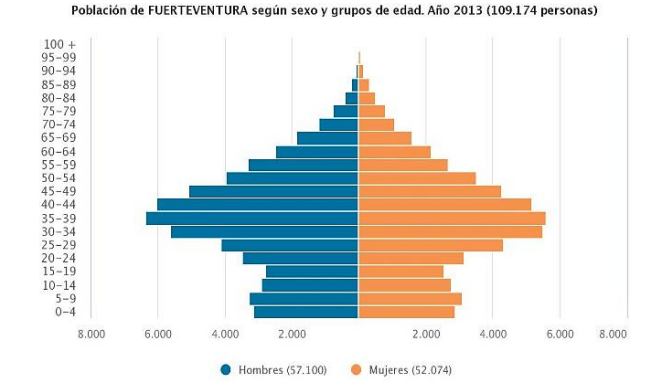


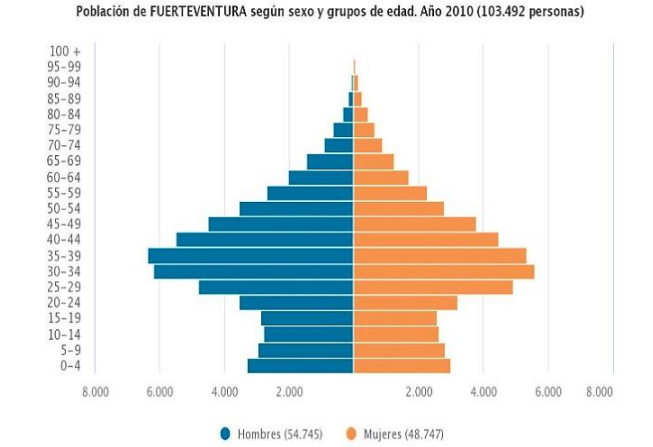
Población de FUERTEVENTURA según sexo y grupos de edad. Año 2016 (107.521 personas)







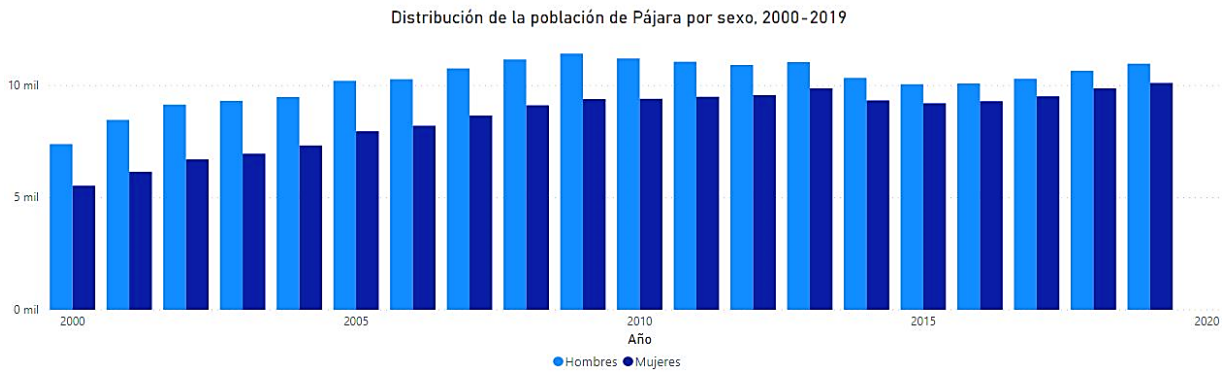




Pirámides de población: Pájara-Fuerteventura (2010-2013-2016-2019). Fuente: ISTAC e INE

B) SEXO

En cuanto a la distribución de la población según sexos, resaltan los cuatro puntos porcentuales de diferencia existente entre ellos, lo que se traduce en 861 hombres más que mujeres. A nivel de entidades, salvo en Cardón y Esquinzo, en las restantes la presencia masculina supera cuantitativamente a la femenina.



Distribución de la población de Pájara por sexo (2000-2019). Fuente: ISTAC.

C) LUGAR DE NACIMIENTO

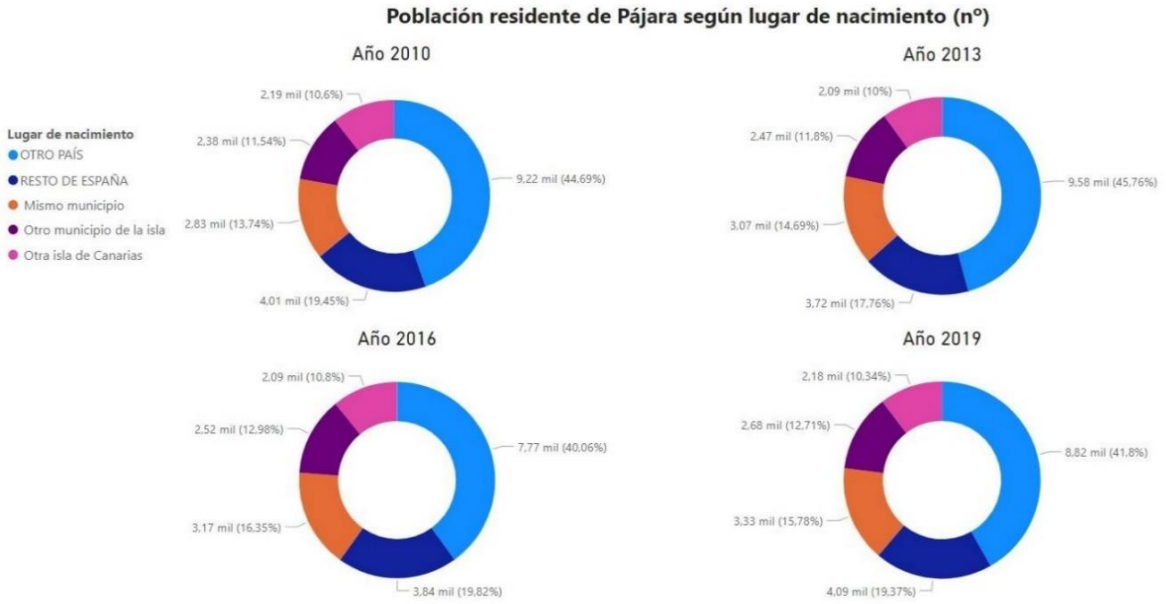
La población foránea inmigrante resulta decisiva en la conformación demográfica insular, puesto que el peso de la nacida en el mismo municipio únicamente representa el 15,78% del total en el año 2019. En el colectivo inmigrante sobresale cuantitativamente el segmento de nacidos en otro país con un 41,8%, cifra superior a la de nacidos en Canarias (38,83%), de los cuales un 10,34% provienen de otra isla.

El empadronamiento de nacidos en otro país sufrió en los años 2013 y 2016 un pequeño retroceso respecto de las cifras de 2010, que sin embargo se recuperó en 2019.

Población residente de Pájara según lugar de nacimiento (nº) y sexo, 2010, 2013, 2016 y 2019

Año	2010		2013		2016		2019	
Lugar de nacimiento	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
TOTAL	11,209	9,413	11,049	9,882	10,093	9,301	10,977	10,116
CANARIAS	3,892	3,505	3,996	3,640	4,075	3,706	4,288	3,903
Mismo municipio	1,439	1,394	1,567	1,507	1,619	1,551	1,698	1,631
Otro municipio de la isla	1,245	1,134	1,272	1,197	1,314	1,203	1,392	1,289
Otra isla de Canarias	1,208	977	1,157	936	1,142	952	1,198	983
RESTO DE ESPAÑA	2,263	1,747	2,058	1,660	2,112	1,732	2,219	1,866
OTRO PAÍS	5,054	4,161	4,995	4,582	3,906	3,863	4,470	4,347

Población residente en Pájara según lugar de nacimiento y sexo (2010-2013-2016-2019). Fuente: ISTAC.



Población residente en Pájara según lugar de nacimiento (nº) (2010-2013-2016-2019). Fuente: ISTAC

Bajando el nivel de detalle en cuanto a la nacionalidad de la población inmigrante residente en Pájara, según se desprende de las estadísticas del ISTAC, durante el periodo 2000-2009 los principales países emisores fueron por este orden, Alemania (29,9%), Marruecos (17%) y Argentina (4,7%).

Esta representación da pie al análisis por continentes, en el que Europa (con Alemania, Portugal e Italia como principales países emisores) se posiciona en primer lugar, seguido de África (provenientes de Marruecos principalmente), América (Argentina, Colombia, Cuba, República Dominicana y Venezuela) y Asia (donde la procedencia indú resulta mayor que la china).

Población residente de Pájara según país de nacimiento (nº), 2000-2009

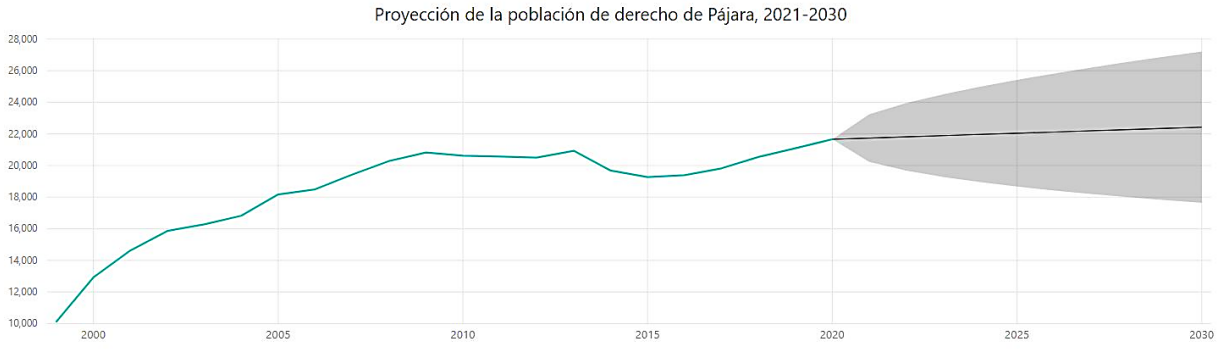
País de nacimiento	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL	12,923	14,629	15,860	16,279	16,821	18,173	18,494	19,424	20,283	20,821
ESPAÑA	11,037	11,760	12,133	11,637	11,869	12,119	11,987	11,995	11,871	11,735
EXTRANJERO	1,886	2,869	3,727	4,642	4,952	6,054	6,507	7,429	8,412	9,086
Alemania	766	964	1,199	1,467	1,489	1,799	1,981	2,233	2,518	2,717
Austria	36	49	69	82	78	86	93	100	112	117
Bélgica	20	20	27	35	33	44	52	60	64	65
Bulgaria	1	6	10	14	18	28	28	76	89	96
Francia	56	70	72	64	61	68	76	76	78	88
Italia	45	75	86	100	112	152	202	241	302	341
Portugal	189	381	427	432	277	316	358	369	396	404
Reino Unido	14	13	13	24	30	38	42	50	63	62
Rumanía	0	1	1	13	21	29	42	66	81	85
RESTO EUROPA	45	59	61	71	78	101	92	96	107	107
ÁFRICA	322	610	837	1,103	1,309	1,560	1,649	1,888	2,174	2,422
Marruecos	279	465	632	797	869	984	1,037	1,205	1,399	1,553
Mauritania	14	88	113	174	245	300	269	286	302	334
Senegal	1	6	12	34	50	89	124	146	172	212
AMÉRICA	277	465	719	998	1,205	1,488	1,494	1,668	1,818	1,887
Argentina	77	117	182	292	355	427	409	421	433	428
Chile	24	25	35	45	48	64	60	72	95	97
Colombia	11	56	146	223	265	339	262	288	317	322
Cuba	29	63	91	145	164	180	189	233	251	271
Ecuador	6	9	24	33	65	73	73	71	68	76
Rep. Dominicana	17	24	34	41	51	76	98	130	157	190
Uruguay	12	23	34	29	45	67	99	97	96	90
Venezuela	38	56	66	68	71	82	89	91	100	108
ASIA	66	79	94	125	129	179	185	222	253	277
China	8	11	17	26	33	46	44	54	67	57
India	35	45	53	73	71	98	108	137	158	182
OCEANÍA	3	2	3	2	2	2	3	3	5	5

Población residente en Pájara según país de nacimiento (2000-2019). Fuente: ISTAC.

2.2.4 PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

El excepcional contexto de incertidumbre existente a corto plazo, resultado del incierto ritmo de recuperación que experimente el flujo turístico en Canarias post COVID-19, convierte la realización de proyecciones demográficas en ejercicios de extrema dificultad en estos momentos, en la medida que los escenarios y trayectorias históricas, sencillamente, no sirven de referencia.

A efectos de reflejar gráficamente la referida incertidumbre estadística, se ilustra a continuación la oscilación en términos de crecimiento/decrecimiento que pudiera experimentar la población de derecho durante la década 2021-2030 en el supuesto de proyectarla con la información estadística disponible a esta fecha.



Ámbito de incertidumbre de la proyección de la población de derecho de Pájara (2021-2030). Fuente: ISTAC

2.3 ANÁLISIS ECONÓMICO

2.3.1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA ECONOMÍA

La economía de Pájara responde a un modelo productivo totalmente terciarizado resultado de su posición como referente turístico de una isla consolidada por sí misma en los mercados turísticos nacional e internacional. Ello explica su evolución socioeconómica en las tres últimas décadas, producto directamente de la implantación y desarrollo de la actividad turística en su territorio, aunque ello haya supuesto el abandono de las actividades tradicionales que albergó en el pasado. Situación por otra parte que ha derivado en una excesiva dependencia y exposición respecto a los mercados emisores, hecho que afecta negativamente la sostenibilidad de su economía en momentos de crisis como el actual.

Cabe recordar al respecto que sectores como la construcción se dimensionan en estos municipios – y en la isla- en función del flujo turístico, habiendo una correlación directa entre ambos, de forma que las crisis turísticas lo son también de la construcción. Mencionar igualmente que la afección sociolaboral en este sector tiene una dimensión insular, no pudiéndose circunscribir a un municipio únicamente.

Un tercer condicionante de su economía radica en los rasgos climáticos propios de ambientes desérticos que caracterizan la isla, los cuales, si bien resultan un valor añadido como factor de atracción turística, constituyen un hándicap de primer orden para el desarrollo del sector primario, tanto agricultura como ganadería por la escasez de agua y los elevados niveles de insolación y temperatura.

La cuarta limitación es consecuencia de la doble insularidad en la que se ubica a escala regional, a lo que se añade su lejanía respecto del puerto comercial de Puerto del Rosario y del aeropuerto insular. En definitiva, su localización geográfica inviabiliza la competitividad de posibles desarrollos industriales en su territorio para los cuales Pájara no resulta empresarialmente atractivo, lo que limita la diversificación de su economía.

En este contexto, el presente apartado del Informe se centrará en las dos actividades económicas con peso en la estructura productiva municipal: turismo y comercio.

2.3.2 ACTIVIDAD TURÍSTICA

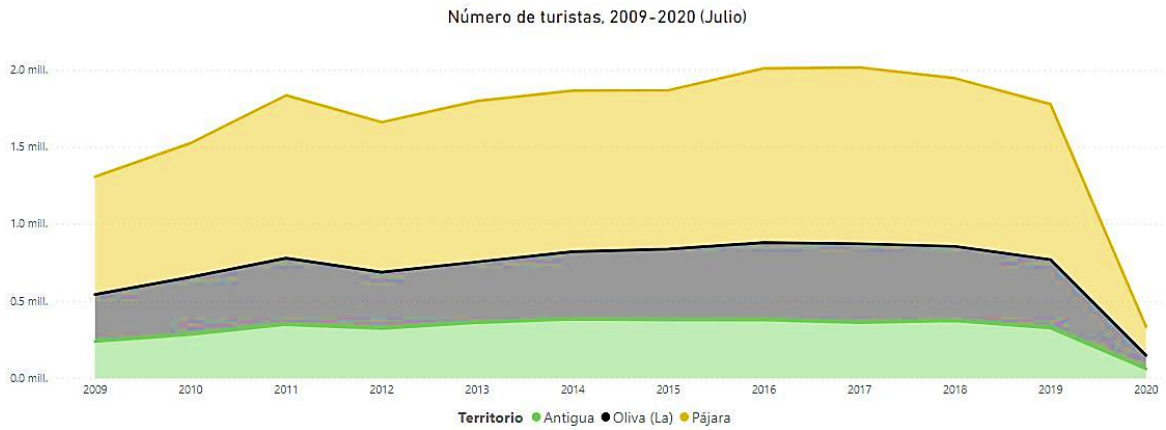
Con la salvedad consabida del desplome sufrido a partir de marzo del año 2020 por la pandemia del COVID-19, que hace que las estadísticas de 2020 no sean referente a efectos del presente diagnóstico, el número de turistas alojados anualmente durante el año 2018 y 2019 se cifra en torno a 1 millón de turistas.

El número de turistas alojados en Pájara supone el 55% de los turistas que se alojan en la isla de Fuerteventura.

Número de turistas alojados, 2009-2020 (Julio)

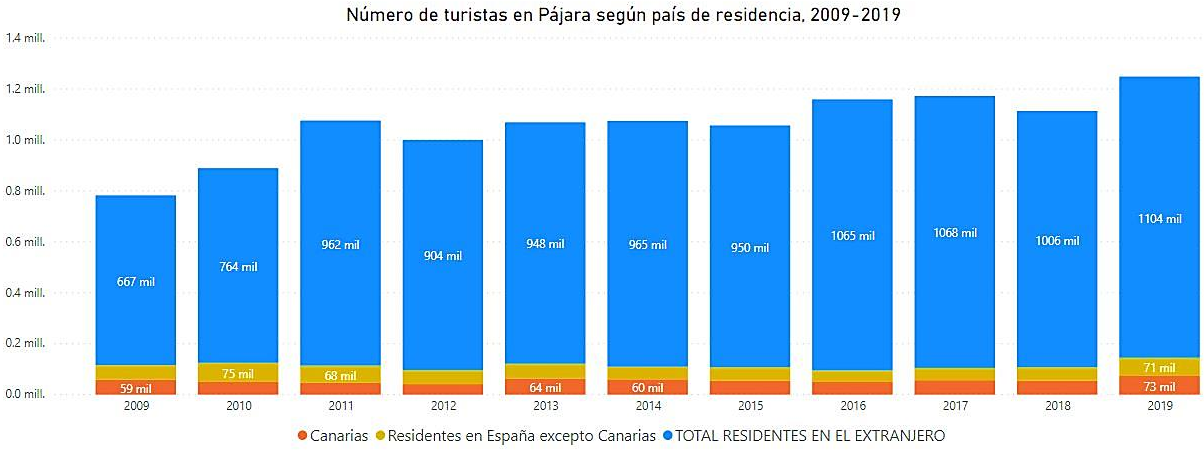
Territorio	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Canarias	10,559,638	11,074,506	12,034,951	11,449,026	11,917,839	12,415,149	12,689,624	14,063,125	14,412,319	14,179,044	13,972,106	2,691,544
Fuerteventura	1,385,786	1,627,963	1,907,739	1,724,989	1,869,815	1,938,020	1,939,695	2,094,105	2,100,422	2,022,666	1,849,989	351,025
Pájara	764,815	870,151	1,057,167	974,151	1,044,453	1,045,087	1,031,536	1,131,423	1,144,211	1,090,986	1,008,720	186,951
Oliva (La)	304,414	372,011	431,081	365,065	394,015	438,805	460,494	501,767	512,272	482,899	444,935	88,248
Antigua	239,489	284,920	349,308	324,016	361,997	383,310	378,396	379,209	361,760	374,193	326,326	60,753

Número de turistas alojados (2009 – julio 2020)



Número de turistas alojados (2009 – julio 2020) por municipio en la Isla de Fuerteventura. Fuente: ISTAC

Atendiendo a la procedencia de los visitantes, se observa la predominancia del mercado internacional (88%) sobre el nacional (5,6%) y el canario (5,8%) de conformidad con los últimos datos disponibles (ISTAC, 2019). Esta distribución acentúa la volatilidad de la demanda turística que visita Pájara en la medida que es sostenida por países terceros, no siendo capaz el turismo nacional de compensar el flujo extranjero.



Número de turistas en Pájara según país de residencia (2009 – 2019). Fuente: ISTAC

Desagregando la información por países, se observa que Alemania, al igual que sucede a escala insular, constituye el principal país emisor con 671.618 visitantes, seguido de Gran Bretaña (124.933 visitantes) y peninsulares (71.252 visitantes). Los demás países emisores de turistas a Pájara provienen de Centroeuropa o Escandinavia en su mayoría: Holanda, Bélgica, Dinamarca y Suecia. Constituye éste un dato importante por cuanto el perfil de este turismo difiere del inglés y español.

Reseñar que a nivel regional son los ingleses seguidos de españoles y alemanes los que en mayor cuantía visitan Canarias.

Número de turistas según país de residencia, 2009-2019

Territorio	País de residencia	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
CANARIAS	TOTAL LUGARES DE RESIDENCIA	10.839.844	11.335.828	12.282.329	11.720.502	12.196.913	12.710.934	12.981.387	14.356.109	14.705.840	14.473.996	16.783.639
	TOTAL RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	7.671.915	8.123.932	9.199.708	9.026.110	9.442.457	9.973.836	10.170.067	11.523.327	11.847.129	11.513.543	13.169.809
	Alemania	2.149.965	2.371.124	2.592.727	2.455.118	2.463.459	2.615.099	2.431.886	2.704.837	2.642.246	2.519.377	2.675.608
	Bélgica	196.733	219.820	243.977	240.757	252.857	252.142	271.066	294.614	290.106	287.577	331.001
	Dinamarca	235.515	227.668	252.638	251.626	264.559	275.863	255.399	276.784	285.955	270.359	322.847
	Gran Bretaña	2.412.235	2.669.545	2.908.658	2.886.846	3.030.418	3.285.720	3.515.259	4.120.019	4.323.796	4.190.756	4.895.925
	Holanda	369.537	381.963	425.156	427.721	428.902	422.654	455.581	535.836	551.417	516.798	586.192
	Suecia	404.735	387.789	497.804	497.818	572.869	585.547	566.760	585.317	612.832	548.282	630.564
	Otros países	1.903.195	1.866.023	2.278.748	2.266.224	2.429.393	2.536.811	2.674.116	3.005.920	3.140.777	3.180.394	3.727.672
	TOTAL RESIDENTES EN ESPAÑA	3.167.929	3.211.896	3.082.621	2.694.392	2.754.456	2.737.098	2.811.320	2.832.782	2.858.711	2.960.453	3.613.830
	Canarias	1.622.267	1.620.549	1.505.811	1.251.381	1.369.147	1.433.254	1.534.429	1.427.866	1.425.185	1.493.362	1.836.595
	Residentes en España excepto Canarias	1.545.662	1.591.347	1.576.810	1.443.011	1.385.309	1.303.844	1.276.891	1.404.916	1.433.526	1.467.091	1.777.235
FUERTEVENTURA	TOTAL LUGARES DE RESIDENCIA	1.421.579	1.664.190	1.941.599	1.768.444	1.912.457	1.986.586	1.985.307	2.141.708	2.151.600	2.064.818	2.266.715
	TOTAL RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	1.145.495	1.340.904	1.641.903	1.528.260	1.618.984	1.704.100	1.703.611	1.884.129	1.879.814	1.810.803	1.955.454
	Alemania	617.490	709.931	833.501	781.909	804.709	884.080	788.235	842.870	819.349	783.052	815.932
	Bélgica	11.467	11.479	14.196	12.450	14.717	10.947	12.057	14.367	11.616	12.637	12.300
	Dinamarca	12.000	21.116	34.074	32.939	31.005	33.427	25.811	30.329	29.334	28.365	29.655
	Gran Bretaña	258.183	301.492	337.411	293.460	320.230	370.386	405.809	455.202	476.019	471.341	503.849
	Holanda	37.298	36.890	40.171	43.894	41.413	37.937	44.717	56.795	72.906	51.180	52.159
	Suecia	21.469	32.206	40.397	39.678	51.832	45.176	46.734	52.171	51.118	46.811	50.074
	Otros países	187.588	227.790	342.153	323.930	355.078	322.147	380.248	432.395	419.472	417.417	491.485
	TOTAL RESIDENTES EN ESPAÑA	276.084	323.286	299.696	240.184	293.473	282.486	281.696	257.579	271.786	254.015	311.261
	Canarias	148.436	168.484	156.165	127.691	163.799	167.600	154.137	136.676	148.913	126.360	163.702
	Residentes en España excepto Canarias	127.648	154.802	143.531	112.493	129.674	114.886	127.559	120.903	122.873	127.655	147.559
Pájara	TOTAL LUGARES DE RESIDENCIA	782.543	889.293	1.076.192	1.000.243	1.069.213	1.074.944	1.056.983	1.159.350	1.172.692	1.113.585	1.248.881
	TOTAL RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	666.956	764.220	962.267	903.996	947.972	965.256	949.892	1.064.568	1.067.931	1.006.386	1.104.195
	Alemania	505.723	578.079	717.325	670.574	690.997	737.199	653.458	679.159	662.589	630.317	671.618
	Bélgica	8.758	6.507	6.900	6.916	9.439	6.553	7.069	7.951	6.028	6.271	6.912
	Dinamarca	1.611	2.145	8.065	7.050	6.208	6.839	6.281	8.975	11.114	11.213	10.484
	Gran Bretaña	66.328	57.476	59.480	50.740	56.763	58.442	75.011	105.270	111.006	101.865	124.933
	Holanda	14.977	10.474	11.687	12.198	10.214	9.898	12.205	23.323	23.479	19.810	21.676
	Suecia	10.255	10.950	19.704	15.836	17.822	16.893	18.662	21.732	21.527	20.725	21.157
	Otros países	59.304	98.589	139.106	140.682	156.529	129.432	177.206	218.158	232.188	216.185	247.415
	TOTAL RESIDENTES EN ESPAÑA	115.587	125.073	113.925	96.247	121.241	109.688	107.091	94.782	104.761	107.199	144.686
	Canarias	58.713	50.002	46.334	41.539	63.680	60.255	55.230	49.800	56.939	54.674	73.434
	Residentes en España excepto Canarias	56.874	75.071	67.591	54.708	57.561	49.433	51.861	44.982	47.822	52.525	71.252

Número de turistas según país de residencia: Pájara-Fuerteventura, 2009 – 2019).

La estancia media de los turistas según lugar de residencia destaca que en las tres categorías establecidas por el ISTAC - canarios, residentes en el extranjero y españoles-, el municipio de Pájara presenta mejores ratios en la serie 2009-2019 que Fuerteventura y Canarias, con una estancia media en el año 2019 de 8.72 días en el caso de los extranjeros, 5.02 los españoles y 4.51 los canarios.

Estancia media (nº días) según lugar de residencia, 2009-2019

Territorio	Pájara			FUERTEVENTURA			CANARIAS		
Año	Canarias	TOTAL RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	TOTAL RESIDENTES EN ESPAÑA	Canarias	TOTAL RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	TOTAL RESIDENTES EN ESPAÑA	Canarias	TOTAL RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	TOTAL RESIDENTES EN ESPAÑA
2009	4.91	10.35	5.84	4.08	9.94	4.86	3.31	9.10	4.54
2010	4.82	9.81	5.81	4.08	9.39	4.92	3.38	8.63	4.54
2011	4.65	9.64	5.95	3.94	9.37	4.94	3.22	8.67	4.58
2012	4.68	9.77	5.79	3.87	9.42	4.84	3.25	8.74	4.54
2013	4.61	9.47	5.50	4.01	9.01	4.79	3.17	8.59	4.50
2014	4.79	9.38	5.34	4.18	8.93	4.76	3.26	8.47	4.39
2015	4.71	9.02	5.29	4.23	8.64	4.97	3.43	8.39	4.40
2016	4.82	8.96	5.46	4.18	8.63	5.18	3.51	8.19	4.52
2017	4.72	8.93	5.25	4.26	8.59	4.93	3.46	8.04	4.45
2018	4.51	8.72	5.02	3.75	8.54	4.44	3.16	7.93	4.20
2019	4.37	8.72	5.02	3.60	8.41	4.53	3.03	7.88	4.10

Estancia media según país de residencia (Pájara. Fuerteventura. Pájara 2009 – 2019). Fuente: ISTAC.

En el análisis de la distribución de los establecimientos turísticos en los distintos núcleos de población de Pájara destaca que éstos se concentran básicamente en tres de ellos:

(a) Costa Calma (43,28%).

(b) Morro Jable (28,36%).

(c) Esquinzo Butihondo (23,88%).

Sin embargo, atendiendo a las plazas ofertadas, la zona turística de Esquinzo-Butihondo con 13.974 -repartidas entre sus 16 establecimientos- dispone de mayor número que Costa Calma, que contabiliza 12.742 plazas (ISTAC, 2019). Esta cifra representa una media de 873 plazas/establecimiento en

Esquinzo-Butihondo, por las 439 de Costa Calma, las 323 de Morro Jable y las 570 de Solana Matorral. Mencionar que el ratio a nivel insular se sitúa en 388 plazas/establecimiento.

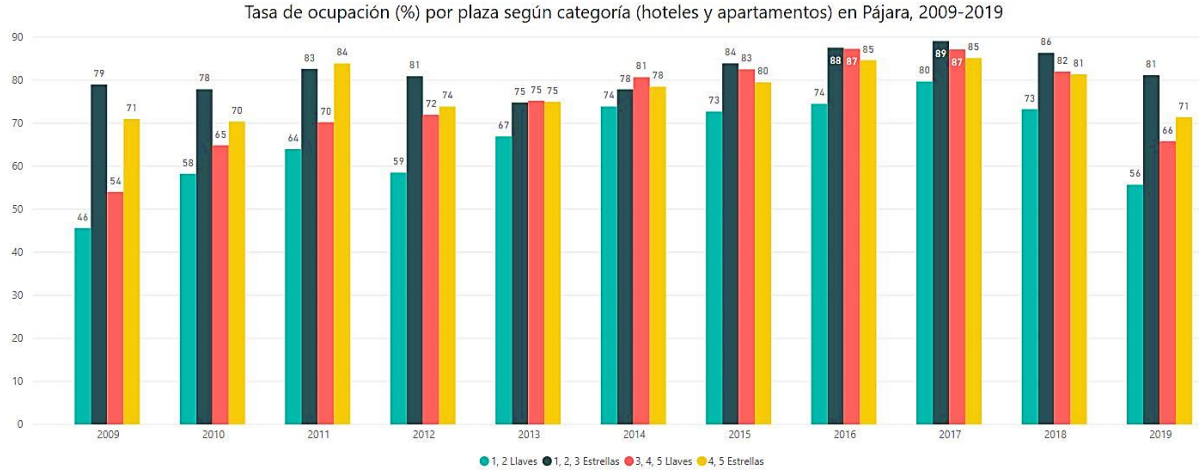
La tendencia en Morro Jable y, sobre todo, en Solana Matorral es de disminución del número de plazas ofertadas, mientras que en Costa Calma y Esquinzo-Butihondo se aprecian ligeros repuntes en 2019 respecto de años anteriores. Esta misma valoración se puede extender al contexto de Fuerteventura, quien experimenta un incremento interanual de 1993 plazas (+3,14%) en el periodo 2019/2018.

Número de establecimientos abiertos y plazas alojativas ofertadas, 2009-2019

Territorio	- Costa Calma		- Morro Jable: Esquinzo - Butihondo		- Morro Jable: Morro Jable		- Morro Jable: Solana Matorral		FUERTEVENTURA	
Año	Establecimientos abiertos	Plazas ofertadas	Establecimientos abiertos	Plazas ofertadas	Establecimientos abiertos	Plazas ofertadas	Establecimientos abiertos	Plazas ofertadas	Establecimientos abiertos	Plazas ofertadas
2009	28	12,639	16	13,620	21	7,502	7	4,541	164	68,331
2010	28	13,105	17	14,373	20	7,506	7	4,538	163	68,097
2011	29	14,100	17	14,566	19	7,181	7	4,520	165	68,779
2012	30	14,101	17	14,071	20	7,666	7	4,386	167	68,218
2013	30	14,364	17	14,392	19	6,980	7	4,455	166	66,740
2014	29	13,759	17	14,142	19	6,730	7	4,445	167	66,631
2015	28	12,741	17	14,154	19	6,541	3	1,076	162	61,406
2016	29	13,506	17	14,147	19	6,415	3	1,076	162	62,504
2017	29	13,482	17	14,183	19	6,419	3	906	161	62,287
2018	29	12,712	16	13,630	19	5,933	2	748	160	61,321
2019	29	12,742	16	13,974	19	6,131	3	1,710	163	63,314

Número de establecimientos turísticos abiertos y plazas ofertadas por núcleos de población Pájara (2009 – 2019).

Mencionar respecto niveles de ocupación, en términos generales los complejos hoteleros presentan mejor ocupación que los apartamentos, siendo los de 3 o menos estrellas con tasas del 81% en 2019 los que mejores ratios contabilizan, por delante de los de 4 y 5 estrellas con el 71%. Consiguientemente, Pájara se conforma como un destino que se dirige hacia la consolidación de su oferta hotelera en detrimento de la extrahotelera.

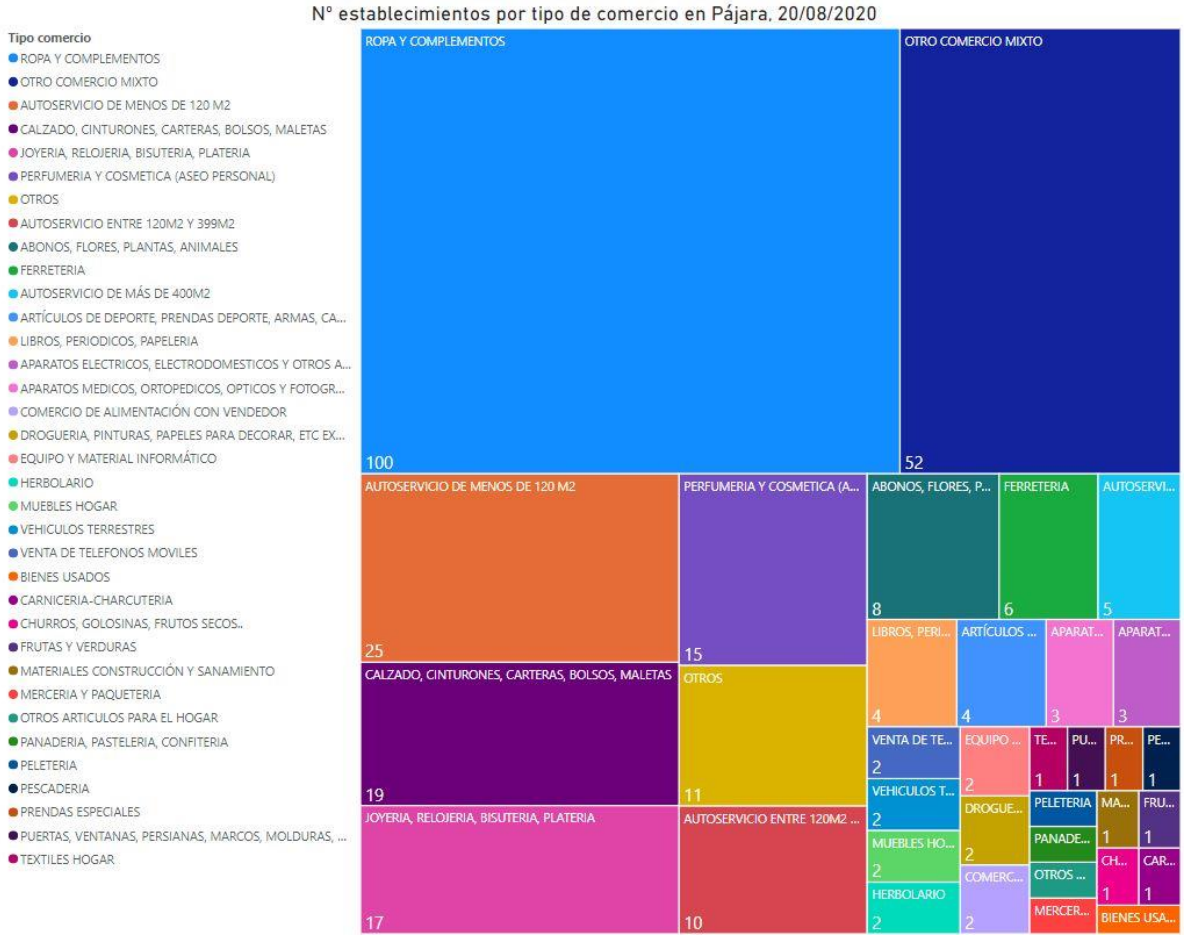


Gráfica 40: Tasa de ocupación (%) por plaza según categoría en Pájara (2009 – 2019).

2.3.3 ACTIVIDAD COMERCIAL

En el caso de Pájara, el comercio se posiciona como la segunda actividad económica con mayor nivel de implantación resultado de la directa correlación que guarda con el turismo, constituyendo de hecho una oferta básica en la conformación del destino turístico.

Esta oferta la encabezan los negocios especializados en “ropa y complementos” con 100 establecimientos abiertos, seguido de los de “comercio mixto” con 52, “autoservicio de menos de 120 m2” (25), “calzado, carteras, bolsos” (19), “joyería” (17) y “perfumería y cosmética” (15). Complementan la oferta comercial una gran variedad de negocios que cualifican al municipio como destino turístico.



Número de establecimientos por tipo de comercio en Pájara (agosto 2020). Fuente: ISTAC.

El análisis de la superficie de los establecimientos comerciales de Pájara refleja la generalización del pequeño comercio, no superando el 82,52% (255) los 120 m2; por su parte, el 13,92% disponen de una superficie comprendida entre los 120 y 399 m2. Únicamente dos establecimientos superan los 1.000 m2.

Respecto de su ubicación en el contexto urbano, destacar que el 43,37% lo hacen en galerías comerciales, por un 36,25% que se localizan aislados y un 18,45% que lo hacen en el interior de centros comerciales. El porcentaje que utiliza los mercados municipales para su localización resulta muy limitado, concretamente un 1,93%.

2.3.4 SECTOR INDUSTRIAL Y CONSTRUCCIÓN

El peso del sector industrial en la estructura productiva de Pájara resulta de escasa consideración, no habiendo registros estadísticos que permitan realizar una radiografía en profundidad. Varias razones explican el insignificante desarrollo de este sector:

(a) La lejanía histórica respecto del puerto comercial insular ubicado en la capital que inexorablemente encarece la implantación de cualquier actividad industrial en el municipio de Pájara ante la absoluta dependencia de la importación de materias primas. Se podría hablar de una tercera insularidad añadida a su localización en una isla periférica de un archipiélago macaronésico.

(b) La presencia en el vecino municipio de Tuineje de suelo industrial que absorbe la demanda para este uso de todo el sur de la isla. Aunque cabe decir que dichas zonas se relacionan mayormente con actividades comerciales en su vertiente mayorista y minorista, lo que implica

que buena parte de los usuarios no estén relacionados con la industria, teniendo la consideración de usuarios finales.

(c) La ausencia de una demanda final que justifique la producción in situ como fórmula para ahorrar costes y no repercutirlo en el precio final.

Sin embargo, existe una rama de actividad para la cual las condiciones territoriales y climáticas predominantes en el municipio de Pájara y en Fuerteventura en general, lejos de constituir un hándicap, suponen el factor que les dota de viabilidad económica. Se trata de la generación eléctrica a partir de fuentes renovables: fotovoltaica y eólica terrestre, fundamentalmente, puesto que eólica marina aún no se ha implantado en Canarias a pesar de su enorme potencial.

A falta de datos municipalizados, se recoge en el siguiente gráfico el volumen de energía eléctrica vertida a la red de origen eólico y fotovoltaico generada en Fuerteventura en el año 2018. Indicar que la cobertura de la demanda de energía eléctrica mediante renovables (R/T) en esta isla fue del 5% para ese año. El porcentaje de energía eólica supuso el 53,32% del total de renovables producidas, por un 46,68% que aportó la fotovoltaica.

Por lo respecta al sector de la construcción, éste se encuentra mayoritariamente vinculado con las fases iniciales de urbanización, edificación y, posterior mantenimiento periódico de los establecimientos turísticos, a la cual están obligados por cuestiones de operatividad e imagen de la propia explotación. Por su parte, la actividad dirigida a la edificación privada resulta proporcional al tamaño poblacional del municipio, por lo que su dimensionamiento empresarial está limitado. Estas circunstancias hacen que la empleabilidad media del sector de la construcción fuera en 2019 de sólo el 3,59% sobre el total de población empleada en Pájara, porcentaje inferior al que registran otros municipios igualmente turísticos.

2.3.5 SECTOR PRIMARIO

La agricultura en Pájara es casi inapreciable, debido a la aridez del terreno y la falta de implantación de desarrollo del riego mediante desalación, el total de superficie cultivada se estimaba en 2018 en 100 Ha, con 78 Ha de herbáceos y 22 Ha de leñosos.

Respecto de la cabaña ganadera, resaltar el peso histórico y arraigo social que tiene en Fuerteventura la cabra. En muchas ocasiones, éstas se hallan sueltas, no estabuladas en granjas. Asociado al “manejo” de este animal hay que citar la actividad lechera y de fabricación del queso majorero, conocido internacionalmente.

La presencia de la raza ovina va en descenso, representando en 2019 únicamente el 15,78% del total de la cabaña ganadera. El porcino y el vacuno son testimoniales, lo que obliga a importar prácticamente el 100% del consumo insular de este tipo de carnes.

Por lo que respecta a la actividad pesquera, reseñar la existencia de la Cofradía de Pescadores de Morro Jable, la cual actúa como órgano de consulta para los pescadores asociados, y de colaboración con las administraciones competentes en materia de pesca. En cuanto a las capturas, destaca la del patudo o atún rojo, especie de alto valor comercial, aunque con cupo limitado a 255 toneladas anuales a nivel regional.

Entre las infraestructuras afectas a esta actividad, destaca el puerto de Morro Jable, de titularidad autonómica (Puertos Canarios, Gobierno de Canarias) con disponibilidad de 290 atraques, y una evidente orientación hacia el turismo marino.

2.3.6 MERCADO LABORAL

Los datos del mercado laboral del año 2020 se ven muy influenciados por la pandemia del COVID-19, debido desplome del empleo sufrido a partir de marzo del año 2020, que hace que las estadísticas de 2020 no sean referentes a efectos del presente diagnóstico.

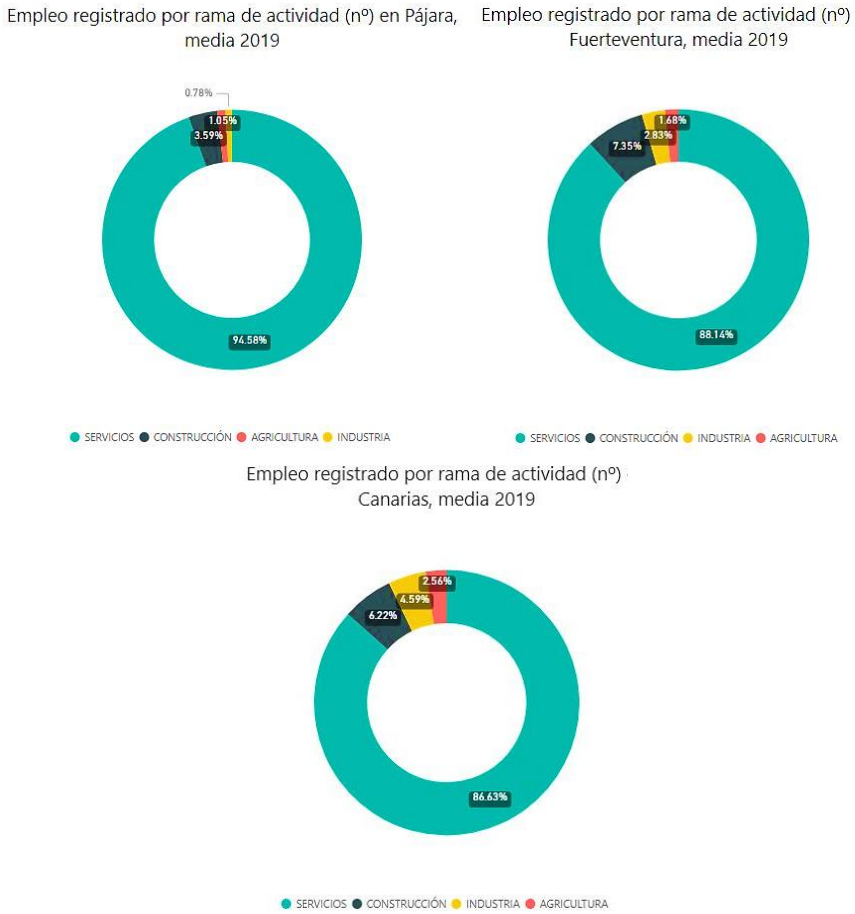
Como se ha comentado en la introducción, la dependencia económica respecto de la actividad turística hace que el mercado laboral evolucione en paralelo al flujo turístico, circunstancia que le dota de alta volatilidad.

Del análisis comparativo del paro registrado por ramas de actividad, grupos de edad y sexo en Pájara, Fuerteventura y Canarias en 2019 se obtienen las siguientes valoraciones:

Analizando el empleo registrado según ramas de actividad en Pájara, y comparándolo con la media de Fuerteventura y Canarias en el año 2019, se confirma la alta dependencia que tiene la economía municipal respecto del sector servicios, principal proveedor de la actividad turística a través de numerosas ramas de actividad directamente vinculadas y necesarias para conformar el producto turístico de un destino: transporte, alojamiento, restauración, servicios inmobiliarios, banca, etc.

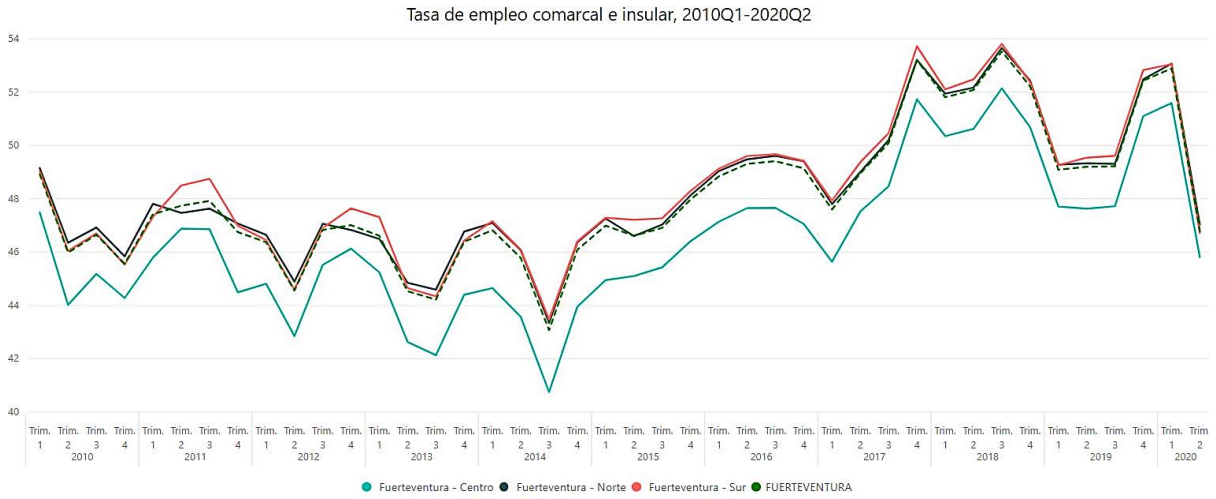
El porcentaje de empleo que aglutinó el sector terciario en Pájara en 2019 ascendió al 94,58%, ratio que deja a los otros sectores económicos como meramente testimoniales en la conformación de la estructura económica municipal:

(a) Terciario 94,58%
(b) Construcción 3,59%
(c) Agricultura 1,05%
(d) Industria 0,78%



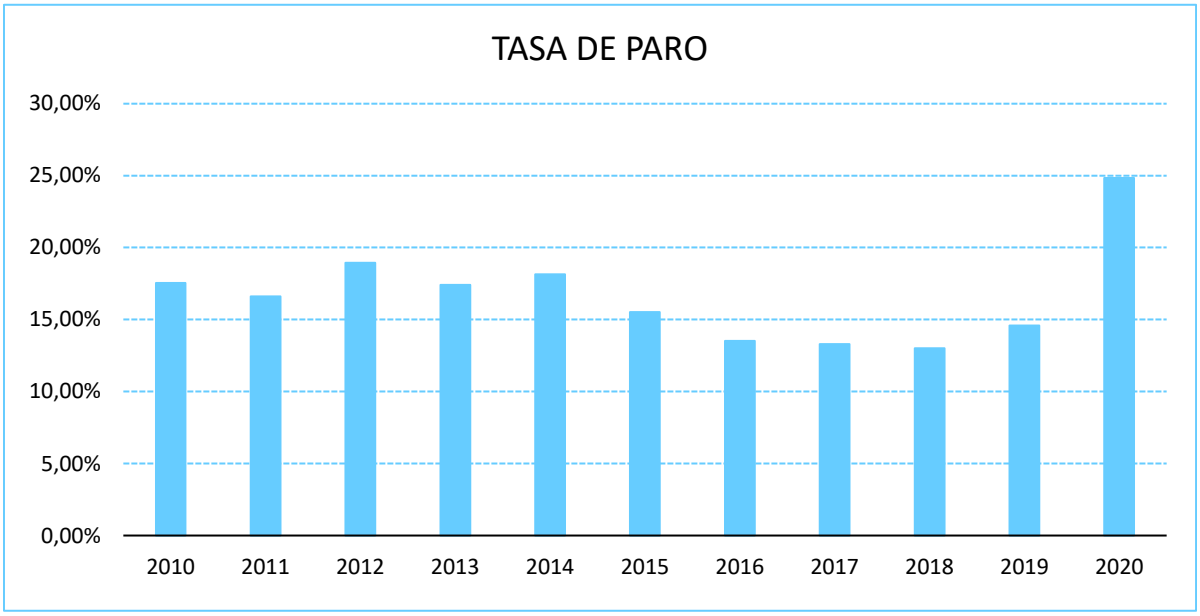
Empleo registrado por rama de actividad Pájara, Fuerteventura, Canarias (2019). Fuente: ISTAC.

La tasa de empleo del municipio de Pájara antes de los efectos del COVID-19 en enero de 2020 era del 52% aproximadamente.



En cuanto a la tasa de paro a finales del 2019 se situaba en torno al 15%, escalando 10 puntos porcentuales en 2020 como consecuencia de los efectos del COVID-19

FECHA	TASA DE PARO	Nº DE PARADOS	POBLACIÓN
2020	24,83%	2.709	21.349
2019	14,59%	1.564	21.093
2018	13,00%	1.361	20.539
2017	13,29%	1.334	19.823
2016	13,53%	1.313	19.394
2015	15,52%	1.468	19.271
2014	18,15%	1.750	19.679
2013	17,41%	1.771	20.931
2012	18,94%	1.907	20.500
2011	16,62%	1.707	20.565
2010	17,54%	1.852	20.622



Evolución tasa de paro en el municipio de Pájara

La distribución del desempleo por sexo y por sectores de actividad se muestra en la siguiente tabla.

MUNICIPIO	TOTAL	SEXO Y EDAD						SECTORES				
		HOMBRES			MUJERES			PRIMARIO	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	SIN EMPLEO ANTERIOR
		<25	25-44	>=45	<25	25-44	>=45					
PÁJARA	1.646	81	354	362	54	420	375	27	12	63	1.491	53

Paro registrado según sexo, edad y sector de actividad económica Enero 2020.

2.3.7 NIVEL DE RENTA

Entre los datos que publica el INE a nivel regional que pudieran servir para contextualizar la realidad actual, cabe mencionar los siguientes:

1) Renta media anual neta por hogar 24.565€ (29.132 € media estatal)
2) Renta media por persona 9.487€ (11.680 € media estatal)
3) Población en riesgo de pobreza 28,5% (20,7% media estatal)

En cuanto a los datos que publica la AEAT del año 2018 de las declaraciones del impuesto de la renta presentadas se extrae:

NÚMERO DE DECLARACIONES	9.066
RENTA BRUTA MEDIA	20.977
RENTA DISPONIBLE MEDIA	17.931
Rendimiento medio del trabajo	15.324
Rendimiento medio del capital mobiliario	559
Media de las rentas derivadas de bienes inmuebles no afectos a activ. económicas	2.318
Rendimiento medio de actividades económicas	13.766
Saldo medio neto de rendimientos e imputaciones de rentas	15.908

Resumen declaraciones impuesto renta año 2018. Fuente AEAT.

2.4 CENTROS DE ATRACCIÓN Y GENERACIÓN DE VIAJES

La movilidad de los desplazamientos residencia/trabajo junto a los ligados a la actividad turística son los principales motivos de desplazamiento.

Los núcleos urbanos de mayor actividad laboral y turística son los principales centros receptores y emisores de viajes. Estos núcleos son principalmente Costa Calma, Morro Jable, La Solana Matorral, Las gaviotas Aldana (Piedras Caídas) y Esquinzo.

A su vez dentro de cada núcleo, los diferentes equipamientos dotacionales son los principales centros receptores.

Encontramos los siguientes tipos de equipamientos dotacionales por núcleo urbano:

COSTA CALMA	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	

COSTA CALMA	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
C.E.I.P. COSTA CALMA	5.973 m2
ESCUELA INFANTIL COSTA CALMA	1.213 m2
CENTROS DE SALUD-RESIDENCIAS	
UNIDAD DE TRABAJO SOCIAL COSTA CALMA	200 m2
CONSULTORIO DE COSTA CALMA	284 m2
RELIGIOSOS	
MEZQUITA ALHOUDA	860 m2
CENTROS COMERCIALES	
1 de 13	888 m2
2 de 13	652 m2
3 de 13	2.335 m2
4 de 13	2.755 m2
5 de 13	1.971 m2
6 de 13	5.505 m2
7 de 13	1.488 m2
8 de 13	816 m2
9 de 13	4.042 m2
10 de 13	751 m2
11 de 13	1.316 m2
12 de 13	2.748 m2
13 de 13	4.442 m2
CENTROS DEPORTIVOS	
CANCHAS POLIDEPORTIVAS MUNICIPALES COSTA CALMA	2.206 m2
CAMPO DE FUTBOL COSTA CALMA	10.746 m2
PISTAS DE TENIS EN CAÑADA DEL RÍO	1.320 m2
CANCHA POLIDEPORTIVA DE CAÑADA DEL RÍO	1.125 m2
CAMPO DE BOLA CANARIA DE COSTA CALMA	266 m2
FITNESS AL AIRE LIBRE	863 m2
CENTROS CULTURALES	
CENTRO CULTURAL ATAITANA DEL RÍO EN COSTA CALMA	163 m2
EDIFICIOS ADMINSTRATIVOS	
OFICINA DE TURISMO	50 m2
TENENCIA DE ALCALDIA DE COSTA CALMA	293 m2
COMISARIA DE POLICIA	600 m2
PLAYAS	
PLAYA COSTA CALMA	1,3 km
MATAS BLANCAS	0,5 km
PLAYA SOTAVENTO	2,2 km
PLAYA RISCO EL PASO	3,3 km

MORRO JABLE	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	
I.E.S. JANDIA	11.830 m2
C.E.I.P. EL CIERVO	11.177 m2
C.E.I.P. MORRO JABLE	6.720 m2
ESCUELA INFANTIL MORRO JABLE	1.390 m2
CENTROS DE SALUD-RESIDENCIAS	
CENTRO DE SALUD DE MORRO JABLE	6.255 m2
C.E.M. JANDÍA	1.554 m2
CENTRO DE MAYORES MALRUBIO	1.030 m2
RELIGIOSOS	
IGLESIA PARROQUIAL NTRA. SRA. DEL CARMEN	705 m2
CENTROS COMERCIALES	
ZONA CASCO	2.193 m2
LONJA PUERTO	1.245 m2
RESTO	1.808 m2
CENTROS DEPORTIVOS	
ESTADIO DE FUTBOL MUNICIPAL DE MORRO JABLE	9.974 m2
POLIDEPORTIVO MUNICIPAL DE MORRO JABLE	1.650 m2
CANCHA MULTIDEPORTE DE MORRO JABLE	450 m2
TERRERO MUNICIPAL DE MORRO JABLE	1.265 m2
CENTROS CULTURALES	
CASA DE LA JUVENTUD DE MORRO JABLE	1.133 m2
EDIFICIOS ADMINSTRATIVOS	
TENENCIA DE ALCALDIA DE MORRO JABLE	143 m2
PLAYAS	
PLAYA MORRO JABLE	0,4 km
LAS COLORADAS	0,6 km

SOLANA MATORRAL	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	
C:E:M: JANDÍA	1.554 m2
CENTROS COMERCIALES	
CC ATLÁNTICA	4.846 m2
CC COSMO	10.262 m2
CC EL SALADAR	3.153 m2
MERCADILLO MORRO JABLE	2.251 m2
CC PALM GARDEN	1.030 m2
PLAYAS	
PLAYA MATORRAL	2,0 km

LAS GAVIOTAS-ALDANA (PIEDRAS CAIDAS)	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
CENTROS COMERCIALES	
CC VENTURA	15.715 m2
PLAYAS	
PLAYA BUTIHONDO ESQUINZO	1,8 km

ESQUINZO	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	
HOTEL ESCUELA PÁJARA	4.230 m2
CENTROS COMERCIALES	
MERCADONA	4.290 m2
PLAYAS	
PLAYA BUTIHONDO ESQUINZO	3 km

LA LAJITA	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	
C.E.I.P. LA LAJITA	4.476 m2
ESCUELA INFANTIL LA LAJITA	375 m2
CENTROS DE SALUD-RESIDENCIAS	
UNIDAD DE TRABAJO SOCIAL LA LAJITA	200 m2
CONSULTORIO DE LA LAJITA	284 m2
RELIGIOSOS	
IGLESIA DE LA LAJITA	498 m2
CENTROS COMERCIALES	
COFRADIA DE PESCADORES DE LA LAJITA	83 m2
CENTROS DEPORTIVOS	
CANCHA CEIP LA LAJITA	1.144 m2
SKATE-PARK MUNICIPAL LA LAJITA	440 m2
ESTADIO MUNICIPAL DE LA LAJITA	10.858 m2
CANCHA MULTIDEPORTE MUNICIPAL LA LAJITA	1.340 m2
CAMPO DE BOLA CANARIA LA LAJITA	207 m2
TERRERO MUNICIPAL DE LA LAJITA	890 m2
CENTROS CULTURALES	
CENTRO DE MAYORES EL JIBITO	353 m2
CENTRO MUNICIPAL POLIVALENTE	163 m2
EDIFICIOS ADMINSTRATIVOS	
TENENCIA DE ALCALDIA DE LA LAJITA	88 m2
PLAYAS	
PLAYA LA LAJITA	0,5 km

PÁJARA NUCLEO URBANO	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	
C.E.I.P. PAJARA	6.131 m2
GUARDERÍA MUNICIPAL DE PÁJARA	765 m2
CENTROS DE SALUD-RESIDENCIAS	
DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE SERVICIOS SOCIALES	916 m2
CONSULTORIO DE PAJARA	185 m2
CENTRO DE MAYORES EL TERRERO	284 m2
RELIGIOSOS	
IGLESIA DE PAJARA	516 m2
CENTROS DEPORTIVOS	
CANCHA CEIP PAJARA	6.109 m2
CAMPO DE BOLA CANARIA DE PÁJARA	480 m2
PISCINA MUNICIPAL DE PÁJARA	1.170 m2
ESTADIO MUNICIPAL DE PÁJARA	12.071 m2
PABELLÓN MUNICIPAL DE PÁJARA	1.160 m2
TERRERO MUNICIPAL DE PÁJARA	720 m2
CENTROS CULTURALES	
CENTRO CULTURAL DE PÁJARA	977 m2
EDIFICIOS ADMINSTRATIVOS	
AYUNTAMIENTO DE PÁJARA	500 m2
OFICINA DE DEPORTES	26 m2

TOTO	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
COLEGIOS-EDUCACIÓN	
COLEGIO PÚBLICO DE TOTO	740 m2
RELIGIOSOS	
IGLESIA DE SAN ANTONIO	442 m2
CENTROS DEPORTIVOS	
CANCHAS MUNICIPALES DE TOTO	1.180 m2
CENTROS CULTURALES	
CENTRO CULTURAL DE TOTO	263 m2

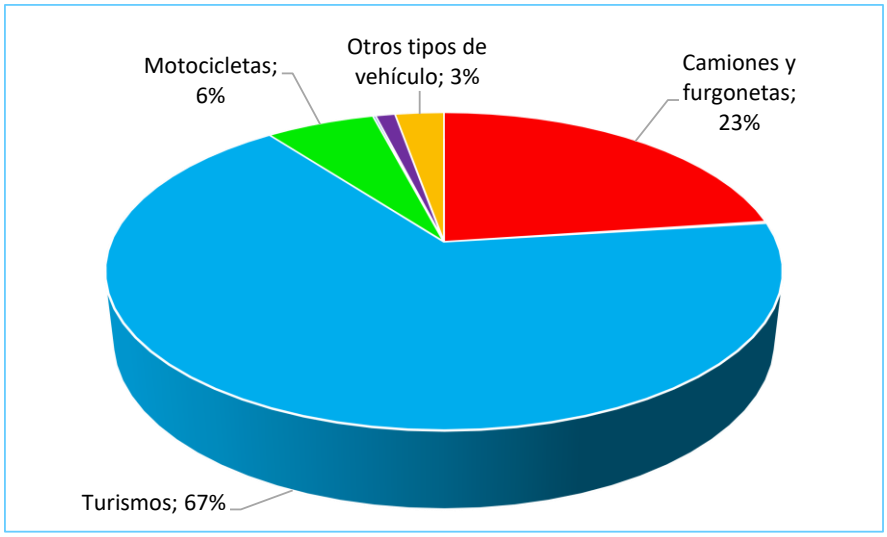
LA PARED	
CENTROS DE ATRACCIÓN	**Superficie ó longitud**
PLAYAS	
PLAYA LA PARED	0,1 km

2.5 PARQUE DE VEHÍCULOS Y DATOS DE MOTORIZACIÓN

Según los datos proporcionados por el ayuntamiento los vehículos que figuran en el Padrón Municipal de Vehículos de Pájara a inicios del año 2021 es de 14.521.

Esto supone una densidad de 0,7 vehículos por habitante. Es una densidad superior a la media nacional que se sitúa en 0,5 veh/hab debido entre otros aspectos a la gran importancia del turismo en la economía del municipio (necesidad de vehículos de alquiler, taxis... para turistas) y a la dispersión de las aglomeraciones urbanas.

En cuanto a su desglose se reparte principalmente en: 67% corresponde a turismos, el 22% a camiones y furgonetas, y el 6% a motocicletas.



Aunque entre los años 2010 a 2017 se observó un crecimiento significativo del número de vehículos con una tasa de crecimiento anual media del 3%, a tenor de los últimos datos de inicio de 2021 parece que ese crecimiento se ha estancado en los últimos años.

	2017 (p)	2016 (p)	2015	2012	2011	2010	Tasa crecimiento anual
Camiones y furgonetas	3.235	3.532	3.444	3.463	3.407	3.354	0%
Guaguas	26	23	21	22	19	20	4%
Turismos	9.453	8.725	8.389	7.804	7.671	7.505	4%
Motocicletas	881	835	786	691	637	587	7%
Tractores industriales	22	28	29	22	23	21	1%
Remolques y semirremolques	158	163	162	144	137	131	3%
Otros tipos de vehículo	395	369	343	286	291	292	5%
TOTAL	14.170	13.675	13.174	12.432	12.185	11.910	3%

Vehículos Pájara. Fuente ISTAC

3. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1 MOVILIDAD GLOBAL

Dentro de la movilidad global diferenciaremos cuatro tipos de desplazamientos.

- Movilidad dentro de los propios núcleos urbanos del municipio de Pájara.
- Movilidad entre los núcleos urbanos de Pájara.
- Movilidad con el exterior del municipio de Pájara
- Movilidad de paso

3.1.1 MOVILIDAD DENTRO DE LOS PROPIOS NÚCLEOS DE PÁJARA

Esta movilidad corresponde a lo movilidad diaria de la mayoría de vecinos de cada núcleo urbano, corresponde a la movilidad sobre todo en los núcleos principales para ir al centro de trabajo, colegio, comercio…

El tipo de movilidad dentro de los núcleos corresponde en su mayoría a movilidad a pie, siendo en los núcleos más extensos como Morro Jable y Costa Calma también posible el uso del vehículo privado y taxi.

3.1.2 MOVILIDAD ENTRE LOS NÚCLEOS URBANOS DE PÁJARA.

Esta movilidad corresponde a los traslados de un núcleo urbano a otro dentro del municipio de Pájara. Se dan sobre todo de los núcleos más pequeños hacia los mayores, para ir a los puestos de trabajos o a las dotaciones y equipamientos que tienen los núcleos mayores y que no disponen los núcleos pequeños.

El tipo de movilidad entre los núcleos de Pájara corresponde fundamentalmente al uso del vehículo privado y al transporte público mediante guagua. Entre los núcleos de la Solana-Matorral y Morro Jable por su proximidad se da también la movilidad peatonal y mediante bicicleta.

3.1.3 MOVILIDAD CON EL EXTERIOR DEL MUNICIPIO DE PÁJARA

Esta movilidad corresponde a los traslados desde los diferentes núcleos de Pájara a otros municipios. Los principales destinos son:

Municipio Puerto del Rosario: por la existencia en este municipio de centros administrativos a nivel insular, centros sanitarios, comerciales, aeropuerto de Fuerteventura, infraestructura portuaria…

Las Palmas de Gran Canaria: a través de los ferrys que salen del Puerto de Morro Jable.

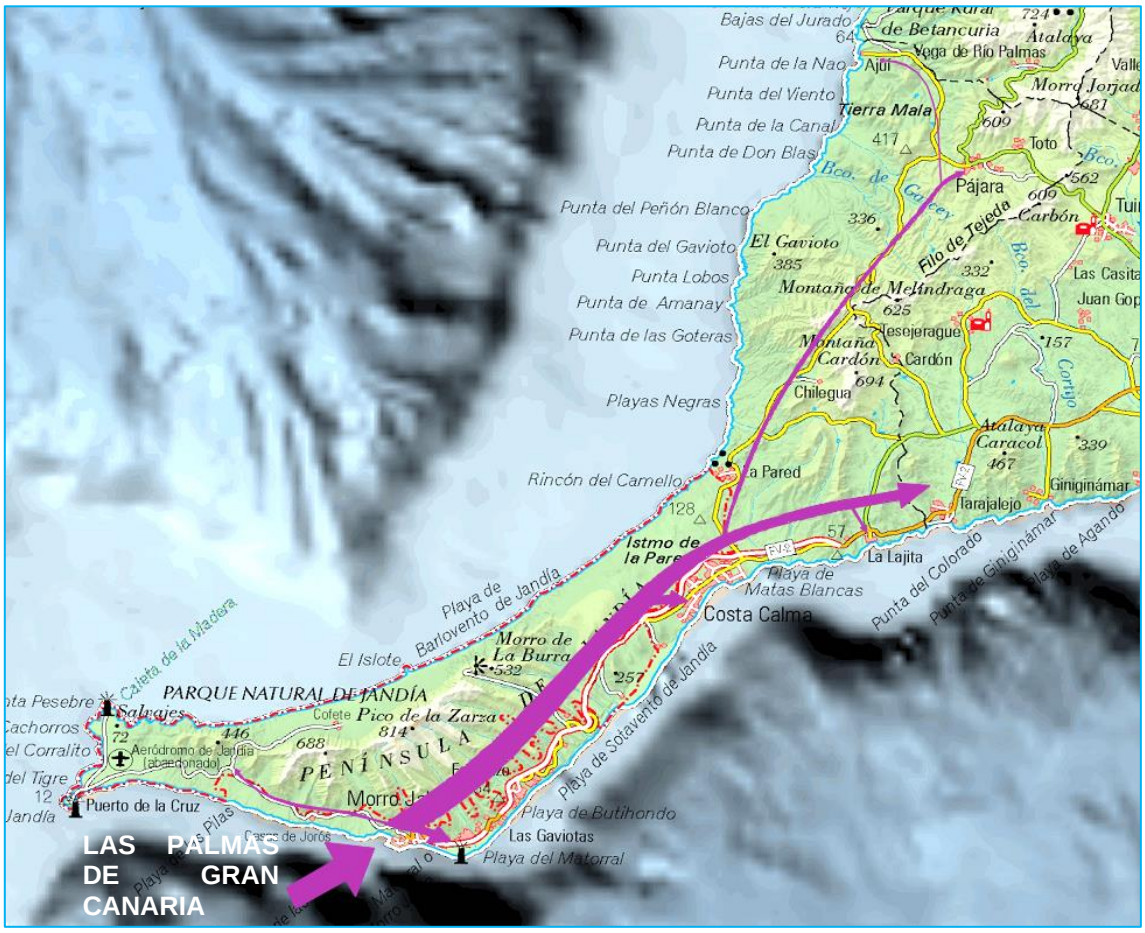
El tipo de movilidad de estos desplazamientos son mediante vehículo privado y transporte público mediante guagua, para los traslados a otros municipios de la Isla de Fuerteventura. En el caso del traslado a Gran Canaria el principal tipo de movilidad es el Ferry.

3.1.4 MOVILIDAD DE PASO

Esta movilidad corresponde a los traslados que pasan por el municipio de Pájara sin tener origen ni destino dentro del municipio. Son fundamentalmente a los traslados desde otros municipios de la Isla de Fuerteventura hasta el Puerto de Morro Jable para ir a Gran Canaria y viceversa.

El tipo de movilidad de estos desplazamientos son mediante vehículo privado y transporte público mediante guagua.

En las siguientes imágenes se observan los principales destinos de los viajes desde el exterior, así como el tráfico de paso. Destacando la carretera FV-2 como la principal ruta por intensidad de desplazamientos.



Movilidad global con entrada en el Puerto de Morro Jable

Movilidad Global con entrada límites municipios colindantes

3.2 MOVILIDAD A PIE

3.2.1 OFERTA VIARIA PEATONAL

A) ACERAS

Como puede verse en las siguientes tablas los núcleos urbanos históricos (Pájara núcleo urbano, Toto) son los núcleos que presentan un porcentaje muy alto de aceras muy estrechas e incluso calles sin aceras. Las aceras además son muy irregulares en dimensiones y pavimentos. Esto mismo sucede en los núcleos de Ajuy y El Cardón.

El resto de núcleos urbanos, más modernos y mejor urbanizados presentan aceras con mejores condiciones para el tránsito peatonal

Caso aparte es el núcleo urbano de Puerto de la Cruz cuyo viario está sin pavimentar.

No obstante, en todos los núcleos presentan problemas con las dimensiones/inexistencias de las aceras y acabados de los pavimentos.

Se adjunta información del estado de las aceras existentes.

	PÁJARA (NÚCLEO URBANO)	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	632	13,6%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	1.298	28,0%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	802	17,3%

Aceras 1,8m<ancho	1.911	41,1%
TOTAL	4.644	100,0%

	COSTA CALMA	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	674	2,1%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	2.569	8,0%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	10.268	31,8%
Aceras 1,8m<ancho	18.804	58,1%
TOTAL	32.316	100,0%

	MORRO JABLE	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m		
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	65	1,3%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	312	6,6%
Aceras 1,8m<ancho	4.391	92,1%
TOTAL	4.767	100,0%

	LA SOLANA - MATORRAL	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	121	1,2%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	966	9,8%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	837	8,5%
Aceras 1,8m<ancho	7.908	80,4%
TOTAL	9.832	100,0%

	LAS GAVIOTAS-ALDANA	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	-	0,0%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	893	38,2%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	169	7,3%
Aceras 1,8m<ancho	1.276	54,5%
TOTAL	2.340	100,0%

	ESQUINZO	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	-	0,0%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	64	1.4%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	312	6.6%
Aceras 1,8m<ancho	4.392	92.0%
TOTAL	4.769	100.0%

	LA LAJITA	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	78	1,6%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	715	14,3%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	1.206	24,2%
Aceras 1,8m<ancho	2.994	59,9%
TOTAL	4.993	100,0%

	LA PARED	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	-	0,0%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	64	1,3%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	2.774	53,7%
Aceras 1,8m<ancho	2.324	45,0%
TOTAL	5.162	100,0%

	AJUY	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	196	15,7%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	280	22,5%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	97	7,8%
Aceras 1,8m<ancho	673	54,0%
TOTAL	1.246	100,0%

	TOTO	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	763	32,9%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	1.083	46,6%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	221	9,5%
Aceras 1,8m<ancho	256	11,0%
TOTAL	2.323	100,0%

	EL CARDÓN	
	Longitud m	% sobre el total
Aceras ancho <1,0m	211	18,3%
Aceras 1,0m<ancho<1,5m	176	15,2%
Aceras 1,0m<ancho<1,8m	44	3,8%
Aceras 1,8m<ancho	724	62,7%
TOTAL	1.155	100,0%

B) ZONAS PEATONALES

En la siguiente tabla se muestran las zonas peatonales por núcleos urbanos.

NÚCLEO URBANO	ZONA
Morro Jable	Antiguo casco urbano
Morro Jable	Paseo marítimo (Av. del Centenario)
Pájara (núcleo)	Entorno iglesia

La zona significativamente más importante es la zona peatonal del casco antiguo de Morro Jable, al ser una zona comercial y de restauración.

C) RED DE SENDEROS INTERURBANOS

Adicionalmente, existe una red de senderos que transcurre por diferentes espacios naturales protegidos (Parque Natural, Parque Rural, Paisaje Protegido, etc.), estando todos correctamente señalizados con las debidas indicaciones de GR (Gran Recorrido), PR (Pequeño Recorrido) y SL (Sendero Local)

De estos senderos discurren por el término municipal de Pájara:

Mapa 6

GR Etapa 5 | Betancuria - Pájara

SL-FV 27 | Vega de Río Palmas - Presa de las Peñitas

Mapa 7

GR Etapa 7 | La Pared - Risco del Paso

Mapa 8

GR Etapa 9 | Morro Jable - Punta de Jandía

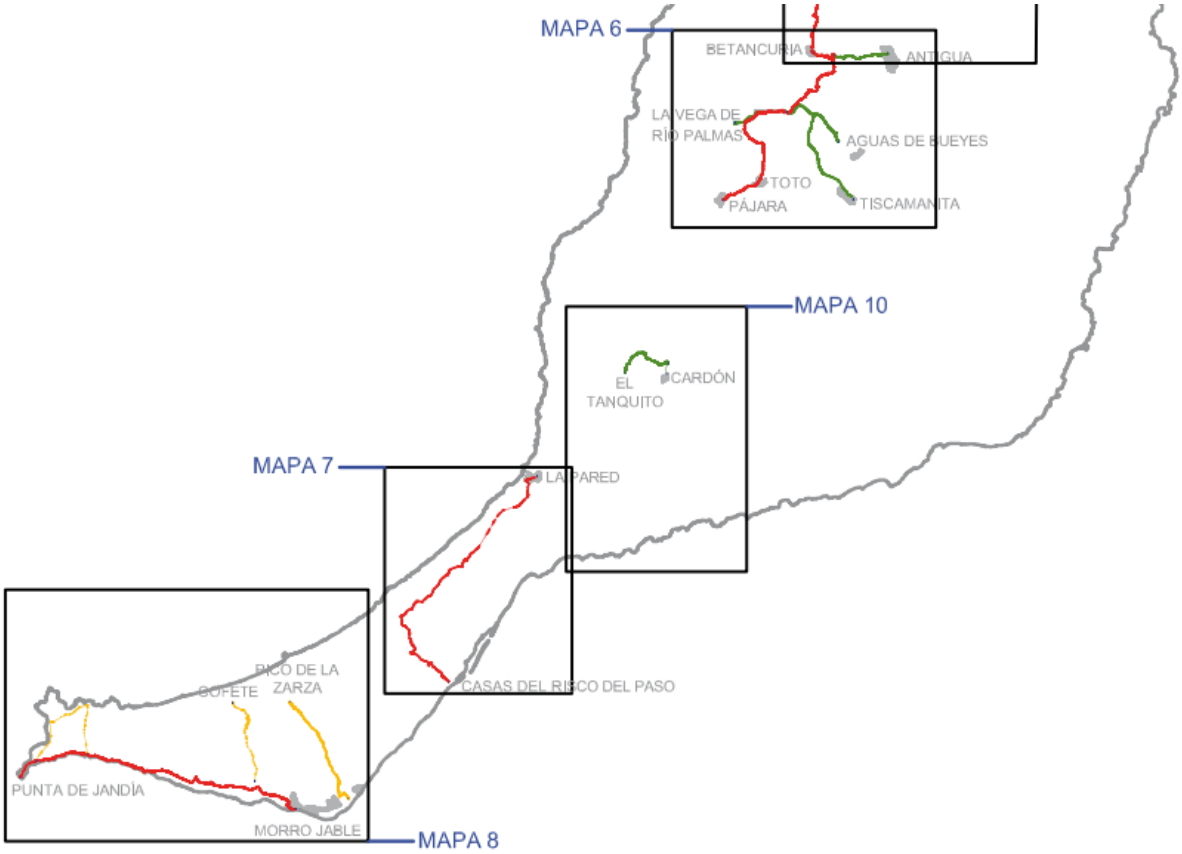
PR 54 | Morro Jable - Pico de la Zarza

PR-FV 55 | Gran Valle - Cofete

PR-FV 56 | El Puertito - Caleta de la Madera - El Puertito

Mapa 10

SL-FV 53 | El Cardón - El Tanquito



Mapa de senderos de Fuerteventura en la zona del municipio de Pájara

3.2.2 ACCESIBILIDAD

En la siguiente tabla se muestran los elementos identificados como barreras arquitectónicas para la accesibilidad de personas de movilidad reducida por núcleos urbanos.

NUCLEO URBANO	Barreras accesibilidad PMR
PÁJARA (NÚCLEO URBANO)	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%
COSTA CALMA	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%, escaleras, obstáculos
MORRO JABLE	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%
LA SOLANA-MATORRAL	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%
PIEDRAS CAIDAS (LAS GAVIOTAS-ALDANA)	Aceras de anchura inferior a 1,4m
ESQUINZO	Aceras de anchura inferior a 1,4m
LA LAJITA	Aceras de anchura inferior a 1,4m
LA PARED	Aceras de anchura inferior a 1,4m
TOTO	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%
AJUY	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%
EL CARDÓN	Aceras de anchura inferior a 1,4m, aceras pendiente mayor 10%
PUERTO DE LA CRUZ	No existen aceras pavimentadas

Las principales barreras no arquitectónicas que limitan la movilidad peatonal son:

- Bco del Ciervo en Morro Jable

- FV-2 en La Solana – Matorral
- Antigua FV-2 en Costa Calma

3.2.3 DEMANDA PEATONAL

La demanda peatonal se centra en conseguir la disponibilidad de aceras adecuadas, debido sobre todo a la inexistencia de aceras en muchos viales urbanos o a su mal estado en otros. En algunas zonas se produce la indisponibilidad de usar las aceras por conducta de aparcar los vehículos sobre las mismas.

También se centra en aumentar la seguridad vial de los itinerarios peatonales.

Otra de las demandas está asociada a la eliminación de barreras arquitectónicas así como disminuir el efecto barrera que provocan carreteras y barrancos fundamentalmente. Entre las carreteras que provocan un mayor efecto barrera están la antigua FV-2 a su paso por Costa Calma y la FV-2 (Av. del Saladar) en la Solana Matorral. En cuanto a barrancos destaca el barranco del Ciervo en Morro Jable.

3.2.4 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Existe un déficit de aceras en buenas condiciones en casi todos los núcleos urbanos. En el caso de los núcleos urbanos de Pájara (núcleo), Toto, Ajuy, el Cardón la problemática se debe a las dimensiones de los viales que ocasionan que no existan aceras o sean de unas dimensiones muy reducidas.

El núcleo urbano de Puerto de la Cruz carece de viario pavimentado y de aceras.

Los núcleos de Morro Jable, Costa Calma, La Solana-Matorral, La Lajita, con un sistema urbano más moderno, sus problemas están asociados al mantenimiento adecuado de las aceras.

La antigua carretera FV-2 a su paso por Costa Calma ocasiona un importante efecto barrera que separa en dos el núcleo urbano, es preciso disponer de pasos seguros transversales e integrar adecuadamente esta franja que separa el núcleo en dos para que sea una zona segura y cómoda de transitar peatonalmente.

3.3 MOVILIDAD EN BICICLETA

3.3.1 OFERTA VIARIA CICLISTA

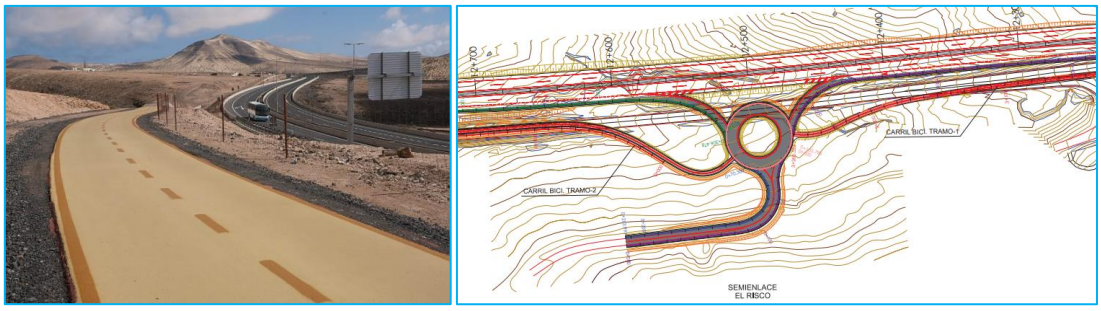
El municipio de Pájara cuenta en la actualidad con una oferta es de 9,8 Km de carriles ciclistas, distribuidos de la siguiente manera en los distintos núcleos urbanos:

	UBICACIÓN	LONGITUD
COSTA CALMA	Paralelo a antigua FV-2	1.340 m
LA SOLANA-MATORRAL	Av. del Saladar	2.300 m
ENTRE COSTA CALMA Y TIERRA DORADA	Gorriones - enlace FV-2 El salmo	6.000 m
MORRO JABLE	Lateral campo de futbol	100 m
TOTAL		**9.840m**

En cuanto a los puntos de estacionamiento de bicicletas habilitados no se ha identificado ninguno.

El proyecto complementario nº1 de las obras: “Corredor aeropuerto – Tarajalejo - Morro Jable. Tramo: Costa Calma – Pecenescal. Isla de Fuerteventura, se incluye la reciente ejecución de itinerario ciclista paralelo a la autovía FV-2 en dos tramos.

- Itinerario Ciclista entre Gorriones y Risco del Paso (tramo 1)
- Itinerario Ciclista entre Risco del Paso y El Salmo (tramo 2)



Recorte plano proyecto complementario nº1 de las obras: "Corredor aeropuerto – Tarajalejo - Morro Jable. Tramo: Costa Calma – Pecenescal"

3.3.2 DEMANDA CICLISTA

La demanda ciclista se observa fundamentalmente en los núcleos urbanos costeros entre Morro Jable y La Lajita, (Morro Jable, La Solana Matorral, Piedras Caídas, Esquinzo, Costa Calma, La Lajita), esto se debe al ser los de mayor implantación turística, así como a sus condiciones favorables por el viario ya existente y características orográficas para utilizar este medio de transporte.

Adicionalmente se celebran pruebas ciclistas que incluso utilizan el vial de acceso del núcleo urbano de Puerto de la Cruz hasta llegar al Faro.

3.3.3 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

El carril bici de Costa Calma discurre paralelo a la FV-2, recorre longitudinalmente casi todo el núcleo por la mitad. Se echa en falta ramales transversales que conecten la zona residencial salvando la antigua FV-2 con la zona de playa.

No existe un carril bici en el núcleo de Morro Jable que conecte las viviendas de la parte alta del Bco. del Ciervo con la zona costera. Este carril bici podría ejecutarse aprovechando el trazado del barranco del Ciervo y conectaría casi todos los centros de atracción de viajes de Morro Jable a excepción del Puerto.

El carril bici de la Solana-Matorral discurre paralelo a la Av. del Saladar, recorre longitudinalmente casi todo el núcleo junto a la playa del Matorral, y conecta los núcleos adyacentes de Piedras Caídas y Morro Jable conectando con el paseo marítimo de este último. Se echa en falta continuidad para conectar con el tramo paralelo a la FV-2 y que permitiría conectar con carril bici Morro Jable con Costa Calma creando un corredor completo entre Morro Jable y Costa Calma que incluso podría prolongarse a La Lajita.

Problemas de convivencia entre ciclistas y vehículos en el corredor que va del Gran Tarajal a Pájara

El Plan Director de la Bicicleta de Canarias 2018 – 2025 Incluye una propuesta de Red Insular, que en el caso de Pájara discurre sensiblemente paralela a la FV-2 (también hay propuestas de redes urbanas pero sólo para las 7 capitales).

3.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Disponer de una buena y accesible oferta de transporte público es fundamental para potenciar las conexiones tanto internas como externas en este modo de transporte. Ello contribuirá, sin duda, a captar viajes que se realicen en vehículo privado hacia el transporte público.

La caracterización de la red de transporte público de Pájara se realiza a partir del conocimiento de los siguientes aspectos:

- Tipología de los modos de transporte público que dan servicio a Pájara,
- Itinerarios de las líneas, paradas y estaciones.
- Expediciones por línea e intervalos de paso (laborable y fin de semana), horarios de servicio, tiempo de viaje y velocidad comercial.
- Sistema tarifario y tipología de títulos de transporte.
- Cobertura del servicio.
- Calidad de las paradas (ubicación, interconexiones, accesibilidad, acercamiento del vehículo, información.)

3.4.1 OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

A continuación, se expone la oferta de transporte público en el municipio de Pájara ordenada por tipología.

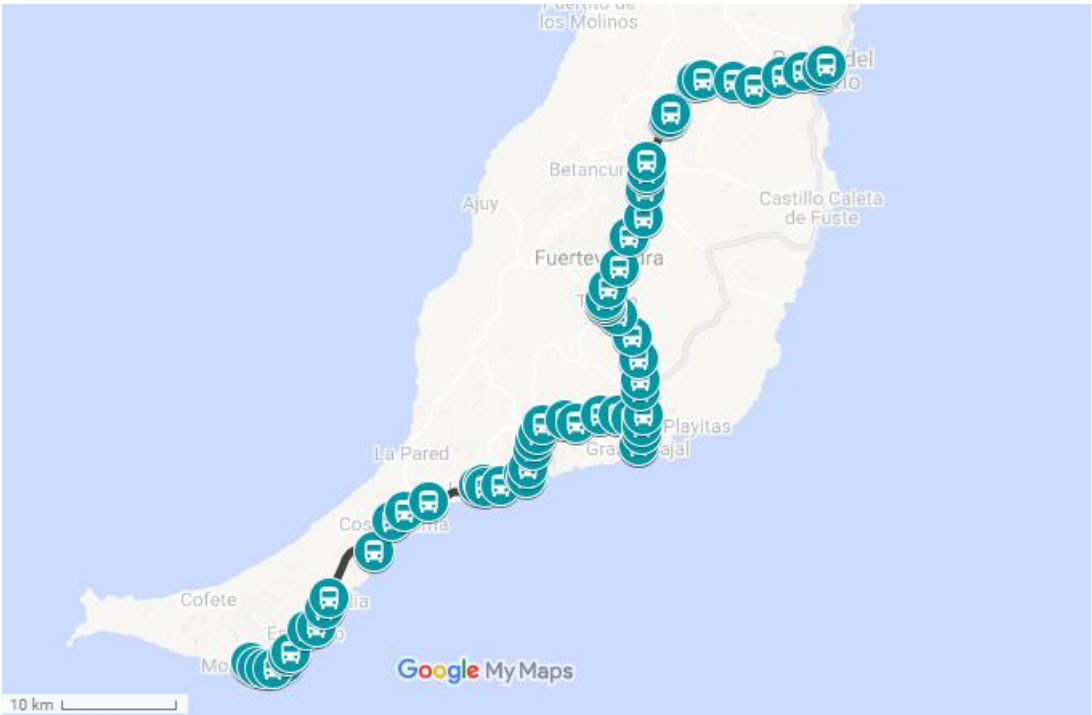
A) RED DE AUTOBUSES

El transporte público mediante autobús de Pájara consta de diversas líneas de autobús regular operadas por la empresa TRANSPORTES ANTONIO DÍAZ HERNÁNDEZ, S.L., empresa concesionaria del Cabildo de Fuerteventura para la gestión del servicio regular de transporte de la isla de Fuerteventura.

En el municipio de Pájara, tienen parada las siguientes líneas:

- Línea 01 Puerto del Rosario – Morro Jable.
- Línea 04 Pájara – Morro Jable.
- Línea 05 Costa Calma – Morro Jable.
- Línea 09 Pájara – Morro Jable.
- Línea 10 Puerto del Rosario – Morro Jable (por Pozo Negro).
- Línea 11 Tuineje – La Lajita – Gran Tarajal.
- Línea 18 Pájara – Gran Tarajal.
- Línea 25 La Lajita – Morro Jable
- Línea 111 Morro Jable – Cofete – Punta Jandía

Línea 01 Puerto del Rosario – Morro Jable.



01 Puerto del Rosario – Morro Jable

Línea / Line 01	Horas / Hours	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes-Viernes Monday-Friday Montag-Freigtag	Pto Rosario							minutos / minutes												
	▼		00	30	30	30	00	30	00	00	30	00		30		00	00	00	30	
	Morro Jable		15				30		30	30		30	30							
	Morro Jable							minutos / minutes												
	▼			00	00	00	00	00	00	00	00	00	30	00	15	00	00		30	
	Pto Rosario	45		30			30		30		30	30								
	Horas / Hours	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Sábado Saturday Samstag	Pto Rosario							minutos / minutes												
	▼		00	00	30	30	00	00	00	30	30	30	00	00		00	00	00	30	
	Morro Jable						30	30	30				30	30						
	Morro Jable							minutos / minutes												
	▼		00	00	00	30	30	00	00	00	00	00	30		15	00	00		30	
	Pto Rosario			30	30				30		30	30								
	Horas / Hours	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Domingos, Festivos Sundays, Holidays Sonntage, Feiertage	Pto Rosario							minutos / minutes												
	▼		00			00	00	00	30	30	30	00	00	00		00	00	00		
	Morro Jable							30				30			30					
	Morro Jable							minutos / minutes												
	▼			30	00	30	30	30	30	00	00	00	30	00		00			30	
	Pto Rosario											30		30						

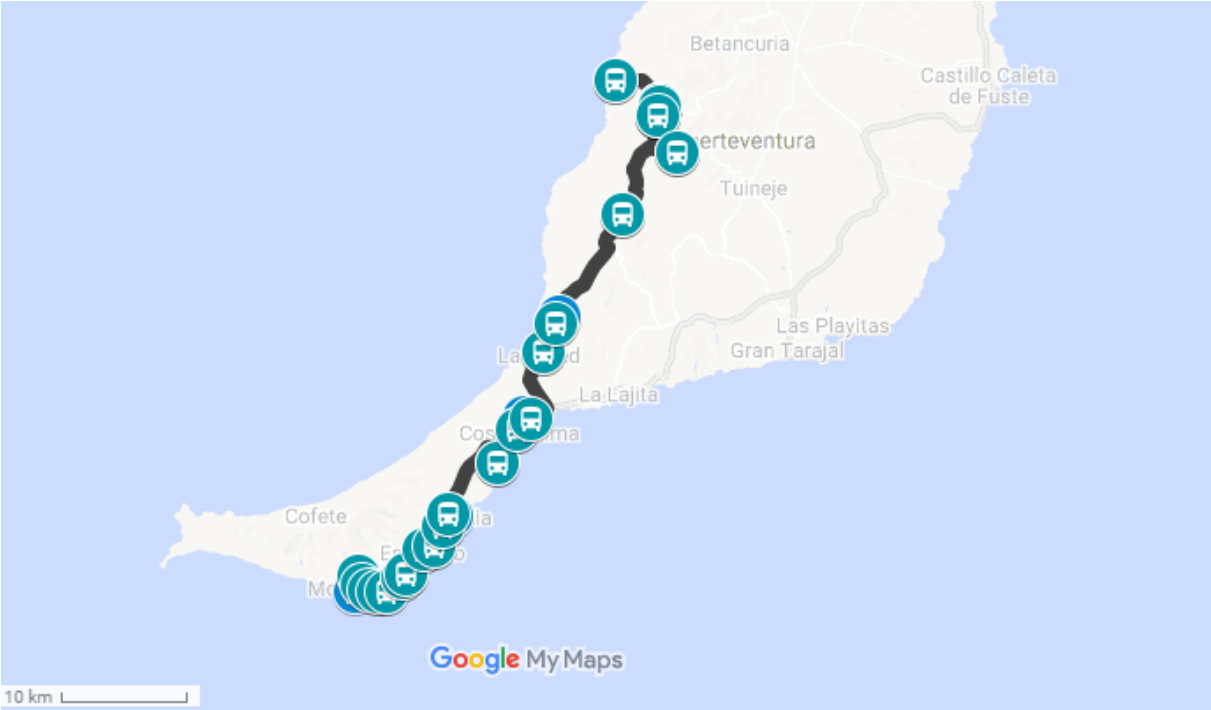
Precios / Prices / Preis:

10.00€	Ruta completa (Puerto del Rosario a Morro Jable)
2.15€	Puerto del Rosario a Antigua
3.30€	Puerto del Rosario a Tuineje
4.65€	Puerto del Rosario a Gran Tarajal
7.55€	Puerto del Rosario a Costa Calma
8.55€	Puerto del Rosario a Barranco de los Canarios

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

- General
- Entra en Triquivijate
- Entra en las Playitas
- Sale/Termina en el muelle de Morro Jable.
- Sale/Termina en el muelle de Morro Jable. Entra en Triquivijate
- Gran Tarajal - Morro Jable
- Termina en Gran Tarajal

Línea 04 Pájara – Morro Jable.



04 Pájara – Morro Jable																				
Línea / Line 04	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Todos los días Every day Täglich	Pájara ▼ Morro Jable		30				30	minutos / minutes												
	Morro Jable ▼ Pájara					30		minutos / minutes					15							

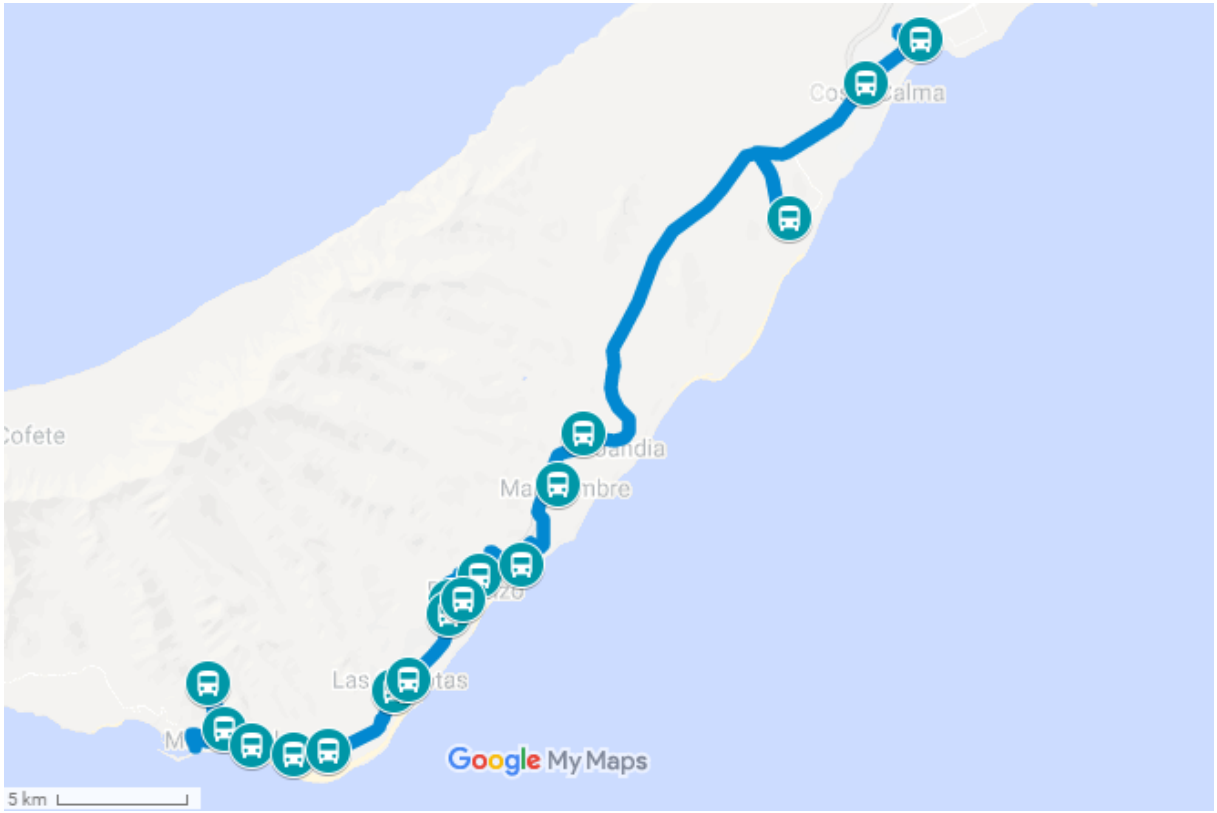
Precios / Prices / Preis:

5.60€	Pájara a Morro Jable

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

General
Solo de Lunes a Viernes. Sale y Termina en La Pared

Línea 05 Costa Calma – Morro Jable.



05 Costa Calma – Morro Jable

Línea / Line 05	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes-Sábado Monday-Saturday Montag-Samstag	Costa Calma ▼ Morro Jable							minutos / minutes												
					30	30	30	30	30	15	30	30								
										30										
	Morro Jable ▼ Costa Calma																			
				30	30	30	30	30	30	30	30									
									30											
	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Domingos, Festivos Sundays, Holidays Sonntage, Feiertage	Costa Calma ▼ Morro Jable							minutos / minutes												
							30	30	30	30	30									
	Morro Jable ▼ Costa Calma							minutos / minutes												
						30	30	30	30	30										

Precios / Prices / Preis:

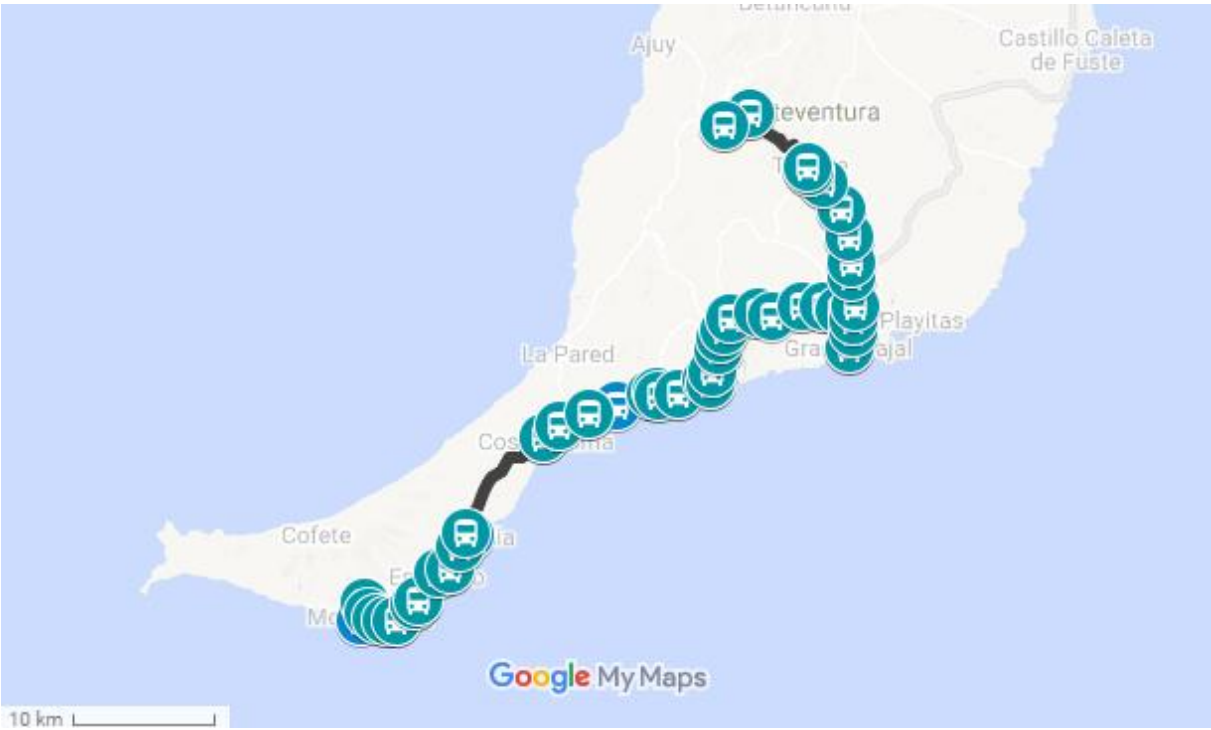
2,70€	Costa Calma a Morro Jable
2,90€	Costa Calma a Muelle Jet Foil

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

- General
- Solo de Lunes a Viernes. Esquinzo - Morro Jable
- Solo de Lunes a Viernes. Morro Jable - Esquinzo

Todo los servicios entran a la urbanización Esquinzo

Línea 09 Pájara – Morro Jable



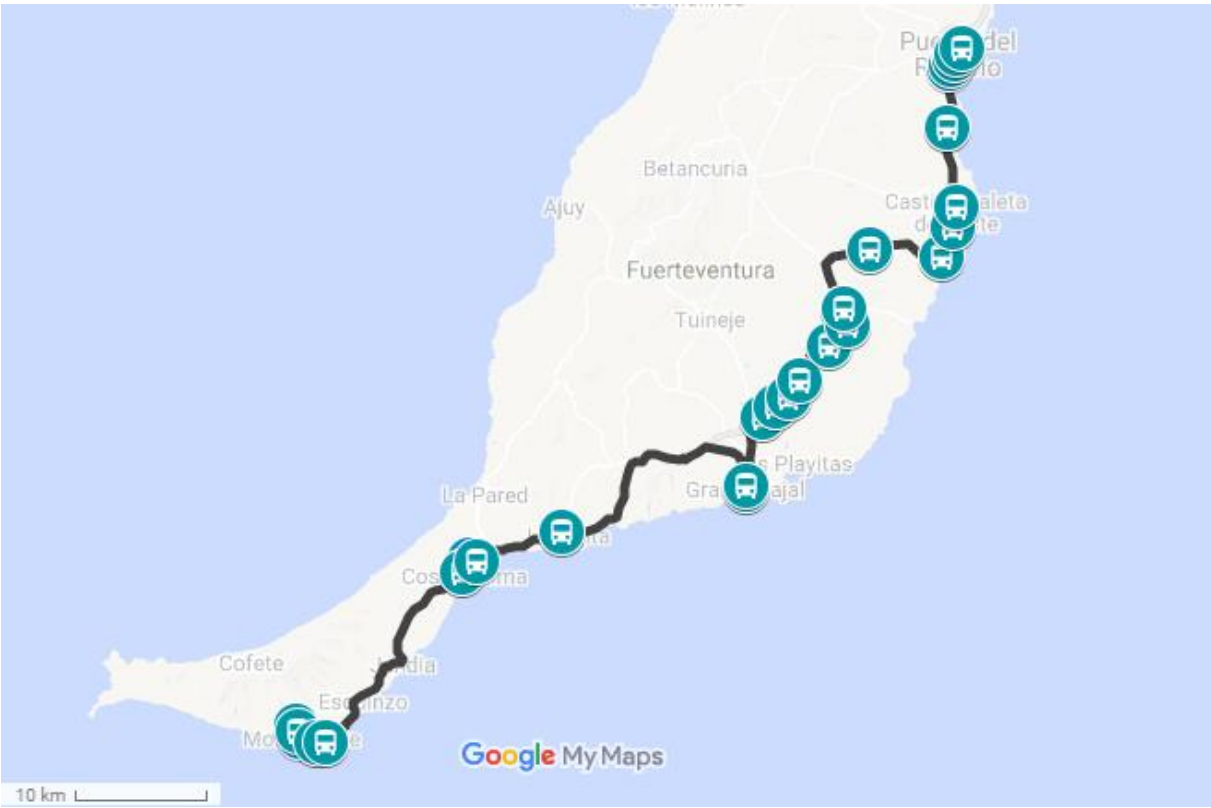
09 Pájara – Morro Jable																				
Línea / Line 09	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Todos los días Every day Täglich	Pájara ▼ Morro Jable		30					minutos / minutes												
	Morro Jable ▼ Pájara							minutos / minutes					00							

Precios / Prices / Preis:

7,45€	Pájara a Morro Jable
7,65€	Pájara a Muelle Jet Foil

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

Línea 10 Puerto del Rosario – Morro Jable (por Pozo Negro).



10 Puerto del Rosario – Morro Jable (por Pozo Negro)

Línea / Line 10	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes-Sábado Monday-Saturday Montag-Samstag	Pto. del Rosario ▼ Morro Jable					00				45			00		00					
	Morro Jable ▼ Pto. del Rosario		30					30		30		45								
	Horas / Hours	**00**	**06**	**07**	**08**	**09**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**
Domingos, Festivos Sundays, Holidays Sonntage, Feiertage	Pto. del Rosario ▼ Morro Jable									00					00					
	Morro Jable ▼ Pto. del Rosario					00							00							

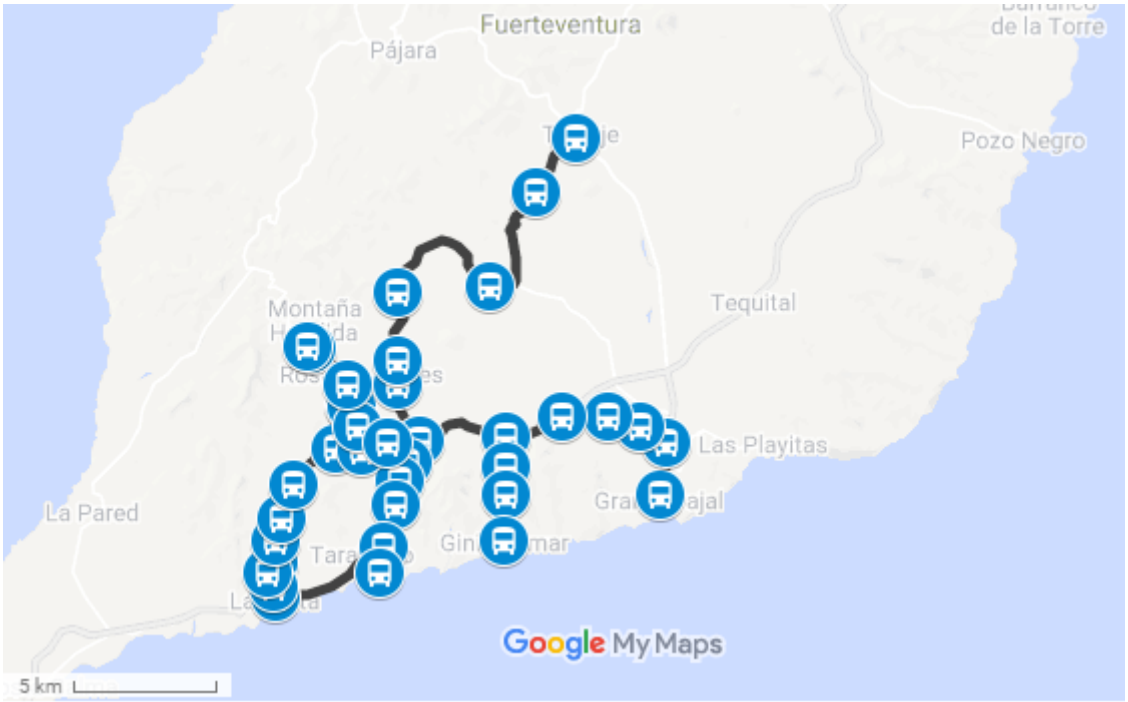
Precios / Prices / Preis:

9,70€	Puerto del Rosario a Morro Jable (directa)

- General
- Solo de Lunes a Viernes
- Solo de lunes a Viernes. Entra en la Granja de Pozo Negro
- De lunes a Sabado. (De lunes a viernes entra en la Granja de Pozo Negro)

* Todos los servicios con salida de Morro Jable a Puerto del Rosario de lunes a viernes pasan por la parada del Hospital General

Línea 11 Tuineje – La Lajita – Gran Tarajal.



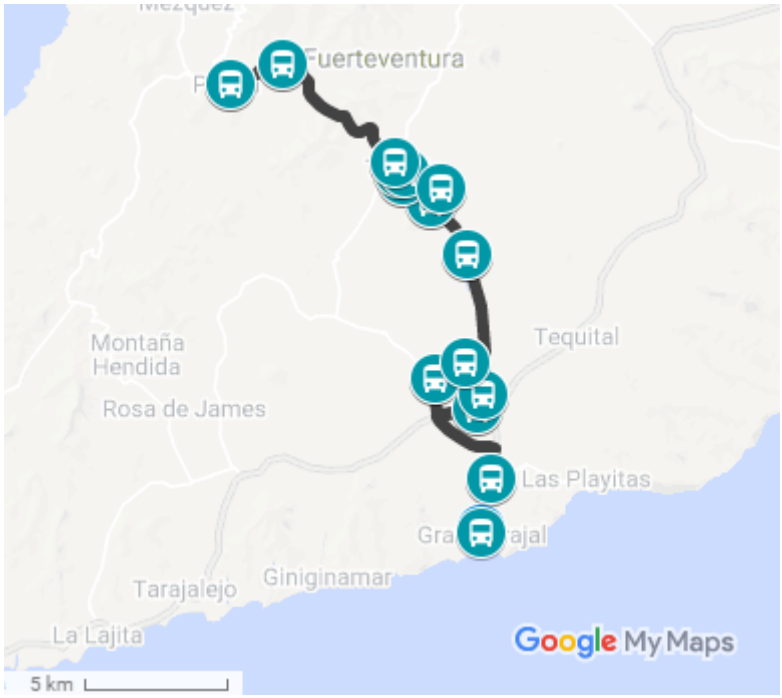
11 Tuineje – La Lajita – Gran Tarajal																				
Línea / Line 11	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes-Sábado Monday-Saturday Montag-Samstag	Tuineje ▼ Gran Tarajal				00			minutos / minutes												
	Gran Tarajal ▼ Tuineje							30	minutos / minutes											

Precios / Prices / Preis:

3,50€	Tuineje a La Lajita

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

Línea 18 Pájara – Gran Tarajal.



18 Pájara – Gran Tarajal

Línea / Line 18	Horas / Hours	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes-Viernes Monday-Friday Montag-Freigtag	Pájara ▼ Gran Tarajal							minutos / minutes												
				20		15			30	15										
	Gran Tarajal ▼ Pájara							minutos / minutes												
						00			00				30		30					
	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Sábado Saturday Samstag	Pájara ▼ Gran Tarajal							minutos / minutes												
					30				45			30								
	Gran Tarajal ▼ Pájara							minutos / minutes												
					00					00					30					
	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Domingos, Festivos Sundays, Holidays Sonntage, Feiertage	Pájara ▼ Gran Tarajal							minutos / minutes												
					00					45										
	Gran Tarajal ▼ Pájara							minutos / minutes												
										00					30					

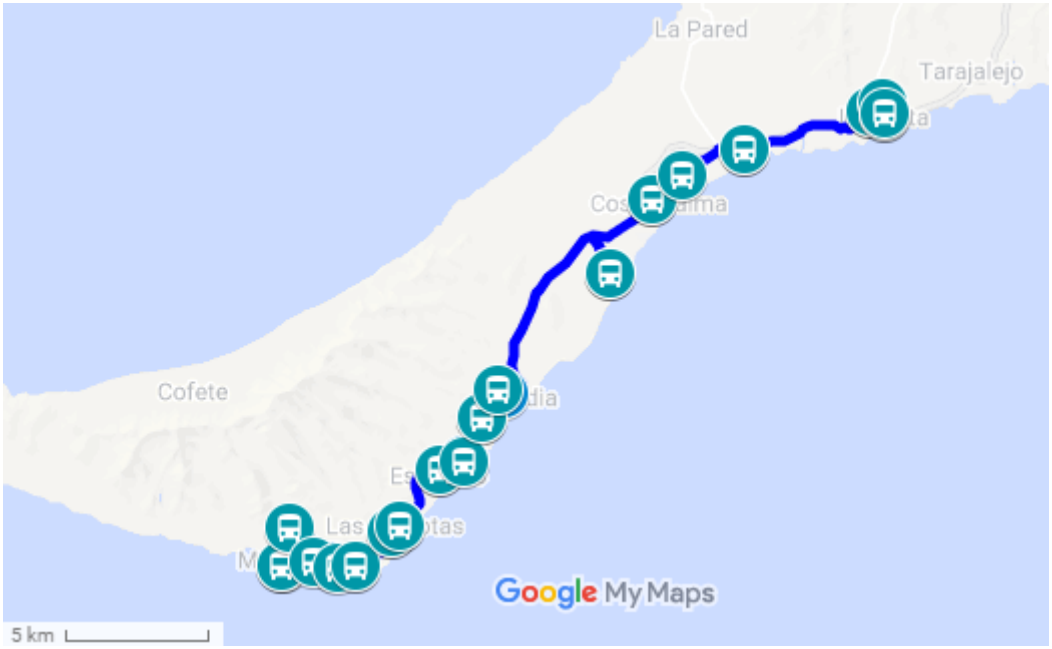
Precios / Prices / Preis:

3,40€	Pájara a Gran Tarajal

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

- General
- Salida desde Tuineje
- Gran Tarajal - Cuchillete
- Cuchillete - Gran Tarajal
- Entra en Las Playitas
- Salida desde Ajuy

Línea 25 La Lajita – Morro Jable



25 La Lajita – Morro Jable

Línea / Line 25	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes-Viernes Monday-Friday Montag-Freigtag	La Lajita ▼ Morro Jable	minutos / minutes									15									00
	Morro Jable ▼ La Lajita	15	minutos / minutes															00		
	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Sábado Saturday Samstag	La Lajita ▼ Morro Jable	minutos / minutes									15		30			30				00
	Morro Jable ▼ La Lajita	15	minutos / minutes									15			00			00		
	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Domingos, Festivos Sundays, Holidays Sonntage, Feiertage	La Lajita ▼ Morro Jable	minutos / minutes									15		30			30				00
	Morro Jable ▼ La Lajita	15	minutos / minutes									15			00			00		

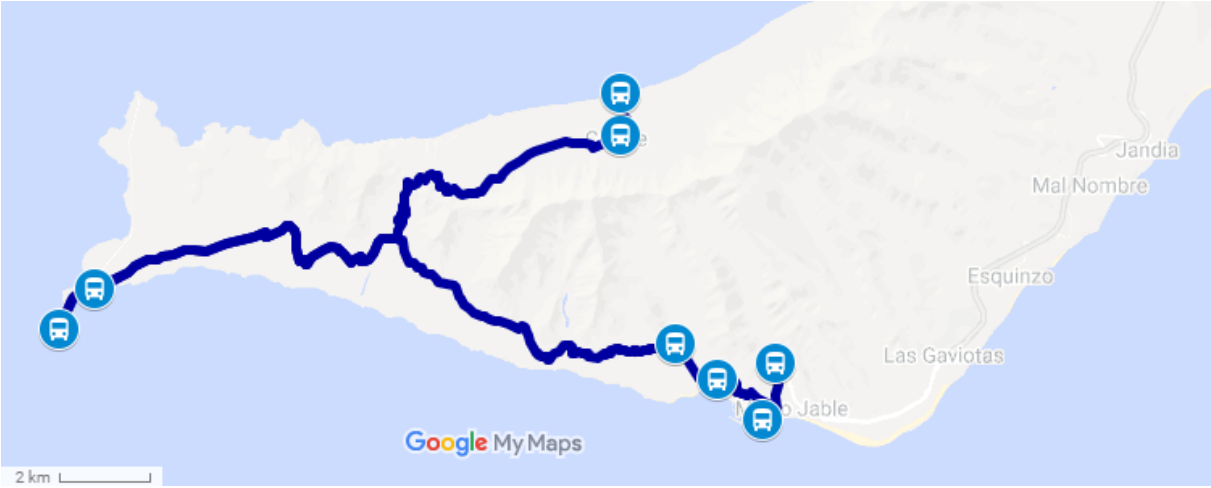
Precios / Prices / Preis:

3,40€	Pájara a Gran Tarajal

(el precio de la ruta de vuelta es el mismo)
(same price for the return)
(Der Preis der Rückfahrt ist der Gleiche)

- General
- Finaliza en Gran Tarajal
- Sale a las 22:45 de Gran Tarajal

Línea 111 Morro Jable – Cofete – Punta Jandía



111 Línea Morro Jable – Cofete – Punta de Jandia

Línea / Line 111	Horas / Hours	00	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Todos los días Every day Täglich	Morro Jable ▼ Cofete-Pto. Cruz-Faro						00	minutos / minutes			00									
	Faro ▼ Pto. Cruz-Cofete-Morro Jable							minutos / minutes	00				00							

* HORA ESTIMADA DE SALIDA DESDE COFETE HACIA MORRO JABLE: 12:45 - 16:45
* ESTIMATED TIME OF DEPARTURE FROM COFETE TO MORRO JABLE: 12:45 - 16:45

Precios / Prices / Preis:
Billete ordinario: 8,70€ - Bono Residente expedido por el Cabildo Insular de Fuerteventura: 2,60€

Frecuencia
La línea 1 Puerto del Rosario - Morro Jable y la línea 5 Costa Calma - Morro Jable, son las únicas que tienen una frecuencia relativamente buena-aceptables (30 minutos-1 hora).

Sistema tarifario
Existe el siguiente sistema tarifario incluyendo tarifas especiales y descuentos. El coste del billete ordinario se ha mostrado en la descripción de cada ruta.

Residente

Se aplicará un descuento del 30% a los recorridos incluidos en la tarifa mínima de percepción y del 50% para recorridos superiores. Será una tarjeta personal e intransferible.

Estudiante

Será personal e intransferible, y se aplicará una tarifa plana de 1 euro (€) por trayecto. Tiene validez los días lectivos y dentro del periodo escolar, del 1 de septiembre al 30 de junio, para el que se haya emitido, sin restricciones de horarios.

A esta tarifa NO le es aplicable ningún otro tipo de bonificación o descuento.

Especial Nominada +80

La tarjeta BTF de categoría ESPECIAL NOMINADA + 80 será personal e intransferible y de uso exclusivo por su titular. A los titulares de la misma se le aplicará una tarifa plana de CERO Euros (0)€ por trayecto realizado, cualquiera que sea su origen o destino.

Familia Numerosa – Especial

Se aplicará un descuento del 50% sobre el precio del billete, pudiendo obtener además la correspondiente bonificación si son residentes.

Familia Numerosa – General

Se aplicará un descuento del 20% sobre el precio del billete, pudiendo obtener además la correspondiente bonificación si son residentes.

Social Discapacitado

La tarjeta BTF de categoría especial nominada DISCAPACITADO será personal e intransferible y de uso exclusivo por su titular. A los titulares de la misma se le aplicará una tarifa plana de UN Euro (1€) por trayecto realizado, cualquiera que sea su origen o destino, permitiendo cargar a la misma tarjeta el importe del trayecto de la persona que lo acompaña, que deberá estar en posesión de un bono social de acompañante de discapacitado y con un máximo de un acompañante, que será también de UN Euro (1 €). El acompañante que tendrá un bono emitido a fines meramente identificativo, no activo en las máquinas, que no sirve para pagar el trayecto, el cual deberá ser abonado por el discapacitado con su bono.

Social Jubilado

La tarjeta BTF de categoría ESPECIAL NOMINADA JUBILADO será personal e intransferible y de uso exclusivo por su titular. A los titulares de la misma se le aplicará una tarifa plana de UN Euro (1€) por trayecto realizado, cualquiera que sea su origen o destino.

A esta tarifa no le es aplicable ningún otro tipo de bonificación o descuento.

No Residentes en Fuerteventura

Se aplicará un descuento del 5% sobre el precio del billete, será una tarjeta sin personalizar.
Se adquieren y recargan a bordo de las guaguas y el precio de expedición es de 2 euros (€).

Pago Directo

Es el sistema en el que cliente abona en efectivo el precio del servicio que va a realizar y recibe del conductor el justificante de pago del mismo que deberá conservar hasta el final del trayecto.
Existen dos tipos de tarifas de pago, una denominada Mínimo de Percepción para trayectos cortos, y otra en la que, superado el umbral de la citada tarifa de Mínimo de Percepción, se calcula el importe del trayecto a realizar en base a los kilómetros del mismo.
Recuerde que el billete a utilizar para el pago no puede superar en cinco veces el importe de la tarifa a abonar y que por razones de seguridad nuestro personal no admitirá billetes de importe superior a 50 €.
Las tarifas de aplicación son aprobadas anualmente por el Cabildo Insular de Fuerteventura.

Ilustración 52: Cobertura territorial del servicio de guaguas. Fuente: Elaboración propia

Velocidad media de las distintas líneas de guagua se muestra en la siguiente tabla.

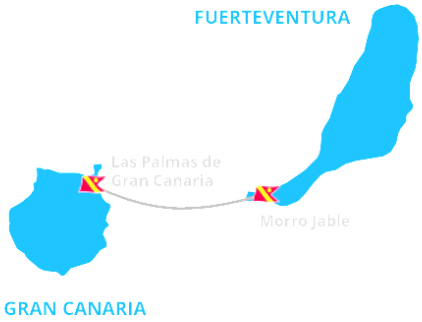
Línea	Km	Tiempo de trayecto	Tiempo de regulación	Tiempo total	Velocidad comercial Km/h
1 Puerto Rosario – Morro Jable	103	2:10	0:22	2:32	40,52
4 Pájara – Morro Jable	58	1:10	0:07	1:17	45,19
5 Costa Calma – Morro Jable	30	0:45	0:15	1:00	30,00
9 Pájara – Morro Jable					
10 Puerto del Rosario – Morro Jable (por Pozo Negro)	100	1:45	0:22	2:07	47,06
11 Tuineje – La Lajita – Gran Tarajal	68	1:10	0:05	1:15	54,40
18 Pájara – Gran Tarajal	35	0:45	0:07	0:52	40,36
25 La Lajita – Morro Jable	33	0:50	0:12	1:12	31.94
111 Morro Jable – Cofete – Punta Jandía	40	1:20	0:40	2:00	20,00

B) FERRY

El transporte público mediante Ferry desde el puerto de Morro Jable está operado por las empresas Fred Olsen y Naviera Armas.
Las rutas en ferry directas desde el puerto de Morro Jable son

Ruta Morro Jable – Las Palmas de Gran Canaria (operada por Fred Olsen)

Ruta Morro Jable – Las Palmas de Gran Canaria (operada por Naviera Armas)



Ruta Morro Jable – Las Palmas de Gran Canaria (operada por Fred Olsen)

	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
MORRO JABLE- LAS PALMAS DE GC	6:30	6:30	6:30	6:30	6:30	7:30	11:00
	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	17:00
LAS PALMAS DE GC - MORRO JABLE-	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	10:30	14:00
	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00

El trayecto dura 2 horas

Ruta Morro Jable – Las Palmas de Gran Canaria (operada por Naviera Armas)

	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
MORRO JABLE- LAS PALMAS DE GC	16:00	16:00	16:00	16:00	18:00	16:00	18:00
LAS PALMAS DE GC - MORRO JABLE-	7:00	7:00	7:00	7:00	14:30	10:30	13:45

El trayecto dura 2 horas y 50 minutos

En cuanto las tarifas se muestra a continuación el precio de la tarifa básica por pasajero adulto sin vehículo.

Tarifa básica trayecto Fred Olsen unos 52,35€.

Tarifa básica trayecto Naviera Armas 54,63€.

Adicionalmente existen descuentos por residente en canarias del 75%, descuento grupos, tarifa joven, tarifa mayores 60 años, descuento familia numerosa…

C) FERROCARRIL

No existe infraestructura ferroviaria de ningún tipo en toda la isla de fuerteventura (ni tren, ni tranvía). Tampoco existe planificación para implantar infraestructura para esta tipología de transporte.

D) AVIÓN

El transporte público mediante avión más cercano se realiza mediante el aeropuerto de Fuerteventura que se ubica en el municipio próximo de Puerto del Rosario situado a unos 50Km del límite municipal de Pájara.

El aeropuerto de Fuerteventura tiene conexiones con otros aeropuertos de las Islas canarias, de la península y de ciudades de Europa.

E) TAXI

En el municipio de Pájara en el año 2019 existían 77 licencias de taxi y 4 de Eurotaxi, lo cual supone un taxi por cada 263 habitantes residentes en el municipio o lo que es lo mismo 3,80 taxis por cada 1.000 habitantes.

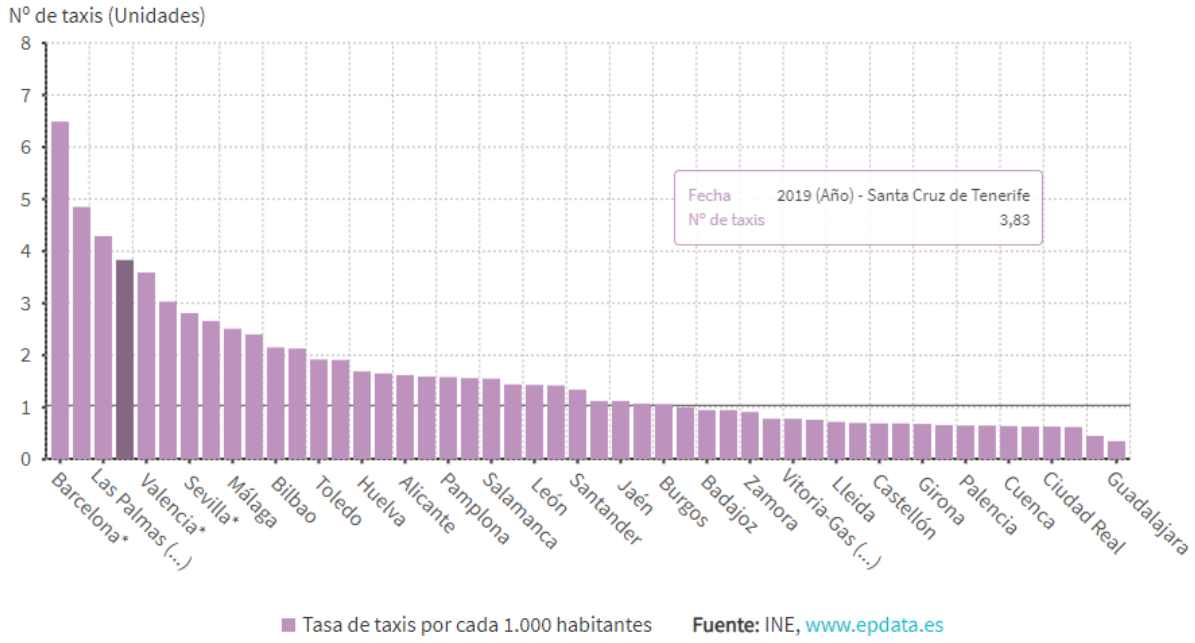
En cuanto al número de Eurotaxis se cumple el mínimo del 5% de forma estricta, exigido en el artículo 5 del decreto 74/2012 del Gobierno Canario.

unicipio	2014	2019	Eurotaxi	
Antigua	27	27	3	11,1%
Betancuria (*)	3	3	0	
La Oliva	57	57	4	7,0%
Pájara	75	77	4	5,2%
Pto. del Rosario	89	89	5	5,6%
Tuineje	12	12	1	8,3%
TOTAL	263	265	17	6,4%

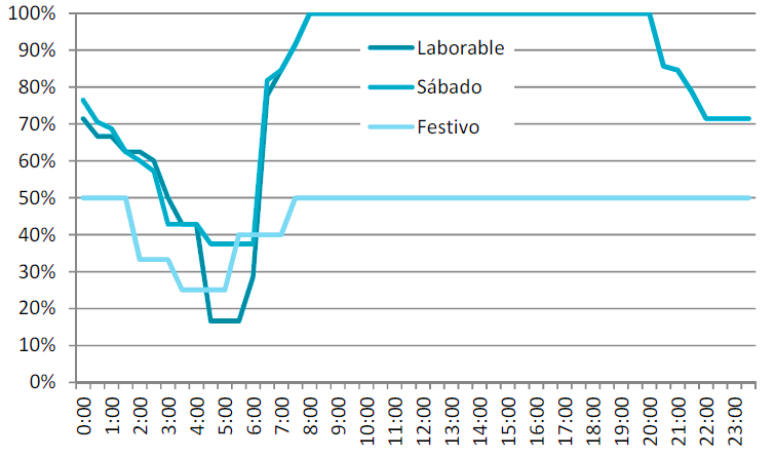
(*) No están en servicio

Ilustración 75: Licencias de taxi

La relación de taxis por habitante de se sitúa en la media de valores de una ciudad costera y turística como puede observarse en la siguiente gráfica, siendo por ejemplo coincidente con el valor de Santa Cruz de Tenerife.



Los taxis de Fuerteventura trabajan las 24 horas los 365 días del año, sin libranza, lo que produce una maximización de la oferta. Por otro lado, el hecho de que prácticamente todos los taxistas estén asociados y que dispongan de unas emisoras de radio que centralizan las peticiones de servicio, permite optimizar la flota.



% de taxis en funcionamiento en el municipio de Pájara en función del día de la semana y la hora del día. Fuente Cabildo de Fuerteventura.

3.4.2 DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

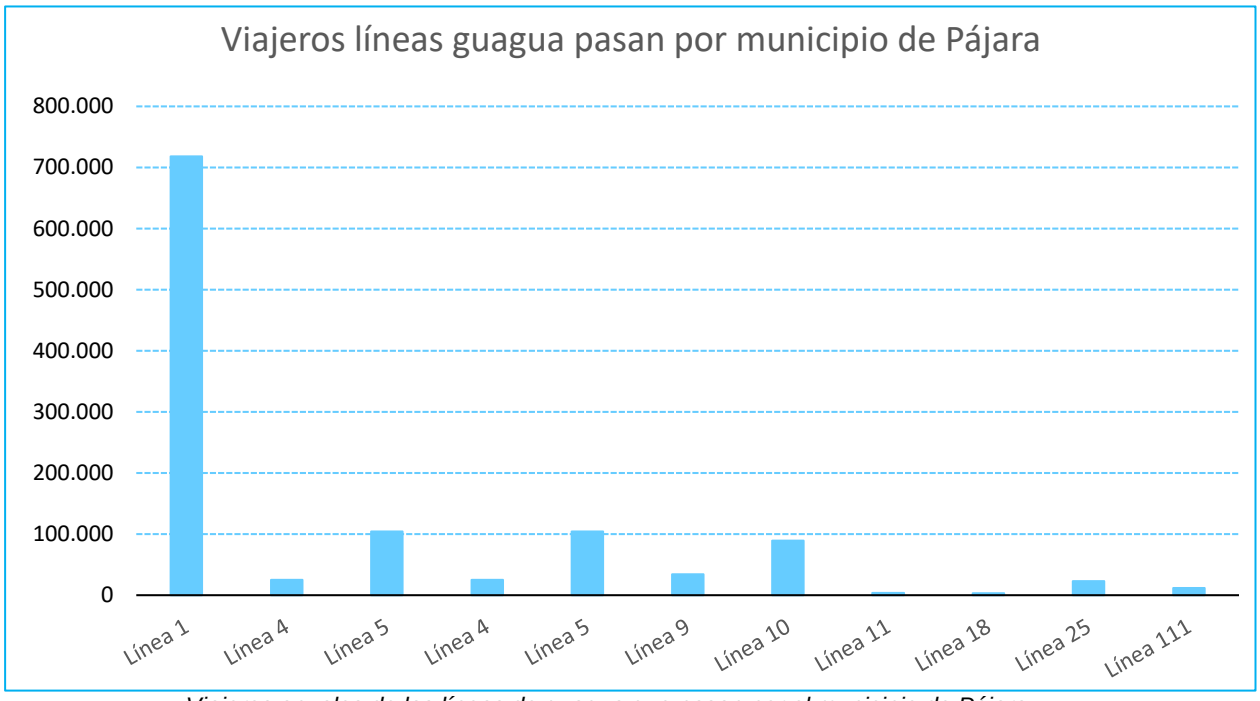
A) RED DE AUTOBUSES (GUAGUA)

Considerando las líneas de guagua de la Isla de Fuerteventura que pasan por el municipio de Pájara, el 70% de los viajeros de estas líneas se concentran en la línea 1 Puerto del Rosario Morro Jable.

En la tabla siguiente se muestra el número de viajeros anuales por líneas sombreando y marcando en negrita las líneas de guagua que pasan por el municipio de Pájara.

LÍNEA	PASAJEROS 2018				
	Viajeros pago directo	Viajeros con bono	Suma viajeros	% sobre el total	% sobre el total pasa por Pájara
1	**387.622**	**330.596**	**718.218**	**27,58%**	**70,97%**
2	15.596	6.168	21.764	0,84%	
3	464.859	208.490	673.349	25,85%	
4	**16.086**	**8.780**	**24.866**	**0,95%**	**2,46%**
5	**86.510**	**17.787**	**104.297**	**4,00%**	**10,31%**
6	376.317	173.083	549.400	21,10%	
7	18.149	14.826	32.975	1,27%	
8	161.804	68.054	229.858	8,83%	
9	**13.358**	**20.580**	**33.938**	**1,30%**	**3,35%**
10	**53.455**	**35.857**	**89.312**	**3,43%**	**8,83%**
11	**934**	**2.835**	**3.769**	**0,14%**	**0,37%**
12	15.737	12.672	28.409	1,09%	
14	727	1.803	2.530	0,10%	
15	462	382	844	0,03%	
16	20.782	14.085	34.867	1,34%	
18	**1.150**	**2.159**	**3.309**	**0,13%**	**0,33%**
25	**12.618**	**10.091**	**22.709**	**0,87%**	**2,24%**
111	**11.186**	**395**	**11.581**	**0,44%**	**1,14%**
511	3.451	3.391	6.842	0,26%	
811	8.446	3.062	11.508	0,44%	
TOTAL	1.669.249	935.096	2.604.345	100,00%	
TOTAL LÍNEAS PASAN POR PÁJARA	**582.919**	**429.080**	**1.011.999**		**100,00%**

Datos del PMUS del Cabildo de Fuerteventura, facilitados por la empresa concesionaria



Viajeros anuales de las líneas de guagua que pasan por el municipio de Pájara

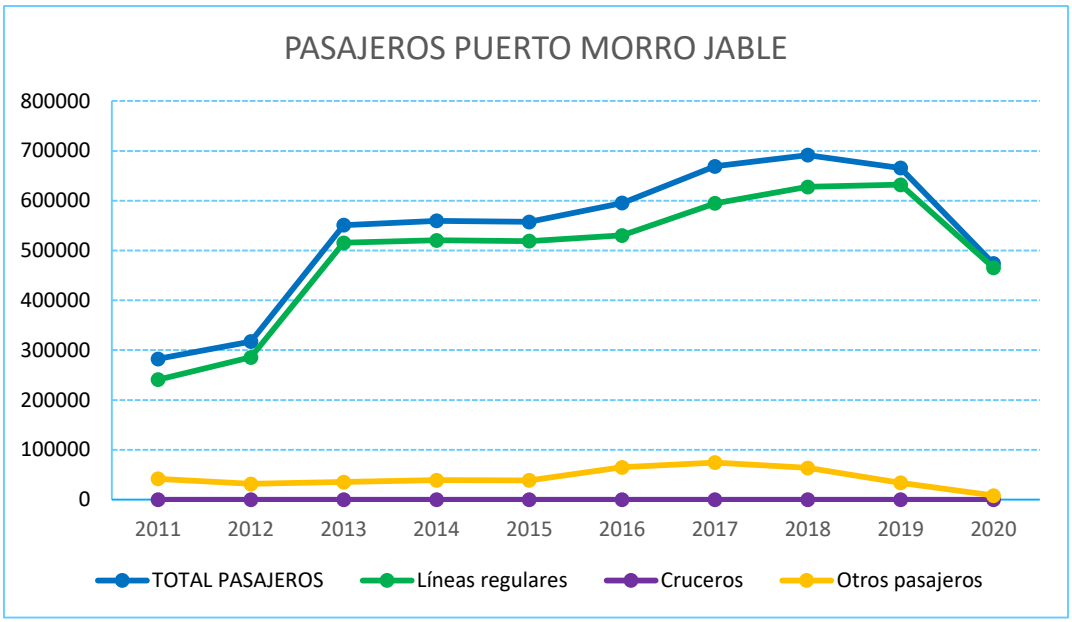
- La línea 1 Puerto Rosario – Morro Jable, desplaza diariamente de media unos 2.000 viajeros/día.

- Línea 4 Pájara – Morro Jable, desplaza diariamente de media unos 69 viajeros/día.
- Línea 5 Costa Calma – Morro Jable, desplaza diariamente de media unos 286 viajeros/día.
- Línea 9 Pájara – Morro Jable, desplaza diariamente de media unos 93 viajeros/día.
- Línea 10 Puerto del Rosario – Morro Jable (por Pozo Negro), desplaza diariamente de media unos 245 viajeros/día.
- Línea 11 Tuineje – La Lajita – Gran Tarajal, desplaza diariamente de media unos 11 viajeros/día.
- Línea 18 Pájara – Gran Tarajal, desplaza diariamente de media unos 10 viajeros/día.
- Línea 25 La Lajita – Morro Jable, desplaza diariamente de media unos 63 viajeros/día
- Línea 111 Morro Jable – Cofete – Punta Jandía, desplaza diariamente de media unos 31 viajeros/día.

B) FERRY

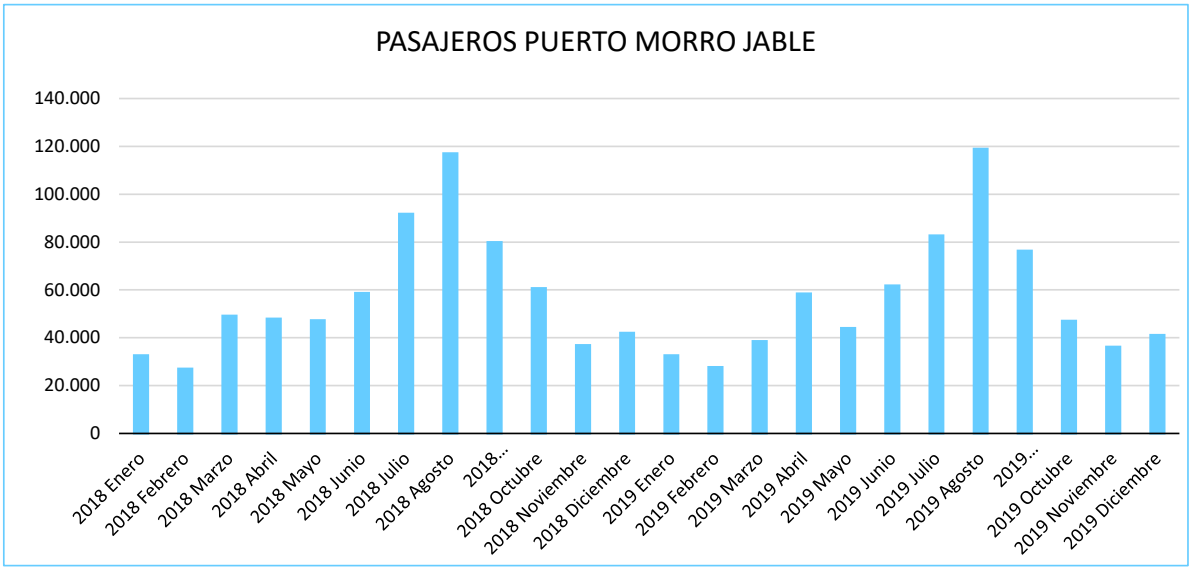
La demanda de viajes en Ferry a través del Puerto de Morro Jable, sin tener en cuenta los datos de 2020 afectados por la pandemia del COVID-19, la media de los tres últimos años anteriores es de casi 700.000 pasajeros anuales.

Año	TOTAL PASAJEROS	Líneas regulares	Cruceros	Otros pasajeros
2011	282.622	240.933	0	41.689
2012	317.493	285.726	0	31.767
2013	551.030	515.755	0	35.275
2014	559.533	520.418	0	39.115
2015	557.630	518.875	0	38.755
2016	595.352	530.382	0	64.970
2017	669.259	594.924	0	74.335
2018	691.488	627.741	0	63.747
2019	665.767	632.058	0	33.709
2020	473.946	465.775	0	8.171



Pasajeros por año. Fuente ISTAC.

En la evolución mensual del tráfico de pasajeros, se observa una gran oscilación, con un mayor volumen de pasajeros en los meses de verano, que llega a multiplicar por 3 la media de los meses de invierno.



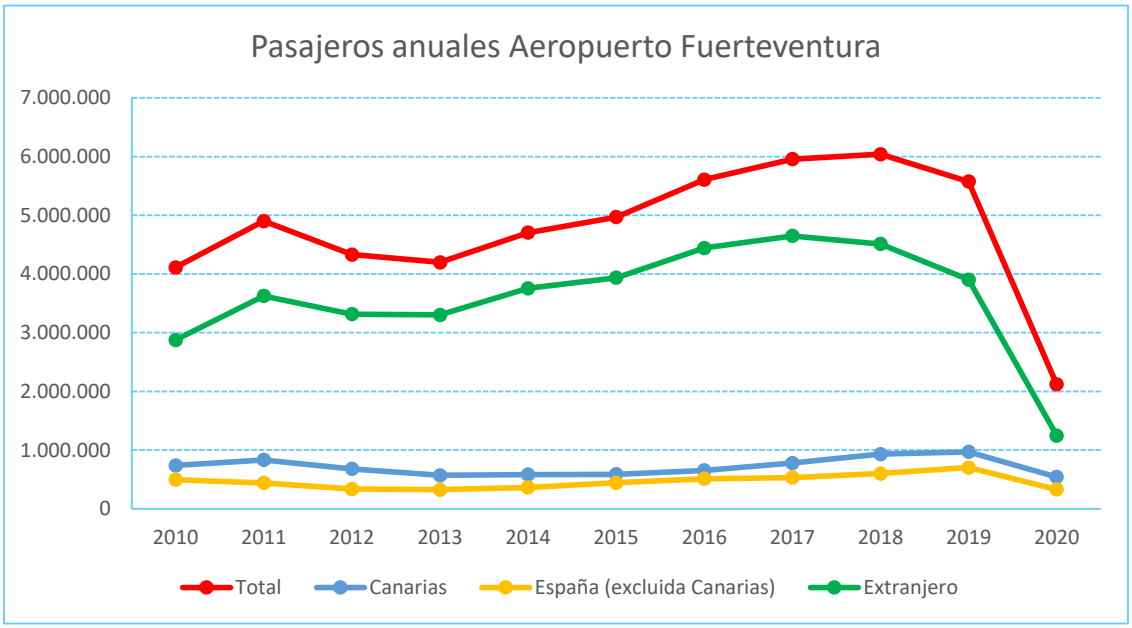
Pasajeros por mes durante los años 2018 y 2019. Fuente de datos ISTAC.

C) AVIÓN

La demanda de viajes en avión a través del aeropuerto de Fuerteventura, sin tener en cuenta los datos de 2020 afectados por la pandemia del COVID-19, la media de los tres últimos años anteriores es de casi 6 millones de pasajeros anuales.

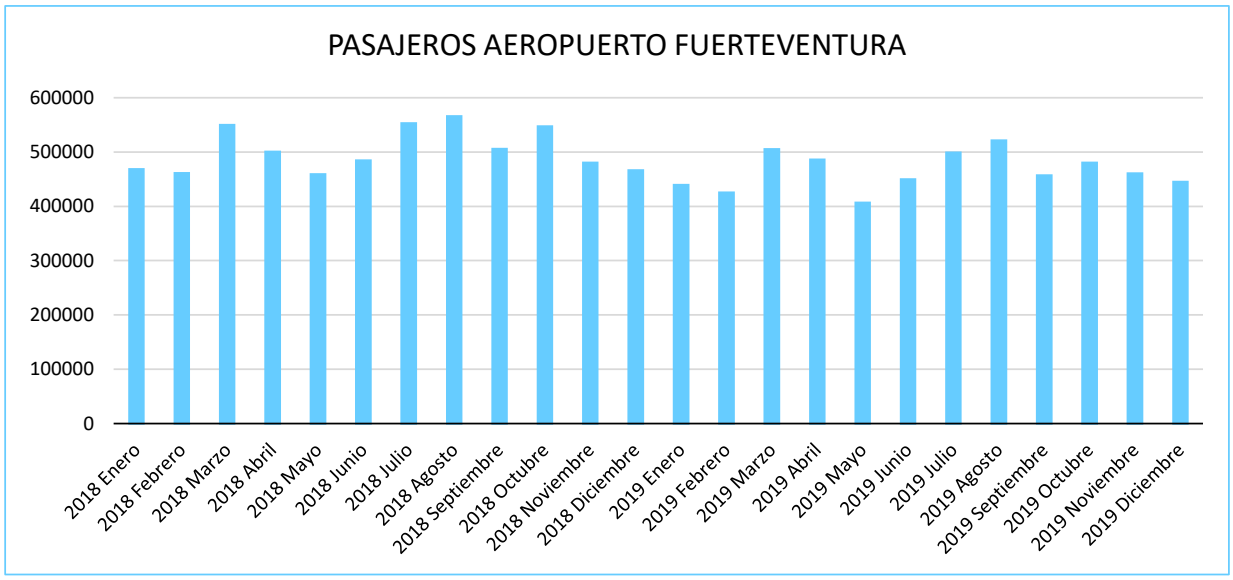
A continuación, se desglosa por origen los viajes realizados.

Año	TOTAL PASAJEROS	Canarias	España (excluida Canarias)	Extranjero
2010	4.110.638	737.995	497.363	2.875.280
2011	4.899.496	833.239	440.831	3.625.426
2012	4.330.890	679.056	335.539	3.316.295
2013	4.197.460	569.918	325.559	3.301.983
2014	4.703.241	583.643	365.207	3.754.391
2015	4.967.840	588.477	443.292	3.936.071
2016	5.607.616	654.012	512.006	4.441.598
2017	5.957.201	778.179	531.233	4.647.789
2018	6.040.408	930.191	600.013	4.510.204
2019	5.575.181	969.106	702.834	3.903.241
2020	2.119.067	542.487	328.587	1.247.993



Pasajeros por año. Fuente ISTAC.

En la evolución mensual del tráfico de pasajeros, se observa una pequeña oscilación con un mayor volumen de pasajeros en el mes de Agosto, y menor volumen en el mes de Mayo.



Pasajeros por mes durante los años 2018 y 2019. Fuente de datos ISTAC.

3.4.3 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

A) AUTOBUS

El transporte por guagua en el municipio de Pájara presenta los siguientes aspectos mejorables:

- Flota envejecida
- Mejoras en las condiciones de las paradas (señalización, marquesinas, iluminación, accesibilidad…)
- Cumplimiento de horarios.
- Reducir tiempos de viaje y espera.
- Cajeros recarga tarjetas en paradas principales.
- Aplicación para el móvil con la información de geoposicionamiento de las guaguas y tiempo estimado de paso por las paradas.

En cuanto a las líneas de guagua el Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022, expone las siguientes necesidades-actuaciones previstas:

Líneas Express

- Línea Express de conexión rápida nueva, directa y potente de Puerto del Rosario con Morro Jable (E2). Número de paradas limitado y elevada velocidad comercial.

Líneas regulares

- Línea 1. En términos generales mantendría su itinerario y frecuencia (aproximadamente 1 hora). Sólo dejarían de realizarse aquellas expediciones que van a Triquivitaje, que se substituirían por la nueva línea 10. Se considera una posible reducción del tiempo de trayecto en base a:
    - Una simplificación del itinerario de acceso a Esquinzo.
    - La simplificación del sistema de tarificación (ver las medidas planteadas).
    - La finalización de la autovía.
    - Un material móvil que facilite el acceso a la guagua.

- Líneas 4. Se mantienen las frecuencias e itinerarios actuales, pero se renumeran para facilitar la comprensión.

- Línea 5. Se refuerza de forma significativa para aumentar la frecuencia del corredor Gran Tarajal-Morro Jable. Sólo funcionaría de lunes a sábado.

- Línea 9. Nueva línea que permite conectar Pájara con Gran Tarajal con una frecuencia de una hora y desviaciones puntuales a Ajuy.

- Línea 10. Nueva línea que se combina con la línea 1, pero pasando por Triquivijate, Caleta Fuste y Gran Tarajal. Permite la conexión del interior con el Hospital y Aeropuerto.

- Línea 11. Antigua línea 12 que pasa a denominarse 11. La simplificación de los medios de pago permitiría obtener una frecuencia media de 30 minutos.

Líneas de Baja Demanda

- Línea B1. Antigua línea 11.

Servicios Turísticos

- Línea T1 (Antigua línea 111).

- Línea T2. Línea de nueva creación que conecta Los Gorriones, que recientemente se ha quedado sin servicio, con Costa Calma y La Pared.

Núcleo	Población	Líneas		Exp/día	
		Actual	Propuesta	Actual	Propuesta
TOTAL PAJARA	19.823				
CARDON	114	11	B1	1	4
LAJITA (LA)	1.737	1 y 10	1, 5, 10 E1	25	54
MORRO JABLE	8.130	1, 4, 5, 10, 25	1, 5, 10 E1	37	54
PAJARA	1.035	4, 9 y 18	9	7	12
TOTO	270	9 y 18	9	5	12
AJUY	80	9	9	2	2
COSTA CALMA	5.071	1, 4,5, 10,25	1, 5, 10 E1	37	54
ESQUINZO	743	1, 4, 5, 10, 25	1, 5, 10 E1	37	54
MAL NOMBRE	8	Sin servicio	TD		
PARED (LA)	496	4	T1	2	12
PIEDRAS CAIDAS	454	1,4, 5, 10,25	1, 5, 10 E1	37	54
SOLANA MATORRAL	1.660	1, 4, 5, 10, 25	1, 5, 10 E1	37	54
PUNTA JANDIA	25	111	T2	2	4

Tabla de resumen oferta-propuesta del Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022

Trayecto de las nuevas líneas E1 y T2 del Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022.

En cuanto a las paradas el Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022, expone:

"Actualmente muchas de las paradas de las guaguas no están adecuadamente acondicionadas desde el punto de vista de la accesibilidad, constituyendo una de las principales quejas de los usuarios extraída de las encuestas. La falta de iluminación y de aceras son también carencias apuntadas. El Plan plantea que en todos los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que realicen los consistorios se deberán proponer unos itinerarios accesibles hasta las paradas de las guaguas. El Cabildo de Fuerteventura planteará ayudas para su implantación y desarrollo."

En cuanto a la renovación del material móvil, el Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022, expone:

"Durante el período de vigencia del Plan se plantea la renovación de 12 guaguas. Se plantea que todas sean de piso bajo para ser aún más accesibles y agilizar la entrada y salida de viajeros. También se apuesta para que tenga otros tipos de equipamientos: wifi gratuito, cargadores de móviles, pantallas con señalización visual y acústica, espacio interior para el equipaje e incluso el material deportivo."

B) FERRY

La problemática detectada, se centra en la conexión por carretera del Puerto de Morro Jable. La situación existente obliga a los vehículos que salen del Ferry, como los que llegan a cogerlo, a pasar por los núcleos urbanos de Morro Jable y la Solana-Matorral. Además, la carretera FV-2 al paso por estos núcleos es de un carril por sentido en gran parte del trayecto, y la zona que presenta dos carriles por sentido (Av. del Saladar) tiene numerosos pasos de peatones, rotondas y plazas de aparcamiento en sus márgenes que demoran también el tránsito.

Es conveniente mejorar las condiciones de la FV-2 a su paso por Morro Jable y la Solana-Matorral para evitar atascos sobre todo en la salida de vehículos del ferry, reducir el tiempo de tránsito, y evitar la circulación de paso para conexión con el Ferry por la Av. del Saladar.

C) AVIÓN

El aeropuerto de Fuerteventura dispone de una gran variedad de rutas aéreas. La problemática detectada se centra en la necesidad de mejora del tiempo de conexión de los principales núcleos urbanos mediante transporte público.

Para solucionar este problema ya se ha planteado la disposición de una línea de guagua express E1, como se describió en el apartado de diagnosis de líneas de guagua.

D) TAXI

El porcentaje de vehículos eléctricos en la flota de taxis es muy reducido. Medidas como disponer puntos de recarga eléctrica en las principales paradas de taxis fomentaría el uso de vehículos eléctricos por el colectivo de taxistas.

3.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

3.5.1 OFERTA

La red viaria del municipio de Pájara se puede clasificar de acuerdo a tres tipologías de vías:

- Viario interurbano. Corresponde a las carreteras que conectan los núcleos urbanos, son principalmente las carreteras insulares.
- Viario urbano. Corresponde a las calles de la zona urbana.
- Caminos. Dan acceso a fincas rurales principalmente

A) VIARIO INTERURBANO

El viario interurbano a su vez se clasifica atendiendo a su nivel de jerarquía en:

- Carreteras de interés regional, que se corresponde con las carreteras:
  - FV-1. De Puerto del Rosario a Corralejo.
  - FV-2. De Puerto del Rosario a Morro Jable.
  - FV-3. Circunvalación de Puerto del Rosario, desde la FV-2 a la FV-1.
  - FV-4. Cruce de Gran Tarajal con la FV-2 a Gran Tarajal núcleo.

  Siendo la FV2 la única que atraviesa el término municipal de Pájara y que es además la principal vía de comunicación por carretera del municipio, al conectar los núcleos urbanos más poblados y el puerto de Morro Jable, con los principales centros atractores de viaje del resto de la Isla (Puerto Rosario, Aeropuerto, hospital…)

- Carreteras de interés insular, que se corresponde con las carreteras que unen los principales núcleos urbanos de la isla y no son de interés regional, de las cuales que pasan por el término municipal de Pájara:
  - FV-30. Casillas del Ángel – Tuineje (por Betancuria y Pájara).
  - FV-56. La Lajita – al cruce con la FV-511 (a Tesejerague).
  - FV-602. La antigua FV-2 entre Pecenescal y Valluelo.
  - FV-605. Pájara a Costa Calma, por La Pared.
  - FV-617. La Pared a Marcos Sánchez.
  - FV-618. De la FV-605 a la FV-56 por El Cardón y Los Yeseros.
  - FV-621. Pájara a Ajui.
  - FV-627. De la FV-621 a Buen Paso.

- Carreteras de interés municipal, que se corresponde con las carreteras que unen los restantes núcleos urbanos municipales, y no son de interés regional ni insular, de las cuales destacan en el término municipal de Pájara:
  - Carretera/pista Morro Jable – Puerto de la Cruz.
  - Pista de acceso a Cofete.

Los accesos a Puerto de la Cruz y Cofete, que son los viales de carácter municipal están aún sin asfaltar.
En la siguiente tabla se muestra las longitudes de los viales interurbanos dentro del municipio de Pájara.

VIARIO INTERURBANO	Longitud (Km)
FV-2	34,84
FV-30	11,16
FV-56	4,86
FV-602	7,60
FV-605	27,80
FV-617	7,71
FV-618	2,98
FV-621	7,64
FV-627	1,83
PISTA MORRO JABLE-PTO DE LA CRUZ	17,64
PISTA ACCESO COFETE	9,12

B) VIARIO URBANO

La longitud del viario urbano para el tráfico rodado en cada uno de los diferentes núcleos urbanos se identifica en la siguiente tabla.

VIARIO URBANO	Longitud (Km)
PÁJARA (NÚCLEO URBANO)	7,8
COSTA CALMA	30,3
MORRO JABLE	18,8
PIEDRAS CAIDAS	1,4
ESQUINZO	1,4
MALNOMBRE – TIERRA DORADA	
LA LAJITA	4,4
LA PARED	3,9
TOTO	3,4
AJUY	1,3
EL CARDÓN	2,2
PUERTO DE LA CRUZ	-

El núcleo urbano de Puerto de la Cruz no tiene el viario bien definido al no existir pavimentación.

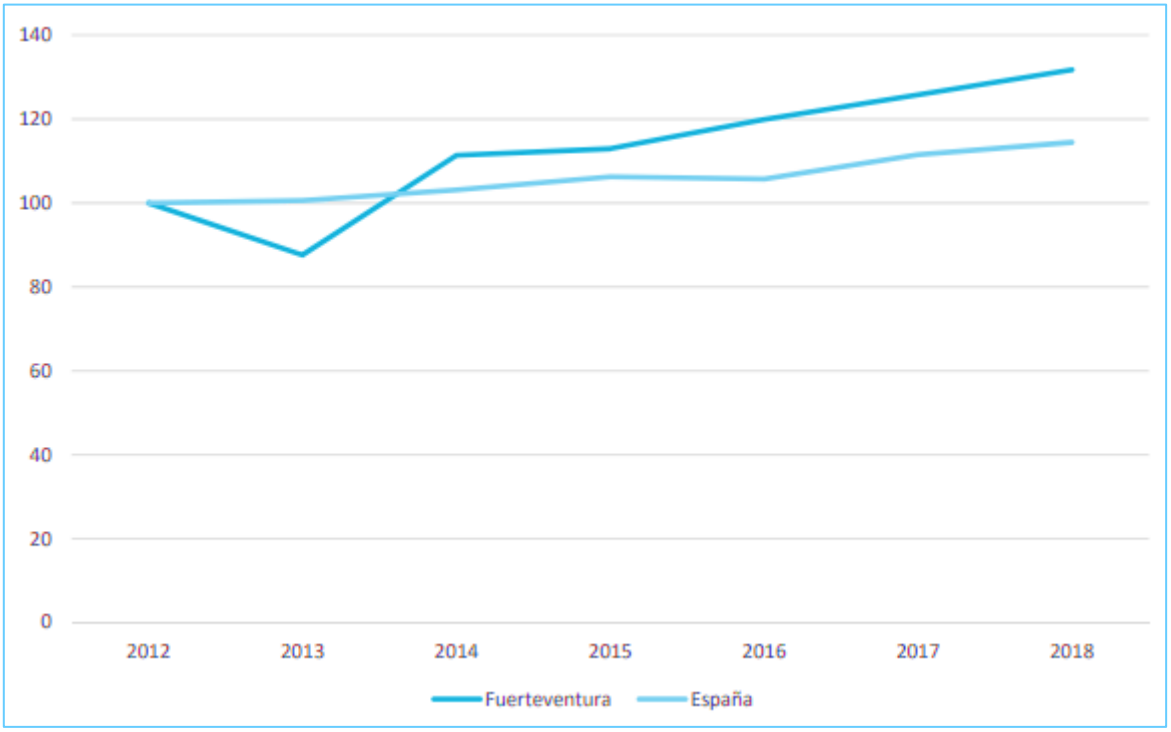
C) RED DE CAMINOS

La red de caminos identificada del municipio de Pájara asciende a unos 520km, de los cuales algunos pueden deberse a la circulación incontrolada persistente de vehículos.

3.5.2 DEMANDA

Para el análisis de la demanda de vehículos privados se parte de los datos de aforo de tráfico del Cabildo de Fuerteventura.

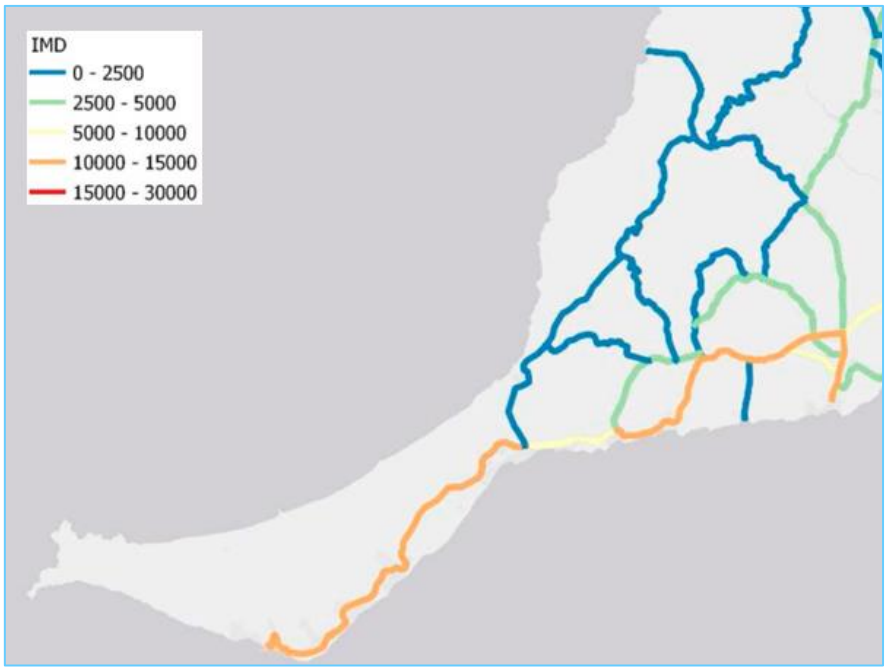
Según estos datos el tráfico de las carreteras de Fuerteventura en el período 2012-2018 ha crecido un 29%, muy por encima del aumento del tráfico de carreteras del resto de España en el mismo periodo (8%). El crecimiento medio anual en el periodo 2012-2018 es del +4,6%.



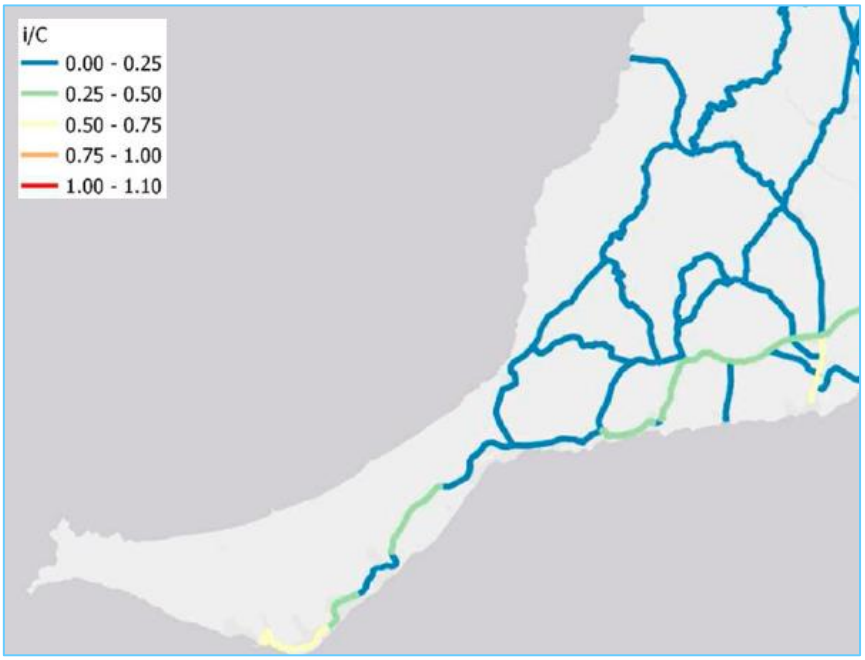
Evolución del tráfico por carretera (índice 100= 2012). Fuente: Cabildo y Fomento

EST	CTRA	LUGAR	Año						%
			2012	2013	2014	2015	2016	2018	pesados
14	FV-2	Tisajorey PK 54+460	7857	6784	8446	8533	9305	10104	7,4
15	FV-2	El Granillo Pk 64+000	9746	8915	11400	12052	5175		
16	FV-2	Costa Calma Pk 66+500	8324	8209	10357	11097	11981		
31	FV-30	Tuineje PK 39+620	1588	1497	1543	1797	1829		
33	FV-56	Valle La Lajira Pk 0+100	2093	1998	1956	2079	2497		
49	FV-605	La Pared Pk 27+790	1891	1812	1792	2042	1653		
50	FV-605	Pájara Pk 0+500	1363	1391	1855	1630	1819		
51	FV-617	Marcos Sánchez Pk 0+100	548	542	615	644	634		
52	FV-618	Cardón Pk 0+100	883	948	870	882	907		
53	FV-621	Ajuy Pk 0+100	761	1122	1709	12080	1456		
56	FV-2	Morro Jable Pk 86+900	9371	8235	12125	11639	11837		
57	FV-602	Esquinzo Pk 1+130	466	-	616	579	642		
60	FV-2	El Salmo Pk 74+710	7507	7966	8223	9074	9159	10645	6,1
61	FV-2	Mal Nombre Pk 77+250	7497	8063	8292	8712	9505	10284	5,7
62	FV-2	Butihondo Pk 79+770	8178	8731	9042	9903	11093		

Tabla de IMD estaciones aforo Cabido Fuerteventura en la zona del municipio de Pájara



Mapa IMD. Fuente Cabildo Fuerteventura



Mapa Nivel de saturación carreteras. Fuente Cabildo Fuerteventura

3.5.3 DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

A) VEHÍCULO ELÉCTRICO

El carácter insular de Fuerteventura favorece el uso del vehículo eléctrico al no realizarse desplazamientos diarios mayores de 200km, siendo la autonomía de estos vehículos uno de puntos débiles aún por mejorar.

Es necesario potenciar el coche eléctrico con puntos de recarga y otras medidas. Como por ejemplo la que ha realizado el ayuntamiento de adquisición de varios vehículos eléctricos para poder realizar una cobertura ecoeficiente de los desplazamientos vinculados a los servicios municipales.

El municipio no se encuentra preparado para que en el año horizonte 2030 el 50% de los vehículos sean eléctricos.

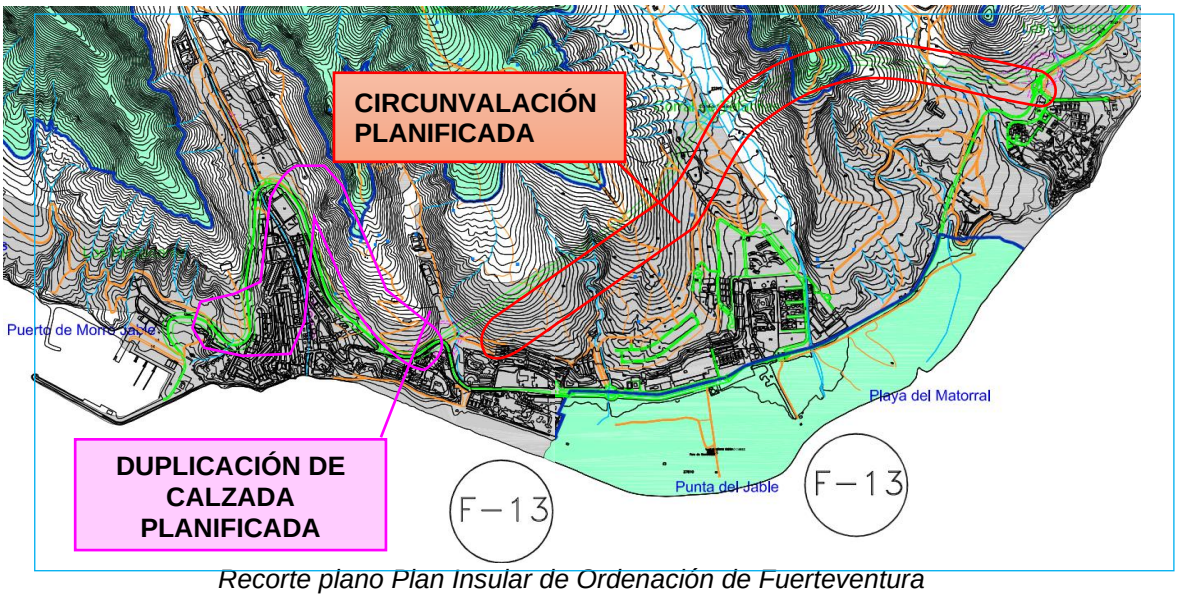
B) PROBLEMÁTICA CARRETERA FV-2

La carretera FV-2 a su paso por Morro Jable y de acceso al puerto presenta una única calzada con un carril por sentido, con una IMD de más de 10.000veh/día, lo cual es un nivel de ocupación ya bastante moderado, que se da sobre todo en las operaciones de descarga de Ferrys que llegan al puerto de Morro Jable.

La carretera FV-2 a su paso por el núcleo urbano La Solana – Matorral, lo hace en forma de Av. del Saladar, con numerosos pasos de peatones para dar acceso a la playa. Con una IMD de más de 10.000veh/día la avenida hace de barrera para el acceso a la playa y la estructura de avenida ralentiza la velocidad de circulación de la FV-2 en todo este tramo.

El Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura contempla la ejecución de:

- Circunvalación la Solana Matorral - prolongación FV-2 hasta Morro Jable.
- Duplicación de calzada FV-2 en Morro Jable acceso Puerto.



Recorte plano Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura

Adicionalmente el PIOF contempla actuación en la FV-2 consistente en circunvalación de La Lajita.

C) CAMINOS/PISTAS INCONTROLADAS

Otra problemática detectada es 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 todoterreno fuera de la red viaria establecida. Este hecho 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, e impidiéndose su práctica fuera de ellas.

3.6 APARCAMIENTO

3.6.1 OFERTA

En las siguientes tablas se desglosa la oferta de aparcamiento en el municipio de Pájara por núcleos urbanos.

	PÁJARA (NÚCLEO URBANO)		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	2752	275	
Aparc. en batería	945	94	
Bolsas de aparcamiento	2008	140	
Carga descarga	116	11	
TOTAL	5821	**520**	**0,48**

	COSTA CALMA		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	21.344	2134	
Aparc. en batería	20.411	2041	
Bolsas de aparcamiento	9124	638	
Carga descarga	816	81	
TOTAL	51695	**4.894**	**0,86**

	MORRO JABLE		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	18.500	1.850	
Aparc. en batería	25.846	2.584	
Bolsas de aparcamiento	13.866	970	
TOTAL	58.212	**5.404**	**0,65**

	LA SOLANA MATORRAL		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	1.852	185	
Aparc. en batería	8.470	845	
Bolsas de aparcamiento	4.333	303	
Carga descarga	525	52	
TOTAL	15.180	**1.335**	**0,83**

	PIEDRAS CAIDAS		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	325	32	
Aparc. en batería	1997	119	**0,28**
TOTAL	2.322	**151**	

	ESQUINZO		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	1.229	122	
Aparc. en batería	2.498	249	
Carga descarga	27	2	
TOTAL	3.754	**373**	**0,40**

	LA LAJITA		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	2.541	245	
Aparc. en batería	3.745	374	
Bolsas de aparcamiento	5.819	407	
TOTAL	12.105	**1.026**	**0,52**

	LA PARED		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	768	76	
Aparc. en batería	1052	105	
Bolsas de aparcamiento	1494	104	
TOTAL	3314	**285**	**0,57**

	TOTO		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	38	3	
Aparc. en batería	182	18	
TOTAL	220	**21**	**0,08**

	AJUY		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Aparc. en línea	533	53	
Aparc. en batería	180	17	
Bolsas de aparcamiento	1150	80	
TOTAL	1853	150	**1,88**

	EL CARDON		
	Superficie m2	plazas de aparcamiento ud	ratio plazas por habitante
Bolsas de aparcamiento	411	28	
TOTAL	411	28	**0,25**

Los núcleos y urbanos de Puerto de la Cruz y Cofete tienen su viario sin pavimentar y sin delimitación de plazas de aparcamiento.

3.6.2 DEMANDA

A continuación, se exponen las principales demandas de aparcamiento.

A) ZONA TENSIONADA MORRO JABLE

La zona urbana de Morro Jable, entre la carretera FV-2 y la playa, presenta una gran demanda de plazas de aparcamiento. Se han acometido actuaciones recientes como aumentar la bolsa de aparcamiento cubriendo parte del barranco del Ciervo, pero aun así la demanda sigue superando a la oferta disponible en esta zona.

B) PREVISIÓN ZONA TENSIONADA LA LAJITA

La escasa dotación de plazas de aparcamiento contempladas en el planeamiento vigente del Suelo Urbanizable Programado SUP-12 Zona residencial en La Lajita, si se desarrolla va a provocar los mismos problemas de aparcamiento que tiene Morro Jable en la actualidad.

C) DOTACIÓN PARA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

La implantación del vehículo eléctrico implica que la demanda de plazas de aparcamiento con instalación para recargar los vehículos, vaya a aumentar progresivamente. Está demanda será aún mayor en las zonas donde las viviendas no dispongan de garaje o aparcamiento privado.

3.6.3 DIAGNOSIS

El núcleo urbano de Pájara no presenta problemas significativos de aparcamiento su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,48 plazas por habitante, pero la mayoría de las viviendas cuentan con garaje.

El núcleo urbano de Costa Calma no presenta problemas significativos de aparcamiento su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,86 plazas por habitante, no obstante, este ratio no incluye la población turística, pero tampoco las plazas de aparcamiento privadas de los complejos turísticos. Si se observa más presión en la zona de playa donde existen zonas de aparcamiento sin pavimentar ni ordenar.

Zona de aparcamiento en playa de Costa Calma

El núcleo urbano de Morro Jable presenta problemas de aparcamiento en su parte por debajo de la FV-2. Su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,86 plazas por habitante, pero al ser una zona comercial, de restauración y su proximidad a la playa hace que tenga una mayor presión por personas que quieren acceder a estas zonas.

El núcleo urbano de La Solana Matorral no presenta problemas significativos de aparcamiento su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,83 plazas por habitante, no obstante, esta ratio no incluye la población turística, pero tampoco las plazas de aparcamiento privadas. No obstante, si pueden existir problemas de aparcamiento en la Avenida del Saladar en determinadas épocas y horarios por la confluencia en esta Avenida por un lado de la Playa y por otro de los centros comerciales. Se observa que existen zonas de aparcamiento sin pavimentar y sin ordenación.

Zonas de aparcamiento sin pavimentar / sin ordenación

El núcleo urbano de La Lajita no presenta problemas de aparcamiento en la actualidad, su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,52 plazas por habitante, no obstante, como se comentó anteriormente, esta situación puede cambiar si se desarrolla el Suelo Urbanizable Programado según el planeamiento vigente, con un déficit de dotación de plazas de aparcamiento.

El núcleo urbano de Piedras Caídas presenta algunos problemas de aparcamiento, su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,28 plazas por habitante, no obstante, esta ratio no incluye la población turística, pero tampoco las plazas de aparcamiento privadas de los complejos turísticos. Los problemas se observan en las zonas de puertas de acceso del complejo Aldiana Fuerteventura, donde se concentran vehículos sin permiso para acceder al complejo convirtiendo de forma espontánea el vial de dos carriles por sentido sin plaza de aparcamiento, en un vial de carril con un carril con sentido alternativo y aparcamiento. La baja intensidad de tráfico hace que estos problemas no sean importantes.

Zona acceso complejo Aldiana Fuerteventura

El núcleo urbano de La Pared no presenta problemas significativos de aparcamiento, su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,57 plazas por habitante, pero la mayoría de las viviendas cuentan con garaje y no tiene presión turística.

El núcleo urbano de Toto presenta problemas de aparcamiento, su ratio de plazas de aparcamiento es de 0,08 plazas por habitante, pero la mayoría de las viviendas cuentan con garaje y no tiene presión turística. Aun así, las zonas de aparcamiento bien definidas y ordenadas son muy escasas.

El núcleo urbano de Ajuy tiene una bolsa de aparcamiento a su entrada sin pavimentar, aparte de eso se está aparcando en la zona del cauce del barranco frente a la playa.

Los núcleos y urbanos de Puerto de la Cruz y Cofete tienen su viario sin pavimentar y sin delimitación de plazas de aparcamiento.

Núcleo urbano de Puerto de la Cruz

3.7 DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS

La única zona logística de mercancías significativa es la zona portuaria de Morro Jable, donde existe explanada para estacionamiento de vehículos pesados. No se detectan problemas de sobreocupación.

No existen otros enclaves de importancia en el municipio donde sea necesario disponer infraestructuras para la distribución de mercancías ni están planificadas a corto plazo.

Zona portuaria Morro Jable

La problemática detectada es que todos los vehículos pesados que entran y salen por el puerto de Morro Jable, tienen que atravesar la Av. del Saladar, que es de carácter urbano y hace de frontera entre el núcleo urbano de la Solana-Matorral y su playa.

3.8 TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD

3.8.1 CONTROL DE TRÁFICO

No se tiene conocimiento de que exista una infraestructura de control de tráfico a nivel municipal

La red de semaforización consta sólo de unos semáforos de en la antigua FV-2 a su paso por Costa Calma y otro par en la FV-2 en la rotonda de rotonda sobre el barranco del Ciervo en Morro Jable.

No existe CCTV (cámaras de vídeo) para observar el tráfico.

La infraestructura de aforos de tráfico se limita a las carreteras insulares, podría ser conveniente su ampliación dotando una estación de aforos a la carretera de acceso a Puerto de la Cruz y Cofete.

3.8.2 ESTACIONAMIENTO REGULADO

No existen zonas con estacionamiento regulado mediante pago (zona azul, verde…) en el municipio de Pájara.

3.8.3 TARJETA DE TRANSPORTE PÚBLICO CIUDADANA

Como se expuso en el apartado tarifario del transporte público mediante guagua, existe un elenco de tarjeta de transporte.

3.8.4 APLICACIONES INFORMÁTICAS

A parte de la información del tráfico de la FV-2 proporcionada por Google maps, no se tiene conocimiento que exista aplicación informática para la gestión de aspectos de la movilidad cuyo contenido puede ser:

- Geoposicionamiento de las guaguas y estimación de tiempo de llegada a las paradas.
- Gestión de aparcamiento, (situación de puntos de recarga vehículo eléctrico, ubicación de bolsas de aparcamiento con estado de ocupación…)
- Control de tráfico e información a los usuarios.

Información del tráfico proporcionada por Google maps zona Morro Jable

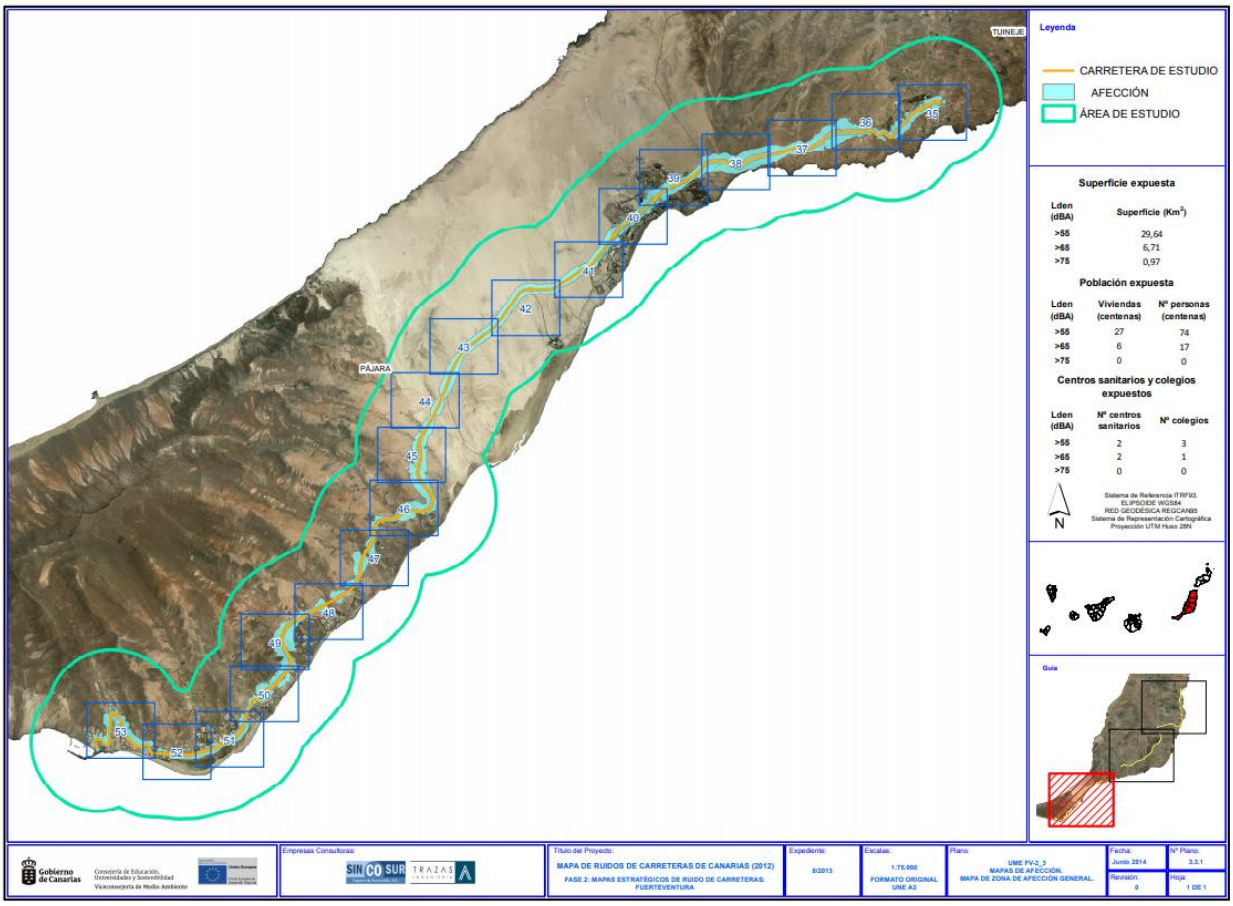
4. EXTERNALIDADES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

4.1 SEGURIDAD VIAL - ACCIDENTALIDAD

No se dispone de información de puntos de concentración de accidentes asociados a la movilidad, en el municipio de Pájara.

4.2 CONTAMINACIÓN ACUSTICA

En cuanto a la contaminación acústica, existe el estudio realizado por el gobierno de Canarias denominado MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012), que analiza la contaminación acústica de la carretera FV-2 a lo largo del municipio de Pájara.



Mapa general del estudio MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012), zona municipio Pájara

En el estudio se localizan las siguientes afecciones principales:

Población expuesta

Lden (dBA)	Viviendas (centenas)	Nº personas (centenas)
>55	27	74
>65	6	17
>75	0	0

Centros sanitarios y colegios expuestos

Lden (dBA)	Nº centros sanitarios	Nº colegios
>55	2	3
>65	2	1
>75	0	0

Estas afecciones analizando este estudio se localizan principalmente en los núcleos de Morro Jable, Solana - Matorral, Costa Calma y La Lajita. En el caso de Costa Calma se espera que la contaminación acústica se haya reducido desde la elaboración del estudio con la apertura del tramo de la FV-2 de circunvalación del núcleo urbano.

MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012). Zona Morro Jable y Solana Matorral

MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012). Zona Costa Calma

MAPA DE RUIDOS DE CARRETERAS DE CANARIAS (2012). Zona La Lajita

4.3 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El tráfico rodado mediante motores de combustión produce contaminación atmosférica mediante, la emisión de partículas minerales, NOx, SO2… por el tubo de escape: principalmente partículas de carbono. Las emisiones de este tipo son más importantes en vehículos pesados (camiones y guaguas). En lo relativo a los turismos, emiten más los turismos diésel que los turismos gasolina.

En el municipio de Pájara en cuanto al tráfico rodado no se observan efectos significativos sobre la contaminación atmosférica debidas a el tráfico rodado dado su carácter de emisiones difusas y ventilación natural de la zona que favorece su dispersión.

En cuanto al tráfico portuario existe una contaminación localizada en el puerto de Morro Jable, asociada a los ferrys cuando se encuentran en esta infraestructura. No existe estación de control atmosférica en la zona del puerto de Morro Jable para evaluar dicha contaminación. Esta contaminación se puede estimar similar a la del entorno del Puerto del Rosario en las proximidades de su puerto.

Estación	Dióxido de azufre SO2	Dióxido de nitrógeno NO2	Partículas PM2.5	Partículas PM10	Ozono O3
Casa Palacio-Puerto del Rosario [Ubicación]	Muy buena	No disponible	Muy buena	Buena	Muy buena

Índice de Calidad del Aire (ICA) estación Casa Palacio de puerto del Rosario. Fuente Gobierno de Canarias

Zona puerto Morro Jable

4.4 CAMBIO CLIMÁTICO

En la lucha contra el cambio climático y otros objetivos el Libro Blanco Europeo sobre el Transporte Presentado por la Comisión Europea en 2011, establece diferentes estrategias para el escenario 2010 a 2050, entre las cuales las que afectan directamente al municipio de pájara en su estrategia de transporte se encuentran.

- Disminución de un 60% de las emisiones de CO2 para el año 2050.
- Eliminación de la utilización de los combustibles fósiles en el ámbito urbano
- 50% de vehículos con combustibles alternativos para el año 2030.
- Eliminación progresiva de vehículos que funcionan sin combustibles alternativos para 2050.
- Conseguir una logística libre de CO2 en los mayores centros urbanos 2030.

5. RESUMEN DE DIAGNÓSTICO

5.1 MOVILIDAD GLOBAL

El tipo de movilidad en los desplazamientos dentro de los núcleos urbanos del municipio de Pájara es la peatonal. En el caso de los núcleos urbanos más extensos como Costa Calma y Morro Jable también se da el uso del vehículo privado o taxi con importancia.

En el caso de la movilidad entre núcleos urbanos y con otros municipios, el tipo de movilidad es el uso de vehículo privado y transporte público (guagua-taxi). A parte está el caso de la conexión con Las palmas de Gran Canaria desde el Puerto de Morro Jable que se realiza mediante ferry.

La principal ruta de desplazamientos por intensidad dentro del municipio de Pájara es la carretera FV-2.

La movilidad de paso por el municipio de Pájara está asociada a la conexión mediante ferry con Las Palmas de Gran Canaria desde el Puerto de Morro Jable.

5.2 MOVILIDAD A PIE

La movilidad peatonal se circunscribe únicamente a los desplazamientos dentro de cada núcleo urbano del municipio de Pájara. Únicamente se observa movilidad a pie habitual entre los núcleos urbanos de Morro Jable y la Solana Matorral por su proximidad.

Los mayores problemas asociados a la movilidad peatonal son debidos al estado de las aceras ya sea por sus dimensiones de anchura insuficiente, el estado de su pavimento, o incluso su inexistencia. A parte de eso existen otros problemas como la existencia de barreras arquitectónicas y efecto barrera de la antigua FV-2 a su paso por Costa Calma, la FV-2 a su paso por la Solana Matorral por su intensidad de tráfico-y barrancos como el del Ciervo en Morro Jable.

Tampoco existen grandes zonas peatonales, reseñando únicamente como tal La zona del casco antiguo de Morro Jable y su paseo marítimo.

5.3 MOVILIDAD EN BICICLETA

El municipio de Pájara cuenta con una importante infraestructura de carril bici de 9,7 Km concentrados entre La Solana Matorral y Costa Calma cuya intención es crear un corredor ciclista entre Morro Jable y Costa Calma e incluso La Lajita, pero que esta sin completar aún. Este corredor permitiría unir toda la zona costera con mayor densidad de población y con mayor presencia turística.

5.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte en Guagua

Por el municipio de Pájara existen hasta 9 líneas de guagua, siendo la línea de guagua nº1 Puerto Rosario – Morro Jable más la línea nº10 Puerto del Rosario – Morro Jable (por Pozo Negro), el 80% de los viajes respecto al resto de líneas de Guagua que pasan por el municipio de Pájara.

El alto número de paradas que tienen en su recorrido de las líneas 1 y 10, y el largo tiempo de desplazamiento aconseja duplicarla con un servicio de Guagua Express, para reducir el tiempo de espera y aumentar su velocidad comercial, con paradas mucho menos numerosas centradas en una Puerto de Morro Jable, una en La Solana – Matorral, una en Costa Calma, una en La Lajita, una en Gran Tarajal, y conexión directa con el Aeropuerto, Hospital, centro comercial las Rotondas y estación

guaguas de Puerto del Rosario. Esta línea express ya está planificada en el Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura 2019-2022.

Transporte en Ferry

Desde el puerto de Morro Jable existe conexión con ferry con Las Palmas de Gran Canaria, esta conexión está operada actualmente por dos Navieras (Armas y Fred Olsen). El Puerto de Morro Jable por su conexión vía ferry con Gran Canaria es un gran centro origen/destino de viajes y que supone la práctica totalidad de los viajes de paso por el municipio de Pájara.

Taxi

2019 existían 77 licencias de taxi y 4 de Eurotaxi, lo cual supone un taxi por cada 263 habitantes residentes en el municipio o lo que es lo mismo una ratio de 3,80 taxis por cada 1.000 habitantes. Esta ratio es normal para una zona turística como es el municipio de Pájara.

5.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Vehículo eléctrico

Es necesario disponer de medidas para fomentar el uso del vehículo eléctrico.

La futura expansión e implementación del vehículo eléctrico implica la necesidad de disponer de la infraestructura necesaria para la recarga de dichos vehículos.

Necesidades viario

La principal necesidad de mejora del viario se centra en la carretera FV-2 a su paso por Morro Jable – La Solana Matorral. Esta carretera presenta problemas de efecto barrera, altas intensidades de tráfico para una carretera de una calzada con un carril por sentido, y velocidades reducidas para una carretera insular de su importancia en el tramo coincidente con la Av. El Saladar. Está planificado en el PIOF realizar circunvalación en núcleo Solana – Matorral y duplicar calzada en el tramo de Morro Jable.

Otras necesidades son la mejora del vial de acceso a Puerto la Cruz y Cofete, circunvalación FV-2 La Lajita…

5.6 APARCAMIENTO

Zona tensionada Morro Jable

La zona urbana de Morro Jable, entre la carretera FV-2 y la playa, presenta una gran demanda de plazas de aparcamiento. Se han acometido actuaciones recientes como aumentar la bolsa de aparcamiento cubriendo parte del barranco del Ciervo, pero aun así la demanda sigue superando a la oferta disponible en esta zona

Previsión zona tensionada La Lajita
La escasa dotación de plazas de aparcamiento contempladas en el planeamiento vigente del Suelo Urbanizable Programado SUP-12 Zona residencial en La Lajita, cuando se desarrolle va a provocar los mismos problemas de aparcamiento que tiene Morro Jable en la actualidad.

Dotación para el vehículo eléctrico

La implantación del vehículo eléctrico implica que la demanda de plazas de aparcamiento con instalación para recargar los vehículos, vaya a aumentar progresivamente. Está demanda será aún mayor en las zonas donde las viviendas no dispongan de garaje o aparcamiento privado.

Otros problemas

Existen otros problemas asociados a falta de pavimentación-ordenación de bolsas de aparcamiento…en proximidades de centros de atracción de viajes (playas, centros comerciales…).

5.7 DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS

La única zona logística de mercancías significativa es la zona portuaria de Morro Jable, donde existe explanada para estacionamiento de vehículos pesados. No se detectan problemas de sobreocupación.

5.8 TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA MOVILIDAD

No existe CCTV (cámaras de vídeo) para observar el tráfico.

No existe estacionamiento regulado mediante pago.

No existe infraestructura de vigilancia de la movilidad con la excepción de los aforos de tráfico que realiza puntualmente le cabildo de Fuerteventura en las carreteras de su competencia.

Los ciudadanos tienen a su disposición tarjetas de transporte del Cabildo de Fuerteventura para el uso de las Guaguas.

No existen aplicaciones informáticas sobre el posicionamiento de las guaguas y tiempo estimado de espera de llegada.

5.9 EXTERNALIDADES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

La zona susceptible de tener mayor contaminación atmosférica asociada a los medios de transporte es el entorno de la zona portuaria de Morro Jable. No existe estación de medida de parámetros en la zona, no obstante, por similitud a la estación de Casa Palacio-Puerto del Rosario la calidad del aire esperable es buena.

La diversidad de normativa europea, estatal… para cumplimiento de los compromisos de lucha contra el cambio climático va a fomentar el uso del vehículo eléctrico de manera drástica en los próximos años. No existe infraestructura adecuada para la expansión prevista del vehículo eléctrico.

La contaminación acústica más relevante se localiza en el entorno de la carretera FV-2 a su paso por los núcleos de Morro Jable, La Solana- Matorral y La Lajita.

Diciembre 2021

43821865B
ANATAEL MENESES LLANOS
(R: B38811659)
Fecha: 2021.12.22 15:38:29 Z

Fdo: Coderch, Urbanismo y Arquitectura, SLP

Fdo. Civilport Ingenieros SLP