



Área de Presidencia

Secretaría General del Pleno.

SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO DEL EXCELENTÍSIMO CABILDO INSULAR DE TENERIFE CELEBRADA EL DÍA 27 DE ABRIL DE 2018.

En la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, a veintisiete de abril de dos mil dieciocho, siendo las diez horas y veintidós minutos se reunió el Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife, en el Salón de Sesiones del Palacio Insular, bajo la Presidencia del Excmo. Sr. Don CARLOS ALONSO RODRÍGUEZ, Presidente de dicha Excm. Corporación, para celebrar sesión ORDINARIA de la misma, previo cumplimiento de los requisitos legales para ello prevenidos, con asistencia del Sr. Interventor de Fondos, Don ANTONIO MESSÍA DE YRAOLA y del Secretario General, Don DOMINGO JESÚS HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ.

Concurren los Sres. Consejeros:

Grupo Coalición Canaria.

Don Efraín Medina Hernández.

Doña María Coromoto Yanes González.

Don Antonio García Marichal.

Don Alberto Bernabé Teja.

Don Jesús Morales Martínez.

Don Félix Fariña Rodríguez.

Don Leopoldo Benjumea Gámez.

Doña María del Cristo Pérez Zamora.

Doña Carmen Delia Herrera Priano.

Grupo Socialista.

Doña Josefa María Mesa Mora.

Don Aurelio Abreu Expósito.

Don Miguel Ángel Pérez Hernández.

Doña Amaya Conde Martínez.

Don José Antonio Valbuena Alonso.

Doña Estefanía Castro Chávez.

Don Manuel Fernando Martínez Álvarez.

Grupo Popular.

Don Pedro Suárez López de Vergara.

Doña Ana Zurita Expósito.

Don Manuel Fernández Vega.

Don Sebastián Ledesma Martín.

Doña Natalia Asunción Mármol Reyes.

Don Manuel Domínguez González.

Grupo Podemos.

Don Fernando Sabaté Bel.

Doña Milagros de la Rosa Hormiga.

Don Julio Concepción Pérez.

Doña Francisca Rosa Rivero Cabeza.

Doña María José Belda Hernández.

No Adscrito:

Don Nicolás Hernández Guerra de Aguilar.

Asisten como Directores/as Insulares:

Doña Dolores Alonso Álamo.

Doña Juana María Reyes Melián.

Don Juan Carlos Pérez Frías.

Doña Marta Arocha Correa.

Don Jesús Martín de Bernardo Rodríguez.

Doña Ofelia Manjón- Cabeza Cruz.

Doña Juana de la Rosa González.

Don Javier Rodríguez Medina.

Don Miguel Becerra Domínguez.

Seguidamente se adoptaron los siguientes acuerdos:

ÁREA DE PRESIDENCIA.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE ASESORAMIENTO LEGAL AL PLENO Y A LAS COMISIONES PLENARIAS, DE REGISTRO Y FE PÚBLICA DE DICHS ORGANOS.

1.- Lectura y aprobación, si procede, de las actas de las sesiones celebradas los días 2 de marzo y 2 de abril de 2018.

A continuación se procede a dar lectura a las actas de las sesiones celebradas los días 2 de marzo y 2 de abril de 2018, las cuales, no presentándose objeciones ni enmiendas a las mismas, son aprobadas por unanimidad de los asistentes.

VICESECRETARÍA GENERAL.

2.- Dación de cuenta de los Decretos y Resoluciones de los órganos superiores y directivos de la Administración Insular, dictados en el mes de marzo de 2018, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 62 del R.O.F.

En cumplimiento de lo que dispone el artículo 62 del R.O.F. a los efectos de control y fiscalización de la gestión de los órganos de gobierno a que se refiere el artículo. 33.2,e) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, se da cuenta de los decretos de la Presidencia y de las Resoluciones de los Consejeros Insulares de Área, Consejeros Delegados y demás órganos superiores y directivos de la Administración Insular, dictados en el mes de marzo de 2018.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS.

3.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, para la coordinación del transporte público de viajeros urbano e interurbano.

Visto el **Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para la coordinación del transporte público de viajeros urbano e interurbano**, cuyo tenor literal es el siguiente:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, PARA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS URBANO E INTERURBANO

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. Carlos Enrique Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización de

Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada en sesión celebrada el 29 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. José Manuel Bermúdez Esparza, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en nombre y representación de la indicada Corporación Municipal, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 124.4. a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización del Pleno de la Corporación otorgada en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2017.

EXPONEN

1. Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera y de uso general tienen el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente, en virtud de art. 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, "Ley 13/2007").
2. El art. 9.1 de la Ley 13/2007 permite a las Administraciones Públicas Canarias competentes en materia de transporte por carretera "que hagan uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinador de sus respectivas atribuciones".
3. El art. 55.1 de la Ley 13/2007 define el "transporte insular integrado" como aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por las distintas modalidades de transporte público regular de viajeros por carretera en los términos de la presente ley.
4. De conformidad con el art. 56 y 57 de la Ley 13/2007, el transporte urbano e interurbano forman parte del transporte insular integrado.
 - a) El transporte urbano se define como aquel que se desarrolla en núcleos consolidados de población dentro de un mismo término municipal, así como el que comunique entre sí núcleos poblacionales diferentes situados en el mismo ámbito territorial municipal según se establezca reglamentariamente.

La competencia en la regulación, planificación, administración, financiación y gestión corresponde a los Ayuntamientos del municipio donde se desarrolle el transporte urbano. Cabe destacar el art. 26.1.d de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que en los municipios con una población superior a los 50.000 habitantes (como es el caso del municipio de Santa Cruz de Tenerife), deberá prestarse obligatoriamente el servicio de transporte urbano de viajeros.
 - b) El transporte interurbano es aquel que se desarrolla y comunica núcleos poblacionales diferentes situados dentro de una misma isla, siempre que no sean del mismo término municipal.

La competencia de planificación, financiación y gestión del transporte interurbano compete a los Cabildos Insulares con sujeción a lo dispuesto en esta Ley, en particular en cuanto a las modalidades de gestión.
5. La propia Ley 13/2007, en su art. 55.4 contempla que la gestión del transporte insular integrado se pueda realizar a través de los diferentes instrumentos de gestión, como por ejemplo consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros.

Hay que destacar también que el art. 49 de la Ley 13/2007 prevé como excepción a la regla general de prestación del servicio de transporte público

mediante concesión administrativa, que pueda gestionarse directamente, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada por el carácter o naturaleza del servicio, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social debidamente justificados.

- 6. En virtud, de lo anteriormente señalado, el Cabildo Insular de Tenerife gestiona de forma directa la prestación del servicio de transporte público interurbano, a través TITSA, que está reconocido como medio propio de la Corporación Insular, de conformidad con el art. 24.6 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, ya que es una empresa, cuyo capital social le pertenece íntegramente y tiene como objeto social, la prestación de servicios de transporte público colectivo de pasajeros en guagua en la Isla de Tenerife (tanto urbanos como interurbanos).*
- 7. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha formalizado varios conciertos y convenios con TITSA para la prestación del servicio de transporte público urbano en su término municipal, desde 1979 hasta 2012. A partir de 2013 el Ayuntamiento ha suscrito varios Convenios de Colaboración con el Cabildo Insular de Tenerife, para la financiación y regulación del servicio de transporte público urbano en su término municipal, que ha prestado TITSA como medio propio del Cabildo. El último de ellos se suscribió en 2016 y ha sido prorrogado durante el 2017.*
- 8. La suscripción de este Convenio atiende a la voluntad de las dos Administraciones Públicas de definir una fórmula definitiva que permita, dentro de un marco de cooperación y con unos objetivos de optimización y eficiencia de los recursos públicos ya existentes, la prestación del servicio público de transporte urbano en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.*
- 9. En el Informe de la Secretaria General del Pleno, de 11 de abril de 2017, relativo "a la aprobación del Convenio de cooperación interadministrativa entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de La Laguna en materia de transporte público regular de viajeros de ámbito urbano en el término municipal de La Laguna", se realiza un estudio sobre las posibles fórmulas de prestación del servicio de transporte urbano, aplicables también al caso del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Cabe destacar que el informe llega a la conclusión de que la suscripción de un Convenio, de conformidad con el art. 49 de la Ley 40/2015, de 2 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, "Ley 40/2015"), solo puede tener una duración máxima de 8 años, incluido el periodo de prórroga, por lo que pone de relieve el carácter puramente colaborativo y puntual que tienen estos instrumentos de relación interadministrativa, no diseñados para la prestación permanente, homogénea y estable de un servicio público esencial, como es, el servicio de transporte regular de viajeros con carácter urbano.*

Asimismo, se hace referencia a la Jurisprudencia europea, que desde 1999, viene rechazando la posibilidad de que se proceda a la suscripción de convenios de colaboración interadministrativos con el fin exclusivo de que una de ellas utilice a su empresa pública, medio instrumental y propio para prestar un servicio público a la otra, cuando la entidad territorial que recibe el servicio no ejerce sobre la sociedad mercantil el control análogo al que ejercer sobre sus propios servicios, así como el resto de requisitos previstos en los arts. 4.1. n) y 24.6 del TRLCSP (sentencias del TJUE de 18 de noviembre de 1999, de 13 de octubre de 2005, de 11 de mayo de 2006, de 19 de abril de 2007 y 13 de noviembre de 2008).

En este sentido, la sentencia del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2003, admite la prestación de servicios públicos locales mediante fórmulas jurídicas de cooperación y colaboración, sin que ello implique vulneración del principio de la autonomía local en el ejercicio de las competencias propias, siempre y cuando no se infrinjan los postulados constitucionales y los condicionamientos impuestos por el propio ordenamiento jurídico, especialmente en lo que se refiere al diseño de las respectivas competencias que puede verse afectado cuando con la invocación de la necesaria colaboración, en lugar de una participación igualitaria, se establezcan mecanismos de subordinación que resulten contrarios a la propia autonomía municipal. Entiende el Tribunal que ello se solventa si la gestión del medio instrumental utilizado para la prestación del servicio en cuestión es cogestionado por las Administraciones Públicas que suscriben el Convenio de Colaboración.

10. *De acuerdo con lo anteriormente expuesto, TITSA podría realizar el transporte público de viajeros urbano si fuese medio propio o servicio técnico del Ayuntamiento.*
11. *La regulación del medio propio se encuentra por un lado, en los arts. 4.1.n) y 24.6 del TRLCSP y el art. 12 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, "Directiva 2014/24/UE"):*
 - *El art. 24.6 del TRLCSP, establece que se puede considerar como medio propio y servicios técnicos aquellos poderes adjudicadores para los que realicen la parte esencial de su actividad cuando éstos ostenten sobre los mismos un control análogo al que pueden ejercer sobre sus propios servicios. Si se trata de sociedades, además, la totalidad de su capital tendrá que ser de titularidad pública. Asimismo, se deberá hacer constar en los estatutos de la entidad que actúe como medio propio y servicio técnico esta condición y precisar el régimen de las encomiendas que se les puedan conferir o las condiciones en que podrán adjudicárseles contratos.*
 - *El art. 12 de la Directiva 2014/24/UE establece varios supuestos de lo que denomina "contratos públicos entre entidades del sector público", entre los cuales cabe destacar los previstos en los apartados 1 y 3:*
 - *El art. 12.1 de la Directiva 2014/24/UE se refiere al caso en que un poder adjudicador atribuye un encargo a una persona jurídica (de Derecho público o privado) sobre la que ejerza un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.*
 - *Mientras que art. 12.3 de Directiva 2014/24/UE se refiere a los encargos que se realicen a una entidad sobre la cual varios poderes adjudicadores ejerzan un control análogo al que ejercen sobre sus propios servicios. Al efecto, para considerar que existe un control análogo conjunto deben concurrir los tres requisitos enumerados en el referido apartado:*
 - i) *Que los órganos decisorios de la persona jurídica controlada estén compuestos por representantes de todos los poderes adjudicadores participantes. Cada representante puede representar a varios poderes adjudicadores participantes o a la totalidad de los mismos,*
 - ii) *Que esos poderes adjudicadores puedan ejercer conjuntamente una influencia decisiva sobre los objetivos estratégicos y las decisiones significativas de la persona jurídica controlada, y*
 - iii) *Que la persona jurídica controlada no persiga intereses contrarios a los intereses de los poderes adjudicadores que la controlan.*

12. *A la vista de lo expuesto anteriormente, y teniendo en cuenta que lo que se pretende es que TITSA se convierta en medio propio del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife mediante la adquisición de una acción del capital de la Mercantil y que obtenga representación en su Consejo de Administración, el supuesto aplicable es el previsto en el apartado 3 del art. 12 de la referida Directiva.*

- *El apartado 3 del art. 12, exige los tres requisitos siguientes para adjudicar un contrato a un medio propio conjunto de varias entidades:*

a) *que el poder adjudicador ejerza sobre dicha persona jurídica, conjuntamente con otros poderes adjudicadores, un control análogo al que ejerce sus propios servicios;*

b) *que más del 80 % de las actividades de esa persona jurídica se lleven a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados por los poderes adjudicadores que la controlan o por otras personas jurídicas controladas por los mismos poderes adjudicadores;*

c) *que no exista participación directa de capital privado en la persona jurídica controlada, con la excepción de las modalidades de participación de capital privado que no supongan un control o una posibilidad de bloqueo y que vengán impuestas por las disposiciones de la legislación nacional, de conformidad con los Tratados, y que no suponga el ejercicio de una influencia decisiva sobre la persona jurídica controlada.*

13. *El plazo de transposición de la Directiva 2014/24/UE venció el 16 de abril de 2016. España solamente ha incorporado en el TRLCSP distintos preceptos puntuales de la Directiva y, recientemente, ha aprobado la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al Ordenamiento Jurídico Español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo, 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, “Ley 9/2017”).*

De conformidad con la disposición final decimosexta de la Ley 9/2017, su entrada en vigor tendrá lugar transcurridos 4 meses desde su publicación, esto es, el 9 de marzo de 2018 (salvo algunos preceptos para los cuales se establecen plazos de entrada en vigor distintos).

En consecuencia, hasta la entrada en vigor de la Ley 9/2017, se aplicará el TRLCSP y los preceptos de la Directiva que estén suficientemente claros y precisos y no establezcan obligaciones sujetas a excepción o condición alguna, tendrán efecto directo, de conformidad con la Resolución de 16 de marzo de 2016 de la Dirección General del Patrimonio del Estado, por la que se publica la Recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa sobre el efecto directo de las nuevas Directivas comunitarias en materia de contratación pública.

14. *En virtud de lo anterior, los requisitos del apartado 3 del art. 12 tienen la siguiente aplicación:*

- *El requisito de la letra a) relativo al “control conjunto” goza de efecto directo por que está suficientemente claro, preciso e incondicionado y no se opone al contenido del art. 24.6 del TRLCSP, ya que se viene interpretando que el “control análogo” concurre cuando los poderes adjudicadores tengan participación en el capital de la entidad que actúa como medio propio.*

Como ejemplo claro de esta interpretación nos encontramos con la utilización de la Empresa de Transformación Agraria, S.A., (TRAGSA) cuyo capital

pertenece mayoritariamente a la Administración General del Estado y en pequeños porcentajes a las Comunidades Autónomas que voluntariamente decidan participar, lo que les permitiría considerar a tal sociedad como medio propio de todas ellas.

- *El requisito de la letra b) por el que se establece que un 80% de la actividad del medio propio debe realizarse para ejecutar cometidos confiados por la entidad de la que depende, aunque no aparece recogido en el art. 24.6 del TRLCSP, no se opone en su contenido y al estar suficientemente claro, preciso e incondicionado, goza de efecto directo.*
- *El requisito de la letra c) relativo a la no participación de capital privado en la entidad que tiene la condición de medio propio, ya está recogido en el art. 24.6 del TRCLSP por lo que es de aplicación directa, salvo la excepción a la que se refiere la letra c) del art. 12.3 de la Directiva 2014/24/UE (por no ser suficientemente precisa no tiene efecto directo).*

15. *Aunque la Ley 9/2017 no ha entrado en vigor y, en consecuencia, no es de aplicación al caso que nos ocupa, hay que destacar que regula los encargos de los poderes adjudicadores a medios propios personificados y, en su art. 32.4, plasma el supuesto contemplado en el art. 12.3 de la Directiva 24/2014/UE, estableciendo, en rasgos generales, los mismos requisitos para considerar a una persona jurídica (pública o privada) como un medio propio de dos o más poderes adjudicadores que sean independientes entre sí y para determinar que concurre un control conjunto.*

16. *Para que TITSA se convierta en medio propio del Ayuntamiento solamente falta el requisito del “control conjunto”, porque ya concurren los requisitos de las letras b) y c) del art. 12.3 de la Directiva 2014/24/UE, al tratarse de una sociedad de capital íntegramente público y dedicar el 80% de su actividad a realizar los cometidos encomendados por el Cabildo Insular de Tenerife.*

Con la finalidad de dar cumplimiento al requisito de “control conjunto”, el Ayuntamiento pretende adquirir una acción del capital social de TITSA, que se le reconozca representación en el Consejo de Administración y que se modifiquen los Estatutos de la mercantil para que expresamente figure como medio propio de la Corporación municipal.

17. *En consecuencia, las partes suscriben el presente Convenio de Colaboración, con las siguientes*

CLÁUSULAS

PRIMERA.- Objeto del Convenio.

Es objeto del presente Convenio configurar entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el marco de coordinación del Transporte Urbano en el municipio de Santa Cruz de Tenerife e Interurbano.

Las obligaciones previstas para las Administraciones firmantes en este Convenio no tienen una repercusión económica directa.

SEGUNDA.- Compromisos de las partes:

1. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife:

- a) *Adquirirá una acción de TITSA, a través del correspondiente procedimiento patrimonial, para convertir la compañía en un medio instrumental del Ayuntamiento.*
- b) *Atribuirá la prestación del servicio de transporte urbano de viajeros en el Municipio de Santa Cruz de Tenerife a TITSA, a través del oportuno encargo que garantice la cobertura financiera de los servicios atribuidos.*

En el ejercicio de las competencias legalmente atribuidas, y sin perjuicio del encargo a TITSA que se efectúe, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ostentará, en todo caso, las facultades de dirección, planificación, financiación y supervisión del servicio público de transporte urbano.

- c) *Permitirá al Cabildo Insular de Tenerife detraer de la Carta Municipal las cantidades que le corresponde al Ayuntamiento de Santa Cruz abonar mensualmente a la compañía TITSA para garantizar el adecuado funcionamiento de la prestación del servicio de transporte público urbano. Dicha autorización a la detracción de los recursos derivados de la Carta Municipal, estará condicionada a la minoración de un 1% del gasto efectivo que deba desembolsar el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife por la prestación del servicio de transporte urbano en el municipio.*

2. El Cabildo Insular de Tenerife:

- a) *Tramitará el procedimiento correspondiente para transferir al Ayuntamiento una acción de TITSA.*
- b) *Promoverá la modificación de los estatutos de TITSA para que se reconozca a la mercantil como medio propio o servicio técnico del Cabildo Insular de Tenerife y del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.*
- c) *Garantizará la participación al Ayuntamiento en el Consejo de Administración de TITSA, previa designación por la Junta General de un Consejero/Administrador propuesto por la Corporación Municipal.*

TERCERA.- Coordinación para la prestación del servicio de transporte urbano e interurbano.

- *El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento establecerán una política bonificadora acompasada o de características similares, establecerán títulos interoperables y los mecanismos compensatorios para los operadores.*

Cada una de las partes sin ceder su potestad tarifaria, deberán consensuar las tarifas bonificadoras para permitir el transbordo a partir de un sistema de billeteaje común.

- *Estas tareas de coordinación en materia de cuadro de servicio, tarifas, bonificaciones, títulos, etc., que afecten al transporte urbano deberán ser objeto de informe por parte de la comisión de seguimiento del presente Convenio.*

CUARTA.- Régimen de responsabilidad patrimonial.

- *Corresponde al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife la responsabilidad patrimonial que se derive del funcionamiento de las líneas y paradas urbanas del servicio de transporte público de viajeros.*
- *Corresponde a la Corporación Insular la responsabilidad patrimonial que se derive en el resto de los casos por el funcionamiento del servicio de transporte público de viajeros en líneas interurbanas así como en el Intercambiador de Santa Cruz.*

No obstante, podrá responder directamente el operador del servicio de transporte, a través de su propio seguro de responsabilidad civil o del seguro obligatorio de viajeros, según resulte de la instrucción de los expedientes de responsabilidad patrimonial iniciados al efecto.

QUINTA.- Consecuencias aplicables en caso de incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por cada una de las partes.

En caso de que una de las partes incumpla de forma grave o reiterada sus obligaciones, la otra parte podrá requerirle, en el plazo máximo de UN (1) MES, a contar desde el día siguiente al de notificación, para que cumpla con las obligaciones y compromisos que considera incumplidos y le advertirá que en caso contrario, podrá resolver el Convenio unilateralmente.

La resolución unilateral del Convenio producirá efectos desde la fecha en que sea notificada a la otra parte.

SEXTA.- Mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y de los compromisos adquiridos por los firmantes.

Se crea una comisión de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio formada por:

- *Presidente: El Concejal competente del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.*
- *Secretario: El Jefe del Servicio Administrativo de Movilidad y Proyectos Estratégicos*
- *Tres vocales:*
 - *El Director de Movilidad y Proyectos Estratégicos.*
 - *Representante del Ayuntamiento de Santa Cruz.*
 - *Un representante de TITSA.*

La comisión de seguimiento tiene atribuidas las funciones de interpretación y desarrollo del Convenio, velar por su correcto cumplimiento, dar respuesta a las consultas o dirimir cuantos desacuerdos entre las partes se produzcan en el transcurso de su ejecución. En especial, velará por la adecuada coordinación de los sistemas de transporte público urbano e interurbano, política tarifaria, bonificación social, intercambios modales y cualquier otra política que favorezca el adecuado impulso del transporte público en Santa Cruz de Tenerife.

Las reuniones de la Comisión de Seguimiento serán convocadas por el Secretario con una antelación mínima de 7 días, contados desde la comunicación al resto de integrantes de la fecha, hora y lugar previstos para su celebración.

OCTAVA.- Régimen de modificación del convenio.

El Convenio podrá ser objeto de modificación, mediante acuerdo de las partes, que deberá formalizarse por escrito.

NOVENA.- Duración del Convenio.

El presente Convenio tendrá una duración de cuatro (4) años, a contar desde la fecha de su formalización.

En cualquier momento antes de la finalización del plazo de vigencia, las partes podrán acordar su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales, que deberá ser formalizada en la correspondiente Adenda.

DÉCIMA.- Extinción del Convenio

Son causas de extinción del Convenio:

- a) *Transcurso del plazo de vigencia, sin haberse acordado la prórroga del mismo.*
- b) *Transcurso del periodo máximo de prórroga.*
- c) *Acuerdo unánime de las partes.*
- d) *Incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por alguna de las partes, conforme a la cláusula 6ª.*
- e) *Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del Convenio.*
- f) *Que el Ayuntamiento deje de ser titular de una acción del capital social de TITSA, conforme al régimen de transferencia de acciones previsto en el art. 9 de los Estatutos de TITSA.*

UNDÉCIMA.- Régimen jurídico y jurisdicción competente.

El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, se rige por lo dispuesto en la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como por las normas de Derecho Administrativo aplicables y se someterá a la jurisdicción Contencioso-administrativa.

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA.- Al presente convenio se incorporará como ANEXO el encargo que el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife realice a TITSA para la prestación del servicio de transporte urbano.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA.- La liquidación del Convenio formalizado entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz durante el ejercicio 2017 será realizada antes del primer semestre del ejercicio del 2018 con la metodología establecida en el citado Convenio.

Para la debida constancia de todo lo convenido, y en prueba de conformidad, se firma la presente Convenio, por triplicado, en el lugar y fecha indicados.

**EI PRESIDENTE DEL
AYUNTAMIENTO**

EL ALCALDE DEL

CABILDO DE TENERIFE AYTO. DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

**D. Carlos Enrique
Alonso Rodríguez**

D. José Manuel Bermúdez Esparza”

Por todo lo anteriormente expuesto, previo dictamen de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno Corporativo **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterada del referido Convenio.

4.- Dación de cuenta del Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular, en sesión ordinaria celebrada el día 20 de marzo de 2018, relativo a la aprobación del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Cabildo Insular de El Hierro relativo al procedimiento para el acceso al denominado "abono joven" de menores de 30 años.

El Consejo de Gobierno Insular en sesión ordinaria celebrada el día 20 de marzo de 2018, adoptó el Acuerdo (FOD) nº 42 concerniente **al expediente de aprobación del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Cabildo Insular de El Hierro relativo al procedimiento para el acceso al denominado "abono joven" de menores de 30 años.**

Con fecha 3 de abril de 2018 se procedió a la firma del documento de formalización del referido convenio por parte del Excmo. Sr. Presidente de esta Corporación y la Ilma. Sra. Presidenta del Cabildo Insular de El Hierro.

La Comisión Plenaria de Presidencia en sesión ordinaria celebrada el 23 de abril de 2018, queda enterada del referido Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular de fecha 20 de marzo de 2018 y lo somete al conocimiento de este Pleno.

El Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular de referencia se adoptó con el siguiente tenor:

“Previo ratificación de la urgencia de su debate y votación, al no figurar este punto en el orden del día de la presente sesión ordinaria, adoptada por la unanimidad de los miembros presentes del Consejo de Gobierno Insular, previa admisión de la Presidencia, y, por tanto, con el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 30.9 del vigente Reglamento Orgánico, se trató el siguiente asunto:

Examinados los antecedentes atinentes al denominado “Abono Joven Insular”, los obrantes en el expediente para la aprobación **“DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE EL HIERRO RELATIVO AL PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL DENOMINADO “ABONO JOVEN” DE MENORES DE 30 AÑOS”**, y teniendo en cuenta que:

PRIMERO.- El Consejo de Gobierno Insular en sesión ordinaria celebrada el día 10 de octubre de 2017, acordó *“Aprobar la política del fomento del transporte público denominada “ABONO JOVEN INSULAR”, consistente en un título dirigido a los jóvenes menores de 30 años, residentes en Tenerife que permite el uso ilimitado, durante un mes, de todas las líneas de los operadores TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A. (Titsa) y METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A. (Mtsa), al precio de 35 euros”*.

SEGUNDO.- En el precitado Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular se *incluye como parte expositiva*, el Informe-Propuesta del Servicio Administrativo de Movilidad y Proyectos Estratégicos, evacuado el día 20 de septiembre de 2017, del siguiente tenor *“Figura en el Servicio Administrativo de Movilidad y Proyectos Estratégicos la documentación siguiente:*

- *Informe suscrito por La Gerencia de Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A., con fecha de registro de entrada el día 15 de septiembre de 2017, denominado “Informe propuesta Abono Mensual Insular para jóvenes menores de 30 años”.*
- *Informe de la entidad dependiente Metropolitano de Tenerife, S.A., con fecha de registro el día 16 de agosto de 2017, denominado “Informe propuesta nuevo Abono Mensual Insular para jóvenes menores de 30 años”.*

En relación con la citada documentación, este Servicio **INFORMA** como sigue:

1º.- *La política de fomento del transporte público en la isla de Tenerife “Abono Joven Insular” se define como un título dirigido a jóvenes residentes en la isla de Tenerife menores de 30 años los cuales, por un precio de 35 euros, podrá hacer uso, durante un mes y de manera ilimitada, de todas las líneas de Titsa y Mtsa. Aplicando los datos facilitados por la aplicación Vía-Móvil, el número de cancelaciones estimadas para este nuevo título tiempo es de 65 viajes mensuales, por lo que, la tarifa unitaria que los operadores percibirían del cliente es de **0,54€/viaje. (35€/65€)**.*

2º.- *Ambos operadores utilizan idéntica metodología a la hora de estimar las nuevas necesidades presupuestarias ligadas a este título compensable.*

Al respecto, el estudio previsional parte del número total de viajeros transportados anualmente para realizar una primera estimación del total de cancelaciones realizadas por jóvenes menores de 30 años. Una vez estimada la cifra de cancelaciones imputables a este colectivo, ambas entidades afirman que el previsible impacto que esta nueva política de fomento del transporte público tendría en el Presupuesto General de esta Corporación Insular, viene de dos vías. Por un lado están las necesidades financieras motivadas, no por un incremento de la demanda sino por el llamado efecto “traslación”, es decir, las cancelaciones provenientes de la sustitución de títulos compensables existentes por este nuevo título. Por otro, están las nuevas necesidades de crédito que obedecen al incremento de la demanda asociada a este nuevo título.

Con estos antecedentes metodológicos, el resultado anual estimado del coste de la política de fomento del transporte público asociada a este nuevo título compensable es de 2.774.109 euros con el siguiente desglose entre operadores:

| | IMPORTE ANUAL | Importe sept.-dic. 2017 |
|--|--------------------|-------------------------|
| TOTAL ESTIMADO POLÍTICAS "ABONO JOVEN MENSUAL", TITSA | 2.157.735 € | 719.245 |
| TOTAL ESTIMADO POLÍTICAS "ABONO JOVEN MENSUAL", MTSA | 616.411 € | 205.470 |
| TOTAL ESTIMADO POLÍTICAS "ABONO JOVEN MENSUAL": | 2.774.146 € | 924.715 € |

Teniendo en cuenta que el impacto presupuestario del nuevo título solo es posible en el periodo que resta hasta finalizar el presente ejercicio económico, la estimación del coste de las políticas asociadas al mismo, durante el ejercicio 2017, se cuantifica en 924.715 euros.

En relación con la metodología y cálculos realizados por los operadores Titsa y Mtsa, este Servicio presta su conformidad a los datos remitidos si bien considera conveniente realizar las siguientes observaciones:

a).- Número de cancelaciones estimadas correspondientes al efecto "traslación":

Se estiman en 5.595.129 el número de cancelaciones anuales imputables al efecto traslación, con el siguiente reparto entre operadores:

| TITSA | Estimación Cancelaciones (A) | Liquidación CPI 2016. TOTAL VIAJEROS | % |
|---------------------|------------------------------|--------------------------------------|---------------|
| Billete sencillo | - | | |
| Título tiempo | 934.357 | | |
| Título dinero/viaje | 2.614.331 | | |
| Resto títulos | - | | |
| TOTAL TITSA: | 3.548.688 | 24.732.015 | 14,35% |

| Datos demográficos Fuente: ISTAC | Nº Personas | % |
|----------------------------------|-------------|----------|
| Total Población: | 884.583 | 100,00 % |
| Total 18<Pax<30 años: | 133.634 | 15,1% |

| MTSA | Estimación Cancelaciones (A) | TOTAL CANCELACIONES MTSA 2016 | % |
|---------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------|
| Billete sencillo | - | | |
| Título tiempo | 625.595 | | |
| Título dinero/viaje | 1.120.846 | | |
| Resto títulos | - | | |
| TOTAL TITSA: | 1.746.441 | 13.489.999 | 15,17% |

| | |
|--------------------------|------------------|
| TOTAL TITSA+MTSA: | 5.295.129 |
|--------------------------|------------------|

Puestos estos datos en comparación con los datos anuales presentados por Titsa y Mtsa correspondientes al ejercicio 2016 (número de viajeros transportados en el caso de Titsa; número de cancelaciones anuales, en el caso de Mtsa), se observa que las cancelaciones estimadas suponen un porcentaje muy cercano al porcentaje que supone la población con edades comprendidas entre 18 y 30 años frente al total de población insular.

b).- Coste de las políticas imputables al nuevo título correspondientes a Mtsa, como consecuencia del incremento en la demanda esperada:

Se observa error en el importe de la tarifa de compensación utilizada por Mtsa en sus estimaciones (1,258 € frente a 1,282 € que es el importe actualmente en vigor).

3º.- Las estimaciones trasladadas por Mtsa y Titsa respecto del incremento de las políticas de fomento del transporte público asociadas al nuevo título, tiene cobertura presupuestaria (crédito adecuado y suficiente) en el Presupuesto General en vigor. En concreto, están consignados en el Anexo IV de las vigentes Bases de Ejecución los créditos siguientes:

| DATOS ANEXO IV | | | | | |
|----------------|-------|-------|----------|--|--------------------|
| Org. | Func. | Econ. | Py. | Beneficiario | Cdto. Inicial |
| 0153 | 4413 | 44909 | 20170618 | TITSA, APORT. ESPECÍFICA CORRIENTE, BONO 30.30 | 720.000 € |
| 0153 | 4417 | 44930 | 20170555 | MTSA, TARIFA DE COMPENSACIÓN 2017 | 280.000 € |
| | | | | TOTAL COBERTURA PRESUPUESTARIA | 1.000.000 € |

4º.- De acuerdo con lo dispuesto en la Base 27ª de las de Ejecución del Presupuesto General en vigor, corresponde al Consejo de Gobierno Insular la aprobación de gastos imputables al capítulo IV (transferencias corrientes) cuya cuantía excede los 18.000,00 euros.

5º.- La ejecución presupuestaria de los créditos consignados en el Anexo IV de aportaciones específicas, debe ajustarse a lo dispuesto en la Base 79ª de las de Ejecución del Presupuesto General 2017. Dicha base localiza en el Sr. Consejero o Dirección Insular del Área de gasto donde se encuentren localizados los créditos, la competencia para el otorgamiento de la aportación (autorización y disposición del gasto) y abono anticipado en su caso, así como para la aprobación de la correspondiente justificación”.

TERCERO.- La Intervención General corporativa, con fecha 4 de octubre de 2017, emitió informe favorablemente a la inclusión dentro de la Política de Fomento del Transporte Público en la isla de Tenerife del título compensable “Abono Joven Insular”, en los términos económicos-presupuestarios que anteceden.

CUARTO.- La Comisión Plenaria Permanente Ordinaria celebrada el día 2 de octubre de 2017, a la vista de la moción presentada por el Grupo Podemos para estudiar la viabilidad de extender el abono de transporte joven a personas de otras islas, adoptó los siguientes acuerdos:

“1. Realizar un estudio económico del impacto potencial que tendría la extensión del Abono de Transporte Joven a personas de otras Islas que residen temporalmente en Tenerife por razones de estudio.

2. Encomendar, en paralelo, la elaboración de un dictamen jurídico que examine la viabilidad legal de que personas jóvenes empadronadas en otras islas del Archipiélago

se puedan beneficiar del Abono de Transporte Joven en empresas de titularidad del Cabildo Insular de Tenerife como TITSA y Metropolitano.

3. Estudiar, a partir de las conclusiones emanadas de los dos informes anteriores, posibles fórmulas de cooperación interadministrativa que hagan posible que las personas jóvenes de otras islas que residan en Tenerife se puedan acoger a esta modalidad de Abono de Transporte. Ya sea recabando una cofinanciación del Gobierno de Canarias, o estableciendo acuerdos de reciprocidad con el Cabildo Insular de Gran Canaria para medidas similares que se puedan adoptar en la isla hermana, o cualesquiera otra que puedan estudiarse.

4. Elaborar en el plazo de tres meses el referido estudio económico y los informes jurídicos sobre su viabilidad y los posibles mecanismos de cooperación interadministrativos que se pudieran articular”.

QUINTO.- Con fecha 26 de octubre de 2017, tiene entrada en el Registro General de esta Corporación Insular escrito de esa misma fecha, signado con el nº 140.183, en el que se indica por el peticionario, entre otras cuestiones, que se adjuntan más de 2.000 firmas de personas que solicitan que las y los jóvenes del resto de las Islas se beneficien del Abono Joven mensual que ha puesto en marcha el Cabildo de Tenerife. Dicha iniciativa se ha canalizado a través de la plataforma Change.org.

SEXTO.- Ante el conocimiento por los medios de comunicación social de que el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife aprobó la referida política de fomento con bonificación a las personas residentes en Tenerife menores de 30 años, y de la difusión de los reseñados acuerdos e iniciativas, los dirigentes de los Cabildos Insulares de La Gomera y El Hierro, contactaron con los responsables de movilidad de esta Corporación, al objeto de encontrar fórmulas jurídicas que permitiesen a aquellas personas menores de 30 años residentes en las precitadas islas, y que se encuentren, fundamentalmente, cursando estudios en la isla de Tenerife, pudieran acogerse a la indicada política de fomento del transporte público durante su estancia en Tenerife.

SÉPTIMO.- En cuanto al impacto económico de la presente actuación de fomento del transporte públicos, debemos traer a colación la Estipulación quinta del Convenio: “No tendrá incidencia en el presupuesto del Cabildo distinta a las previsiones establecidas en el Anexo de aportaciones a TITSA y METROTENERIFE destinadas a financiar el abono joven Insular”.

Con la finalidad de promover el uso de transporte público por parte de la ciudadanía, esta Corporación Insular diseña y ejecuta políticas de descuento del precio que cobran los operadores TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A., y METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A., por la prestación del mencionado servicio público. Dichos descuentos se materializan en “títulos”, cada uno de los cuales, persiguen motivar a perfiles concretos de la población para el uso de los servicios que prestan los mencionados operadores.

Dentro de los títulos que determinan la promoción del transporte público en Tenerife, se localiza el título “ABONO JOVEN”. La cobertura presupuestaria de este gasto se consigna, dentro del Presupuesto General en vigor, en el Anexo IV de Aportaciones Específicas. En concreto en las siguientes aplicaciones presupuestarias:

| Ejerc. | Org. | Prog. | Econ. Gastos | Proyecto | DESCRIPCIÓN | Cdto. Inicial 2018 |
|--------|------|-------|--------------|----------|--|--------------------|
| 2018 | 0153 | 4417 | 44930 | 20180364 | Aportac. Específica MTSA, POLÍTICAS 2018 | 6.346.452,38 € |
| 2018 | 0153 | 4413 | 44909 | 20180341 | Aportac. Específica TITSA, OTRAS POLÍTICAS, BONO | 2.157.735,00 € |

Las aportaciones específicas se definen en el Presupuesto General como créditos consignados a favor de entidades dependientes del Cabildo Insular de Tenerife, cuya finalidad es la financiación de actividades y proyectos específicos, tanto de gasto corriente como de capital.

La tramitación administrativa de dichos créditos queda regulada en la Base 79ª de las de Ejecución del Presupuesto en vigor.

Por tanto, existe cobertura presupuestaria para formular los correspondientes convenios, a fin de fomentar las indicadas políticas de incentivación del uso del transporte público, dirigidas a personas jóvenes menores de 30 años que residan en Tenerife, por razones de estudios fundamentalmente.

OCTAVO.- En la medida que la metodología y cálculos de ambos operadores aluden a jóvenes entre 18 y 30 años, que hacen uso del servicio público de transporte de viajeros en la isla de Tenerife, sin determinar otros parámetros, se puede concluir que en las citadas cifras se encuentran incluidos los estudiantes de las islas de La Gomera y de El Hierro, que hagan uso de los indicados medios de transporte durante el curso académico en Tenerife.

En tal sentido, desde Metropolitano de Tenerife se llega a la conclusión *“que en todos los modelos que han calculado, los costes incrementales de políticas para el CIT ya tenían incluido el efecto de los no residentes. El motivo de que ya están incluidos los no residentes, radica en que el cálculo de lo que representaban los jóvenes sobre el total de la demanda, no se basa en datos del ISTAC relativos a la población de Tenerife, sino en el peso que representan los jóvenes aleatoriamente en las encuestas a clientes de ambos operadores (TITSA y MTSA).*

Respecto de los estudiantes universitarios, que en torno al 18.4% del alumnado es de fuera de Tenerife, según los datos recabado de la Universidad de La Laguna.

Por otra parte, de la Información obtenida de un muestreo aleatorio sobre 2.000 registros de las solicitudes que han entrado en www.abonojoven.es, el volumen de no residentes jóvenes es de un 8%. Esta cifra está en cierta medida sesgada porque ya se advertía en el formulario de que el abono joven mensual sería sólo para no residentes, y es posible que no todos los potenciales solicitantes se registrasen. Si hicieramos dos escenarios respecto al sesgo de esta cifra del 8%, por ejemplo incrementándola un 50% y un 100%, el porcentaje de no residentes podría estar entre el 12% y el 16%.

La previsión realizada por los operadores de transporte en relación al incremento presupuestario en políticas de transporte que supondría extender a la población joven de la isla menor de 30 años residente y no residente sería de 2.774.109 €”.

NOVENO.- El procedimiento a efectos presupuestarios, en síntesis, consiste en anticipar por curso académico el coste o valor facial del abono joven que asciende al importe de 40 €, al que se le añade 5 € por el coste de la emisión de la tarjeta, como una actividad o medida de fomento, y en aras de incentivar a los estudiantes, tanto de la isla de La Gomera como de la isla de El Hierro, con el fin de permitirles el uso del abono joven en similares condiciones que los jóvenes residentes/estudiantes en Tenerife.

DÉCIMO.- La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece en el Capítulo VI del Título Preliminar la regulación de los convenios a suscribir entre Administraciones Públicas para un fin común, desprendiéndose del apartado 1 del artículo 48 la capacidad de las mismas, en el ámbito de sus respectivas

competencias, para suscribir convenios, sin que ello pueda suponer cesión de la titularidad de la competencia.

A tenor de lo previsto en el apartado 1 y 2.a) del artículo 47 de la citada Ley, el presente Convenio se encuadraría dentro de los convenios interadministrativos firmados entre dos Administraciones Públicas, y por tanto, las prestaciones objeto del mismo no son propias de los contratos, no resultando, por ende, de carácter contractual, ex artículo 50 del mismo texto legal.

UNDÉCIMO.- La Ley 14/1990, de 26 de julio, reguladora del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, contempla en su artículo 15 la posibilidad de celebrar convenios en los que se establezcan libremente los instrumentos de colaboración precisos para la consecución de fines comunes de interés público.

DUODÉCIMO.- Teniendo en cuenta las previsiones del artículo 50.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, la necesidad y oportunidad del presente Convenio se sustenta en un interés público que encuentra encaje en el preámbulo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en cuanto a que los poderes públicos son responsables de la planificación, dirección y gestión de los transportes por carretera, entre los cuales, es preciso **destacar la apuesta por la promoción del transporte público regular de viajeros, que satisfaga la demanda de movilidad de la población, garantizando su derecho a un transporte de calidad, y sostenible, con especial atención a las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida que requieran un transporte especial.**

Además se prevé en el artículo 4 apartado 1 del indicado texto normativo, **que el transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial del Archipiélago,** de cada una de sus islas, y de sus habitantes, que se rige por el **principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos de viajeros que se declaran servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de personas de modo regular, continuo, accesible y asequible, por el territorio insular.** En su apartado 2, se señala que la intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La satisfacción de la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a un transporte público regular, de calidad, y sostenible, con especial atención a los estratos sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado (...).

e) La promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte.

f) La equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos, como condición necesaria para garantizar la igualdad con aquéllos, teniendo en cuenta la condición insular y ultraperiférica del archipiélago.

g) El establecimiento de un régimen tarifario y tributario de los transportes equitativo, justo y eficaz basado en la repercusión de los costes en quienes los causan directa o indirectamente.

A mayor abundamiento, en el artículo 7 de la indicada Ley 13/2007, se recoge que los Cabildos Insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes: a) La programación, la planificación y la coordinación insular del transporte por carretera en el marco de la

planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte...c) La participación en la definición de la política general de los transportes en la Comunidad Autónoma de Canarias, en particular de carreteras, y en **la planificación de la movilidad** y d) El establecimiento y prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.

La Ley 7/2007, de 13 de abril, Canaria de Juventud, entre sus principios informadores que vienen a regir los programas y acciones de las administraciones destinadas a la juventud establece en su artículo 3 letra g) el fomento de la solidaridad en cuanto representa un objetivo prioritario en las relaciones entre los jóvenes y los grupos sociales, intentando superar las condiciones que crean marginación y desigualdades. Para ello y **dada la configuración territorial de Canarias, se potenciarán aquellos programas y acciones juveniles que favorezcan el intercambio y la movilidad de los jóvenes entre las islas, a la vez que se apuesta por la unidad del archipiélago.**

Se deber destacar el mandato que se encuentra recogido en el artículo 35 de la Ley de la Juventud en cuanto a la movilidad juvenil, al señalar que se promoverán políticas de fomento de la movilidad entre los jóvenes de la Comunidad Autónoma de Canarias, a fin de hacer efectivo su derecho a la igualdad de oportunidades en todos los sectores, especialmente en lo referente a la educación y formación, con independencia del lugar en que residan.

DECIMOTERCERO.- De conformidad las previsiones contenidas en la letra d) del artículo 6 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, en los términos de la presente ley y de la legislación reguladora de los distintos sectores de actuación pública, se atribuirán a los cabildos insulares competencias en transporte por carretera, por cable y ferrocarril.

DECIMOCUARTO.- El presente Convenio se enmarca en las relaciones entre administraciones públicas que deben estar presididas por los principios de coordinación y colaboración, de acuerdo con lo establecido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

DECIMOQUINTO.- La competencia para la aprobación del presente Convenio la ostenta el Consejo de Gobierno Insular, de conformidad con lo previsto en el apartado 5. letra s) del artículo 29 del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular (BOP nº 91 de 31 de julio de 2017), sin perjuicio de dar cuenta posterior al Pleno, en la primera sesión que se celebre.

Al amparo del artículo 6.1 n) del Reglamento Orgánico Corporativo al Presidente del Cabildo Insular se le atribuye la firma de documentos mediante los que se formalicen convenios acordados por el Consejo de Gobierno Insular, con otras Administraciones Públicas.

En virtud del Decreto de la Presidencia de 10 de febrero de 2017, se dispuso la acumulación de la Dirección Insular de Movilidad al Director Insular de Fomento delegándole todas las atribuciones que corresponden a la Presidencia como titular del Área de Presidencia, previstas en el artículo 10 del vigente Reglamento Orgánico de la Corporación, con carácter adicional a las que ya posee en régimen de desconcentración como propias, según lo previsto en el artículo 16 del citado Reglamento, en concordancia con los Acuerdos del Consejo de Gobierno Insular de fecha 7 de febrero de 2017 y del Pleno Corporativo de 24 de febrero de 2017.

Por todo lo expuesto, a la vista de los antecedentes puestos de manifiesto y los documentos que forman parte del expediente administrativo, además del Informe de la Intervención General corporativa de fecha 16 de marzo de 2018, el Consejo de Gobierno Insular, adopta Acuerdo en los siguientes términos:

Primero.- Aprobar el **CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE EL HIERRO RELATIVO AL PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL DENOMINADO “ABONO JOVEN” DE MENORES DE 30 AÑOS**, cuya redacción queda del siguiente tenor literal:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE EL HIERRO RELATIVO AL PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL DENOMINADO “ABONO JOVEN” DE MENORES DE 30 AÑOS

Nº _____

Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en el artículo 57 b) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife.

De otra parte, la Ilma. Sra. Dña. María Belén Allende Riera, en nombre y representación de la institución que preside, al amparo de lo establecido en el artículo 57 b) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares.

EXPONEN

1.- *En el artículo 6 apartado 2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares se establece que los Cabildos Insulares, en todo caso, en los términos de la presente ley y de la legislación reguladora de los distintos sectores de actuación pública, se atribuirán a los cabildos insulares competencias, entre otras, las establecidas en su letra d) transporte por carretera, por cable y ferrocarril.*

2.- *La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 1 considera como transportes por carretera, aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público. Los transportes por ferrocarril, hacen referencia a aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.*

3.- *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias recoge en el artículo 4. 1, que el transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas, y de sus habitantes, que se rige por el principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos de viajeros que se declaran servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de personas de modo regular, continuo, accesible y asequible, por el territorio insular.*

4.- *En el apartado 2 del precitado artículo 4 de la ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se señala que la intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de diversos objetivos, entre los que se encuentran, en su letra e) la promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte, y, letra f) la equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos,*

como condición necesaria para garantizar la igualdad con aquéllos, teniendo en cuenta la condición insular y ultraperiférica del archipiélago.

5.- Asimismo, en el artículo 9.1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se determina en el ámbito de la colaboración y coordinación interadministrativa, que las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones.

6.- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, señala en su artículo 47, apartado 1, que son convenios los acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las Administraciones Públicas, los organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes o las Universidades públicas entre sí o con sujetos de derecho privado para un fin común.

7.- En el apartado 2 letra a) del artículo 47 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se establece que los convenios interadministrativos firmados entre dos o más Administraciones Públicas, o bien entre dos o más organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes de distintas Administraciones públicas, y que podrán incluir la utilización de medios, servicios y recursos de otra Administración Pública, organismo público o entidad de derecho público vinculado o dependiente, para el ejercicio de competencias propias o delegadas.

8.- Teniendo en cuenta lo preceptuado en el artículo 47.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente Convenio no tiene por objeto prestaciones propias de los contratos.

9.- La necesidad y oportunidad de celebrar el presente Convenio se encuentra motivado, asimismo, en el derecho a la movilidad de los jóvenes en un territorio fragmentado como es el Archipiélago Canario, y, en aras de conseguir que los residentes en la Isla de El Hierro menores de 30 años, que fundamentalmente, se encuentren realizando estudios en la Isla de Tenerife, puedan acceder a las bonificaciones que en la modalidad de "Abono Joven Insular", se establecen para las personas menores de 30 años, residentes en Tenerife.

En consecuencia, las partes suscriben el presente Convenio de Colaboración, con las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- Objeto del Convenio.

Es objeto del presente Convenio configurar el procedimiento para la adquisición del "Abono Joven", **por las personas menores de 30 años, residentes en la Isla de El Hierro que, fundamentalmente, se encuentren realizando estudios en la Isla de Tenerife**, y tengan derecho a acceder a las bonificaciones que en la modalidad de "Abono Joven Insular", se establecen para menores de 30 años, residentes en Tenerife que permite el uso ilimitado, durante un mes, de todas las líneas de los operadores TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A. (TITSA) y METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A. (MTSA).

SEGUNDA.- Procedimiento para determinar el derecho de acceso y beneficiarios del denominado "Abono Joven".

1.- En los sistemas de billete inteligente (ten+ y ten+móvil) se habilitará un perfil especial de "jóvenes herreños" dentro del actual título "Abono Joven", y constituye para los beneficiarios un título de carácter personal e intransferible con viajes ilimitados durante un mes por toda la isla de Tenerife.

2.- A cada persona que se incluya en el correspondiente censo, se le emitirá por el Cabildo Insular de Tenerife una tarjeta personalizada con un perfil específico que caducará el 31 de julio de cada año. Permitiéndole adquirir el "Abono Joven" mientras el perfil esté vigente, y superada esta fecha, la persona interesada podrá seguir utilizando la tarjeta pero adquiriendo otros títulos de perfil general (no subvencionados).

3.- El Cabildo de El Hierro abonará anticipadamente por períodos mensuales o por curso escolar la cuantía correspondiente a cada beneficiario (40 €/mes más 5 € de emisión de tarjeta) en la cuenta corriente del operador que determine el Cabildo de Tenerife. A tal efecto se emitirá por el operador la factura correspondiente.

4.- El Cabildo de El Hierro abonará directamente a la empresa operadora de transportes, que se determine, el importe de la primera emisión de los 5 € de la tarjeta y el coste de los bonos por cada curso escolar, que comprenderá del 1 de septiembre al 31 de julio del siguiente año, un total de 11 meses, cuantificándose por alumno en 445 € por cada curso escolar.

5.- En el supuesto especial del presente curso escolar 2017-2018, se extenderá desde el 1 de marzo de 2018 hasta el 31 de julio del mismo año, un total de 5 meses, abonándose la parte proporcional del abono correspondiente, además de los 5 € de la primera emisión de la tarjeta de transportes.

6.- Para que las personas jóvenes residentes en la Isla de El Hierro menores de 30 años, puedan acceder al "Abono Joven", el Cabildo Insular de El Hierro debe enviar, previamente, al Cabildo Insular de Tenerife, un listado en soporte electrónico (EXCEL, CSV, etc.) con las personas beneficiarias.

7.- Cada año, antes del 31 de julio, el Cabildo Insular de El Hierro tendrá que renovar el Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife hasta el 31 de julio del siguiente año. El Cabildo Insular de El Hierro, en el supuesto que se proceda a prorrogar este Convenio, deberá remitir al Cabildo Insular de Tenerife, entre el 31 de julio y 30 de septiembre el nuevo listado de personas que se pueden beneficiar de la adquisición del Abono Joven Insular de cara al siguiente curso académico. En el supuesto de que el Cabildo de El Hierro renueve la condición de personas beneficiarias a quienes dispongan de una tarjeta de transporte de ejercicios anteriores, no será necesario que éstas abonen los citados 5 € en concepto de suscripción de tarjeta personalizada, salvo pérdida o sustracción. Estas personas, en cuanto se cargue la nueva lista de beneficiarios en el sistema, ejercicio, podrá seguir utilizando su actual tarjeta de transporte para adquirir el título de abono joven insular hasta el siguiente 31 de julio.

El Cabildo de Tenerife facilitará al Cabildo de El Hierro por medido de los operadores una liquidación del importe abonado anticipadamente en la que se efectuarán los ajustes correspondientes con cargo al siguiente curso escolar.

8.- Se habilita como puntos de recogida de las tarjetas de transportes, las oficinas de atención al cliente de los operadores TITSA y METROTENERIFE o bien de un único operador. Sin perjuicio que sea el propio Cabildo de El Hierro quien opte por realizar su entrega a los beneficiarios.

9.- Si el Cabildo de El Hierro solicita información sobre las compras que han realizado sus beneficiarios, se podrá obtener un desglose de compras y usos por cada uno de sus beneficiarios con la periodicidad que se defina (mensual, trimestral, anual...).

TERCERA.- Los beneficiarios que cumplan con los requisitos establecidos en el presente Convenio, deben aportar:

- Nombre
- Apellido 1
- Apellido 2 (opcional)

- Género
- Fecha Nacimiento 0.
- Tipo documento (DNI, Pasaporte o NIE)
- Número de documento
- Fotografía frontal (tipo carné). Peso máximo 1 MB
- Email (conveniente solicitarlo)
- Teléfono
- Dirección
- Código Postal
- Municipio

CUARTA.- Duración del Convenio.

El presente Convenio se celebra con vigencia hasta el mes de julio de 2018, prorrogable por períodos anuales hasta un máximo de cuatro años, a contar desde la fecha de su formalización.

En cualquier momento antes de la finalización del plazo de vigencia, las partes podrán acordar su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales, que deberá ser formalizada en la correspondiente Adenda.

QUINTA.- Compromisos económicos.

El Convenio no tendrá incidencia en el presupuesto del Cabildo distinta a las previsiones establecidas en el Anexo de aportaciones a TITSA y METROTENERIFE destinadas a financiar el abono joven Insular.

SEXTA.- Mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio y de los compromisos adquiridos por los firmantes.

Se crea una comisión de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio formada por:

- *Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife o quien legalmente le sustituya.*
- *Presidenta del Excmo. Cabildo Insular de El Hierro o quien legalmente le sustituya*
- *Director Insular de Movilidad y Fomento del Cabildo Insular de Tenerife.*
- *Consejero Insular del Área de Educación del Cabildo Insular de El Hierro.*
- *Secretario: Un funcionario del Cabildo Insular de Tenerife o del Cabildo Insular de El Hierro.*

La comisión de seguimiento tiene atribuidas las funciones de interpretación y desarrollo del Convenio, velar por su correcto cumplimiento, dar respuesta a las consultas o dirimir cuantos desacuerdos entre las partes se produzcan en el transcurso de su ejecución.

Las reuniones de la Comisión de Seguimiento serán convocadas por el Secretario con una antelación mínima de 10 días, contados desde la comunicación al resto de integrantes de la fecha, hora y lugar previstos para su celebración.

A las reuniones de la comisiones de seguimientos podrán asistir técnicos de ambos Cabildos con voz pero sin voto.

SÉPTIMA.- Régimen de modificación del Convenio.

El Convenio podrá ser objeto de modificación, mediante acuerdo de las partes, que deberá formalizarse por escrito.

OCTAVA.- Extinción del Convenio

Son causas de extinción del Convenio:

- g) Transcurso del plazo de vigencia, sin haberse acordado la prórroga del mismo.*
- h) Transcurso del periodo máximo de prórroga.*
- i) Acuerdo unánime de las partes.*
- j) Incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por alguna de las partes.*
- k) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del Convenio.*

NOVENA.- Régimen jurídico y jurisdicción competente.

El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, se rige por lo dispuesto en la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como por las normas de Derecho Administrativo aplicables y se someterá a la jurisdicción Contencioso-administrativa.

DÉCIMA.- *Facultar a los Presidentes de los Cabildos Insulares para dictar las instrucciones de desarrollo del presente Convenio.*

Y en prueba de conformidad, firman las partes intervinientes el presente documento, por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

EL PRESIDENTE DEL CABILDO DE TENERIFE LA PRESIDENTA DEL CABILDO INSULAR DE EL HIERRO

Carlos Enrique Alonso Rodríguez María Belén Allende Riera”

Segundo.- Facultar al Excmo. Presidente de esta Corporación para la firma del Convenio de referencia.

Tercero.- Dar cuenta del presente Acuerdo al Pleno Corporativo, en la primera sesión que se celebre, a tenor de lo establecido en el artículo 29.5 letra s) del Reglamento Orgánico Corporativo”.

En atención a lo expuesto, de conformidad con lo previsto en el apartado 5 s) del artículo 29 del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y a la vista del Acuerdo de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno Corporativo queda enterado del precitado Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en sesión celebrada con fecha 20 de marzo de 2018.

5.- Dación de cuenta del Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular, en sesión ordinaria celebrada el día 20 de marzo de 2018, relativo a la aprobación del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Cabildo Insular de La Gomera relativo al procedimiento para el acceso al denominado "abono joven" de menores de 30 años.

El Consejo de Gobierno Insular en sesión ordinaria celebrada el día 20 de marzo de 2018, adoptó el Acuerdo (FOD) 43.- atinente **al expediente de aprobación del convenio de colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Cabildo Insular de La Gomera relativo al procedimiento para el acceso al denominado “abono joven” de menores de 30 años.**

Con fecha 10 de abril de 2018 se procedió a la firma del documento de formalización del referido convenio por parte del Excmo. Sr. Presidente de esta Corporación y el Ilmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Gomera.

La Comisión Plenaria de Presidencia en sesión ordinaria celebrada el 23 de abril de 2018, queda enterada del referido Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular de fecha 20 de marzo de 2018 y lo somete al conocimiento de este Pleno.

El Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular de referencia se adoptó con el siguiente tenor:

“Prevía ratificación de la urgencia de su debate y votación, al no figurar este punto en el orden del día de la presente sesión ordinaria, adoptada por la unanimidad de los miembros presentes del Consejo de Gobierno Insular, previa admisión de la Presidencia, y, por tanto, con el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 30.9 del vigente Reglamento Orgánico, se trató el siguiente asunto:

Examinados los antecedentes atinentes al denominado “Abono Joven Insular”, los obrantes en el expediente para la aprobación **“DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA GOMERA RELATIVO AL PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL DENOMINADO “ABONO JOVEN” DE MENORES DE 30 AÑOS”**, y teniendo en cuenta que:

PRIMERO.- El Consejo de Gobierno Insular en sesión ordinaria celebrada el día 10 de octubre de 2017, acordó *“Aprobar la política del fomento del transporte público denominada “ABONO JOVEN INSULAR”, consistente en un título dirigido a los jóvenes menores de 30 años, residentes en Tenerife que permite el uso ilimitado, durante un mes, de todas las líneas de los operadores TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A. (Titsa) y METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A. (Mtsa), al precio de 35 euros”*.

SEGUNDO.- En el precitado Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular se incluye como parte expositiva, el Informe-Propuesta del Servicio Administrativo de Movilidad y Proyectos Estratégicos, evacuado el día 20 de septiembre de 2017, del siguiente tenor literal:

“Figura en el Servicio Administrativo de Movilidad y Proyectos Estratégicos la documentación siguiente:

- *Informe suscrito por La Gerencia de Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A., con fecha de registro de entrada el día 15 de septiembre de 2017, denominado “Informe propuesta Abono Mensual Insular para jóvenes menores de 30 años”.*
- *Informe de la entidad dependiente Metropolitano de Tenerife, S.A., con fecha de registro el día 16 de agosto de 2017, denominado “Informe propuesta nuevo Abono Mensual Insular para jóvenes menores de 30 años”.*

En relación con la citada documentación, este Servicio **INFORMA** como sigue:

1º.- *La política de fomento del transporte público en la isla de Tenerife “Abono Joven Insular” se define como un título dirigido a jóvenes residentes en la isla de Tenerife menores de 30 años los cuales, por un precio de 35 euros, podrá hacer uso, durante un mes y de manera ilimitada, de todas las líneas de Titsa y Mtsa. Aplicando los datos facilitados por la aplicación Vía-Móvil, el número de cancelaciones estimadas para este nuevo título tiempo es de 65 viajes mensuales, por lo que, la tarifa unitaria que los operadores percibirían del cliente es de **0,54€/viaje. (35€/65€)**.*

2º.- *Ambos operadores utilizan idéntica metodología a la hora de estimar las nuevas necesidades presupuestarias ligadas a este título compensable.*

Al respecto, el estudio previsional parte del número total de viajeros transportados anualmente para realizar una primera estimación del total de cancelaciones realizadas por jóvenes menores de 30 años. Una vez estimada la cifra de cancelaciones imputables a este colectivo, ambas entidades afirman que el previsible impacto que esta nueva política de fomento del transporte público tendría en el Presupuesto General de esta Corporación Insular, viene de dos vías. Por un lado están las necesidades financieras motivadas, no por un incremento de la demanda sino por el llamado efecto "traslación", es decir, las cancelaciones provenientes de la sustitución de títulos compensables existentes por este nuevo título. Por otro, están las nuevas necesidades de crédito que obedecen al incremento de la demanda asociada a este nuevo título.

Con estos antecedentes metodológicos, el resultado anual estimado del coste de la política de fomento del transporte público asociada a este nuevo título compensable es de 2.774.109 euros con el siguiente desglose entre operadores:

| | IMPORTE ANUAL | Importe sept.-dic. 2017 |
|--|--------------------|-------------------------|
| TOTAL ESTIMADO POLÍTICAS "ABONO JOVEN MENSUAL", TITSA | 2.157.735 € | 719.245 € |
| TOTAL ESTIMADO POLÍTICAS "ABONO JOVEN MENSUAL", M TSA | 616.411 € | 205.470 € |
| TOTAL ESTIMADO POLÍTICAS "ABONO JOVEN MENSUAL": | 2.774.146 € | 924.715 € |

Teniendo en cuenta que el impacto presupuestario del nuevo título solo es posible en el periodo que resta hasta finalizar el presente ejercicio económico, la estimación del coste de las políticas asociadas al mismo, durante el ejercicio 2017, se cuantifica en 924.715 euros.

En relación con la metodología y cálculos realizados por los operadores Titsa y Mtsa, este Servicio presta su conformidad a los datos remitidos si bien considera conveniente realizar las siguientes observaciones:

a).- Número de cancelaciones estimadas correspondientes al efecto "traslación":

Se estiman en 5.595.129 el número de cancelaciones anuales imputables al efecto traslación, con el siguiente reparto entre operadores:

| TITSA | Estimación Cancelaciones (A) | Liquidación 2016. VIAJEROS | CPI TOTAL | % |
|---------------------|------------------------------|----------------------------|-----------|---------------|
| Billete sencillo | - | | | |
| Título tiempo | 934.357 | | | |
| Título dinero/viaje | 2.614.331 | | | |
| Resto títulos | - | | | |
| TOTAL TITSA: | 3.548.688 | 24.732.015 | | 14,35% |

| MTSA | Estimación Cancelaciones (A) | TOTAL CANCELACIONES MTSA 2016 | % |
|---------------------|------------------------------|-------------------------------|---------------|
| Billete sencillo | - | | |
| Título tiempo | 625.595 | | |
| Título dinero/viaje | 1.120.846 | | |
| Resto títulos | - | | |
| TOTAL TITSA: | 1.746.441 | 13.489.999 | 15,17% |

| | |
|---------------------------|------------------|
| TOTAL TITSA+MT SA: | 5.295.129 |
|---------------------------|------------------|

| Datos demográficos Fuente: ISTAC | Nº Personas | % |
|----------------------------------|-------------|---------|
| Total Población: | 884.583 | 100,00% |
| Total 18<Pax<30 años: | 133.634 | 15,1% |

Puestos estos datos en comparación con los datos anuales presentados por Titsa y Mtsa correspondientes al ejercicio 2016 (número de viajeros transportados en el caso de Titsa; número de cancelaciones anuales, en el caso de Mtsa), se observa que las cancelaciones estimadas suponen un porcentaje muy cercano al porcentaje que supone la población con edades comprendidas entre 18 y 30 años frente al total de población insular.

b).- Coste de las políticas imputables al nuevo título correspondientes a Mtsa, como consecuencia del incremento en la demanda esperada:

Se observa error en el importe de la tarifa de compensación utilizada por Mtsa en sus estimaciones (1,258 € frente a 1,282 € que es el importe actualmente en vigor).

3º.- Las estimaciones trasladadas por Mtsa y Titsa respecto del incremento de las políticas de fomento del transporte público asociadas al nuevo título, tiene cobertura presupuestaria (crédito adecuado y suficiente) en el Presupuesto General en vigor. En concreto, están consignados en el Anexo IV de las vigentes Bases de Ejecución los créditos siguientes:

| DATOS ANEXO IV | | | | | |
|----------------|-------|-------|-----|--------------|---------------|
| Org. | Func. | Econ. | Py. | Beneficiario | Cdto. Inicial |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|------|-------|----------|--|--------------------|
| 0153 | 4413 | 44909 | 20170618 | TITSA, APORT. ESPECÍFICA CORRIENTE, BONO 30.30 | 720.000 € |
| 0153 | 4417 | 44930 | 20170555 | MTSA, TARIFA DE COMPENSACIÓN 2017 | 280.000 € |
| | | | | TOTAL COBERTURA PRESUPUESTARIA | 1.000.000 € |

4º.- De acuerdo con lo dispuesto en la Base 27ª de las de Ejecución del Presupuesto General en vigor, corresponde al Consejo de Gobierno Insular la aprobación de gastos imputables al capítulo IV (transferencias corrientes) cuya cuantía excede los 18.000,00 euros.

5º.- La ejecución presupuestaria de los créditos consignados en el Anexo IV de aportaciones específicas, debe ajustarse a lo dispuesto en la Base 79ª de las de Ejecución del Presupuesto General 2017. Dicha base localiza en el Sr. Consejero o Dirección Insular del Área de gasto donde se encuentren localizados los créditos, la competencia para el otorgamiento de la aportación (autorización y disposición del gasto) y abono anticipado en su caso, así como para la aprobación de la correspondiente justificación”.

TERCERO.- La Intervención General corporativa, con fecha 4 de octubre de 2017, emitió informe favorablemente a la inclusión dentro de la Política de Fomento del Transporte Público en la isla de Tenerife del título compensable “Abono Joven Insular”, en los términos económicos-presupuestarios que anteceden.

CUARTO.- La Comisión Plenaria Permanente Ordinaria celebrada el día 2 de octubre de 2017, a la vista de la moción presentada por el Grupo Podemos para estudiar la viabilidad de extender el abono de transporte joven a personas de otras islas, adoptó los siguientes acuerdos:

“1. Realizar un estudio económico del impacto potencial que tendría la extensión del Abono de Transporte Joven a personas de otras Islas que residen temporalmente en Tenerife por razones de estudio.

2. Encomendar, en paralelo, la elaboración de un dictamen jurídico que examine la viabilidad legal de que personas jóvenes empadronadas en otras islas del Archipiélago se puedan beneficiar del Abono de Transporte Joven en empresas de titularidad del Cabildo Insular de Tenerife como TITSA y Metropolitano.

3. Estudiar, a partir de las conclusiones emanadas de los dos informes anteriores, posibles fórmulas de cooperación interadministrativa que hagan posible que las personas jóvenes de otras islas que residan en Tenerife se puedan acoger a esta modalidad de Abono de Transporte. Ya sea recabando una cofinanciación del Gobierno de Canarias, o estableciendo acuerdos de reciprocidad con el Cabildo Insular de Gran Canaria para medidas similares que se puedan adoptar en la isla hermana, o cualesquiera otra que puedan estudiarse.

4. Elaborar en el plazo de tres meses el referido estudio económico y los informes jurídicos sobre su viabilidad y los posibles mecanismos de cooperación interadministrativos que se pudieran articular”.

QUINTO.- Con fecha 26 de octubre de 2017, tiene entrada en el Registro General de esta Corporación Insular escrito de esa misma fecha, signado con el nº 140.183, en el que se indica por el peticionario, entre otras cuestiones, que se adjuntan más de 2.000 firmas de personas que solicitan que las y los jóvenes del resto de las Islas se beneficien del Abono Joven mensual que ha puesto en marcha el Cabildo de Tenerife. Dicha iniciativa se ha canalizado a través de la plataforma Change.org.

SEXTO.- Ante el conocimiento por los medios de comunicación social de que el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife aprobó la referida política de fomento con

bonificación a las personas residentes en Tenerife menores de 30 años, y de la difusión de los reseñados acuerdos e iniciativas, los dirigentes de los Cabildos Insulares de La Gomera y El Hierro, contactaron con los responsables de movilidad de esta Corporación, al objeto de encontrar fórmulas jurídicas que permitiesen a aquellas personas menores de 30 años residentes en las precitadas islas, y que se encuentren, fundamentalmente, cursando estudios en la isla de Tenerife, pudieran acogerse a la indicada política de fomento del transporte público durante su estancia en Tenerife.

SÉPTIMO.- En cuanto al impacto económico de la presente actuación de fomento del transporte públicos, debemos traer a colación la Estipulación quinta del Convenio: *“No tendrá incidencia en el presupuesto del Cabildo distinta a las previsiones establecidas en el Anexo de aportaciones a TITSA y METROTENERIFE destinadas a financiar el abono joven Insular”*.

Con la finalidad de promover el uso de transporte público por parte de la ciudadanía, esta Corporación Insular diseña y ejecuta políticas de descuento del precio que cobran los operadores TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A., y METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A., por la prestación del mencionado servicio público. Dichos descuentos se materializan en “títulos”, cada uno de los cuales, persiguen motivar a perfiles concretos de la población para el uso de los servicios que prestan los mencionados operadores.

Dentro de los títulos que determinan la promoción del transporte público en Tenerife, se localiza el título “ABONO JOVEN”. La cobertura presupuestaria de este gasto se consigna, dentro del Presupuesto General en vigor, en el Anexo IV de Aportaciones Específicas. En concreto en las siguientes aplicaciones presupuestarias:

| Ejerc. | Org. | Prog. | Econ. Gastos | Proyecto | DESCRIPCIÓN | Cdto. 2018 | Inicial |
|--------|------|-------|--------------|----------|--|------------|--------------|
| 2018 | 0153 | 4417 | 44930 | 20180364 | Aportac. Específica MTSA, POLÍTICAS 2018 | € | 6.346.452,38 |
| 2018 | 0153 | 4413 | 44909 | 20180341 | Aportac. Específica TITSA, OTRAS POLÍTICAS, BONO 35:30 | € | 2.157.735,00 |

Las aportaciones específicas se definen en el Presupuesto General como créditos consignados a favor de entidades dependientes del Cabildo Insular de Tenerife, cuya finalidad es la financiación de actividades y proyectos específicos, tanto de gasto corriente como de capital.

La tramitación administrativa de dichos créditos queda regulada en la Base 79ª de las de Ejecución del Presupuesto en vigor.

Por tanto, existe cobertura presupuestaria para formular los correspondientes convenios, a fin de fomentar las indicadas políticas de incentivación del uso del transporte público, dirigidas a personas jóvenes menores de 30 años que residan en Tenerife, por razones de estudios fundamentalmente.

OCTAVO.- En la medida que la metodología y cálculos de ambos operadores aluden a jóvenes entre 18 y 30 años, que hacen uso del servicio público de transporte de viajeros en la isla de Tenerife, sin determinar otros parámetros, se puede concluir que en las citadas cifras se encuentran incluidos los estudiantes de las islas de La Gomera y de El Hierro, que hagan uso de los indicados medios de transporte durante el curso académico en Tenerife.

En tal sentido, desde Metropolitano de Tenerife se llega a la conclusión *“que en todos los modelos que han calculado, los costes incrementales de políticas para el CIT ya tenían incluido el efecto de los no residentes. El motivo de que ya están incluidos los no residentes, radica en que el cálculo de lo que representaban los jóvenes sobre el*

total de la demanda, no se basa en datos del ISTAC relativos a la población de Tenerife, sino en el peso que representan los jóvenes aleatoriamente en las encuestas a clientes de ambos operadores (TITSA y MTSA).

Respecto de los estudiantes universitarios, que en torno al 18.4% del alumnado es de fuera de Tenerife, según los datos recabado de la Universidad de La Laguna.

Por otra parte, de la Información obtenida de un muestreo aleatorio sobre 2.000 registros de las solicitudes que han entrado en www.abonojoven.es, el volumen de no residentes jóvenes es de un 8%. Esta cifra está en cierta medida sesgada porque ya se advertía en el formulario de que el abono joven mensual sería sólo para no residentes, y es posible que no todos los potenciales solicitantes se registrasen. Si hicieramos dos escenarios respecto al sesgo de esta cifra del 8%, por ejemplo incrementándola un 50% y un 100%, el porcentaje de no residentes podría estar entre el 12% y el 16%.

La previsión realizada por los operadores de transporte en relación al incremento presupuestario en políticas de transporte que supondría extender a la población joven de la isla menor de 30 años residente y no residente sería de 2.774.109 €”.

NOVENO.- El procedimiento a efectos presupuestarios, en síntesis, consiste en anticipar por curso académico el coste o valor facial del abono joven que asciende al importe de 40 €, al que se le añade 5 € por el coste de la emisión de la tarjeta, como una actividad o medida de fomento, y en aras de incentivar a los estudiantes, tanto de la isla de La Gomera como de la isla de El Hierro, con el fin de permitirles el uso del abono joven en similares condiciones que los jóvenes residentes/estudiantes en Tenerife.

DÉCIMO.- La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece en el Capítulo VI del Título Preliminar la regulación de los convenios a suscribir entre Administraciones Públicas para un fin común, desprendiéndose del apartado 1 del artículo 48 la capacidad de las mismas, en el ámbito de sus respectivas competencias, para suscribir convenios, sin que ello pueda suponer cesión de la titularidad de la competencia.

A tenor de lo previsto en el apartado 1 y 2.a) del artículo 47 de la citada Ley, el presente Convenio se encuadraría dentro de los convenios interadministrativos firmados entre dos Administraciones Públicas, y por tanto, las prestaciones objeto del mismo no son propias de los contratos, no resultando, por ende, de carácter contractual, ex artículo 50 del mismo texto legal.

UNDÉCIMO.- La Ley 14/1990, de 26 de julio, reguladora del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, contempla en su artículo 15 la posibilidad de celebrar convenios en los que se establezcan libremente los instrumentos de colaboración precisos para la consecución de fines comunes de interés público.

DUODÉCIMO.- Teniendo en cuenta las previsiones del artículo 50.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, la necesidad y oportunidad del presente Convenio se sustenta en un interés público que encuentra encaje en el preámbulo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en cuanto a que los poderes públicos son responsables en la planificación, dirección y gestión de los transportes por carretera, entre los cuales, es preciso **destacar la apuesta por la promoción del transporte público regular de viajeros, que satisfaga la demanda de movilidad de la población, garantizando su derecho a un transporte de calidad, y sostenible, con especial atención a las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida que requieran un transporte especial.**

Además se prevé en el artículo 4 apartado 1 del indicado texto normativo, **que el transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una**

actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas, y de sus habitantes, que se rige por el principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos de viajeros que se declaran servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de personas de modo regular, continuo, accesible y asequible, por el territorio insular. En su apartado 2, se señala que la intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La satisfacción de la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a un transporte público regular, de calidad, y sostenible, con especial atención a los estratos sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado (...).

e) La promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte.

f) La equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos, como condición necesaria para garantizar la igualdad con aquéllos, teniendo en cuenta la condición insular y ultraperiférica del archipiélago.

g) El establecimiento de un régimen tarifario y tributario de los transportes equitativo, justo y eficaz basado en la repercusión de los costes en quienes los causan directa o indirectamente.

A mayor abundamiento, en el artículo 7 de la indicada Ley 13/2007, se recoge que los Cabildos Insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes: a) La programación, la planificación y la coordinación insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte...c) La participación en la definición de la política general de los transportes en la Comunidad Autónoma de Canarias, en particular de carreteras, y en **la planificación de la movilidad** y d) El establecimiento y prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.

La Ley 7/2007, de 13 de abril, Canaria de Juventud, entre sus principios informadores que vienen a regir los programas y acciones de las administraciones destinadas a la juventud establece en su artículo 3 letra g) el fomento de la solidaridad en cuanto representa un objetivo prioritario en las relaciones entre los jóvenes y los grupos sociales, intentando superar las condiciones que crean marginación y desigualdades. Para ello y **dada la configuración territorial de Canarias, se potenciarán aquellos programas y acciones juveniles que favorezcan el intercambio y la movilidad de los jóvenes entre las islas, a la vez que se apuesta por la unidad del archipiélago.**

Se deber destacar el mandato que se encuentra recogido en el artículo 35 de la Ley de la Juventud en cuanto a la movilidad juvenil, al señalar que se promoverán políticas de fomento de la movilidad entre los jóvenes de la Comunidad Autónoma de Canarias, a fin de hacer efectivo su derecho a la igualdad de oportunidades en todos los sectores, especialmente en lo referente a la educación y formación, con independencia del lugar en que residan.

DECIMOTERCERO.- De conformidad las previsiones contenidas en la letra d) del artículo 6 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, en los términos de la presente ley y de la legislación reguladora de los distintos sectores de actuación

pública, se atribuirán a los cabildos insulares competencias en transporte por carretera, por cable y ferrocarril.

DECIMOCUARTO.- El presente Convenio se enmarca en las relaciones entre administraciones públicas que deben estar presididas por los principios de coordinación y colaboración, de acuerdo con lo establecido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

DECIMOQUINTO.- La competencia para la aprobación del presente Convenio la ostenta el Consejo de Gobierno Insular, de conformidad con lo previsto en el apartado 5. letra s) del artículo 29 del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular (BOP nº 91 de 31 de julio de 2017), sin perjuicio de dar cuenta posterior al Pleno, en la primera sesión que se celebre.

Al amparo del artículo 6.1 n) del Reglamento Orgánico Corporativo al Presidente del Cabildo Insular se le atribuye la firma de documentos mediante los que se formalicen convenios acordados por el Consejo de Gobierno Insular, con otras Administraciones Públicas.

En virtud del Decreto de la Presidencia de 10 de febrero de 2017, se dispuso la acumulación de la Dirección Insular de Movilidad al Director Insular de Fomento delegándole todas las atribuciones que corresponden a la Presidencia como titular del Área de Presidencia, previstas en el artículo 10 del vigente Reglamento Orgánico de la Corporación, con carácter adicional a las que ya posee en régimen de desconcentración como propias, según lo previsto en el artículo 16 del citado Reglamento, en concordancia con los Acuerdos del Consejo de Gobierno Insular de fecha 7 de febrero de 2017 y del Pleno Corporativo de 24 de febrero de 2017.

Por todo lo expuesto, a la vista de los antecedentes puestos de manifiesto y los documentos que forman parte del expediente administrativo, además del Informe de la Intervención General corporativa de fecha 16 de marzo de 2018, el Consejo de Gobierno Insular, adopta Acuerdo en los siguientes términos:

Primero.- Aprobar el **CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA GOMERA RELATIVO AL PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL DENOMINADO “ABONO JOVEN” DE MENORES DE 30 AÑOS**, cuya redacción queda del siguiente tenor literal:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE LA GOMERA RELATIVO AL PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL DENOMINADO “ABONO JOVEN” DE MENORES DE 30 AÑOS

Nº _____

Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en el artículo 57 b) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife.

De otra parte, el Ilmo. Sr. D. Casimiro Curbelo Curbelo, en nombre y representación de la institución que preside, al amparo de lo establecido en el artículo 57 b) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares.

EXPONEN

1.- En el artículo 6 apartado 2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares se establece que los Cabildos Insulares, en todo caso, en los términos de la presente ley y de la legislación reguladora de los distintos sectores de actuación pública, se atribuirán a los cabildos insulares competencias, entre otras, las establecidas en su letra d) transporte por carretera, por cable y ferrocarril.

2.- La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 1 considera como transportes por carretera, aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público. Los transportes por ferrocarril, hacen referencia a aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

3.- Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias recoge en el artículo 4.1 que el transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas, y de sus habitantes, que se rige por el principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos de viajeros que se declaran servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de personas de modo regular, continuo, accesible y asequible, por el territorio insular.

4.- En el apartado 2 del precitado artículo 4 de la ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se señala que la intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de diversos objetivos, entre los que se encuentran, en su letra e) la promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte, y, letra f) la equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos, como condición necesaria para garantizar la igualdad con aquéllos, teniendo en cuenta la condición insular y ultraperiférica del archipiélago.

5.- Asimismo, en el artículo 9.1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se determina en el ámbito de la colaboración y coordinación interadministrativa, que las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones.

6.- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, señala en su artículo 47, apartado 1, que son convenios los acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las Administraciones Públicas, los organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes o las Universidades públicas entre sí o con sujetos de derecho privado para un fin común.

7.- En el apartado 2 letra a) del artículo 47 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se establece que los convenios que los Convenios interadministrativos firmados entre dos o más Administraciones Públicas, o bien entre dos o más organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes de distintas Administraciones públicas, y que podrán incluir la utilización de medios, servicios y recursos de otra Administración Pública, organismo

público o entidad de derecho público vinculado o dependiente, para el ejercicio de competencias propias o delegadas.

8.- Teniendo en cuenta lo preceptuado en el artículo 47.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente Convenio no tiene por objeto prestaciones propias de los contratos.

9.- La necesidad y oportunidad de celebrar el presente Convenio se encuentra motivado, asimismo, en el derecho a la movilidad de los jóvenes en un territorio fragmentado como es el Archipiélago Canario, y, en aras de conseguir que los residentes en la Isla de La Gomera menores de 30 años, que fundamentalmente, se encuentren realizando estudios en la Isla de Tenerife, puedan acceder a las bonificaciones que en la modalidad de "Abono Joven Insular", se establecen para las personas menores de 30 años, residentes en Tenerife.

En consecuencia, las partes suscriben el presente Convenio de Colaboración, con las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- Objeto del Convenio.

Es objeto del presente Convenio configurar el procedimiento para la adquisición del "Abono Joven", **por las personas menores de 30 años, residentes en la Isla de La Gomera que, fundamentalmente, se encuentren realizando estudios en la Isla de Tenerife**, y tengan derecho a acceder a las bonificaciones que en la modalidad de "Abono Joven Insular", se establecen para menores de 30 años, residentes en Tenerife que permite el uso ilimitado, durante un mes, de todas las líneas de los operadores TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A. (TITSA) y METROPOLITANO DE TENERIFE, S.A. (MTSA).

SEGUNDA.- Procedimiento para determinar el derecho de acceso y beneficiarios del denominado "Abono Joven".

1.- En los sistemas de billeteaje inteligente (ten+ y ten+móvil) se habilitará un perfil especial de "jóvenes gomeros" dentro del actual título "Abono Joven", y constituye para los beneficiarios un título de carácter personal e intransferible con viajes ilimitados durante un mes por toda la isla de Tenerife.

2.- A cada persona que se incluya en el correspondiente censo, se le emitirá por el Cabildo Insular de Tenerife una tarjeta personalizada con un perfil específico que caducará el 31 de julio de cada año. Permitiéndole adquirir el "Abono Joven" mientras el perfil esté vigente, y superada esta fecha, la persona interesada podrá seguir utilizando la tarjeta pero adquiriendo otros títulos de perfil general (no subvencionados).

3.- El Cabildo de La Gomera abonará anticipadamente por períodos mensuales o por curso escolar la cuantía correspondiente a cada beneficiario (40 €/mes más 5 € de emisión de tarjeta) en la cuenta corriente del operador que determine el Cabildo de Tenerife. A tal efecto se emitirá por el operador la factura correspondiente.

4.- El Cabildo de La Gomera abonará directamente a la empresa operadora de transportes, que se determine, el importe de la primera emisión de los 5 € de la tarjeta y el coste de los bonos por cada curso escolar, que comprenderá del 1 de septiembre al 31 de julio del siguiente año, un total de 11 meses, cuantificándose por alumno en 445 € por cada curso escolar.

5.- En el supuesto especial del presente curso escolar 2017-2018, se extenderá desde el 1 de marzo de 2018 hasta el 31 de julio del mismo año, un total de 5 meses, abonándose la parte proporcional del abono correspondiente, además de los 5 € de la primera emisión de la tarjeta de transportes.

6.- Para que las personas jóvenes residentes en la Isla de La Gomera menores de 30 años, puedan acceder al "Abono Joven", el Cabildo Insular de La Gomera debe enviar, previamente, al Cabildo Insular de Tenerife, un listado en soporte electrónico (EXCEL, CSV, etc.) con las personas beneficiarias.

7.- Cada año, antes del 31 de julio, el Cabildo Insular de La Gomera tendrá que renovar el Convenio con el Cabildo Insular de Tenerife hasta el 31 de julio del siguiente año. El Cabildo Insular de La Gomera en el supuesto que se proceda a prorrogar este Convenio, deberá remitir al Cabildo Insular de Tenerife, entre el 31 de julio y 30 de septiembre el nuevo listado de personas que se pueden beneficiar de la adquisición del Abono Joven Insular de cara al siguiente curso académico. En el supuesto de que el Cabildo de La Gomera renueve la condición de personas beneficiarias a quienes dispongan de una tarjeta de transporte de ejercicios anteriores, no será necesario que éstas abonen los citados 5 € en concepto de suscripción de tarjeta personalizada, salvo pérdida o sustracción. Estas personas, en cuanto se cargue la nueva lista de beneficiarios en el sistema, ejercicio, podrá seguir utilizando su actual tarjeta de transporte para adquirir el título de abono joven insular hasta el siguiente 31 de julio.

El Cabildo de Tenerife facilitará al Cabildo de La Gomera por medido de los operadores una liquidación del importe abonado anticipadamente en la que se efectuarán los ajustes correspondientes con cargo al siguiente curso escolar.

8.- Se habilita como puntos de recogida de las tarjetas de transportes, las oficinas de atención al cliente de los operadores TITSA y METROTENERIFE o bien de un único operador. Sin perjuicio que sea el propio Cabildo de La Gomera quien opte por realizar su entrega a los beneficiarios.

9.- Si el Cabildo de La Gomera solicita información sobre las compras que han realizado sus beneficiarios, se podrá obtener un desglose de compras y usos por cada uno de sus beneficiarios con la periodicidad que se defina (mensual, trimestral, anual...).

TERCERA.- Los beneficiarios que cumplan con los requisitos establecidos en el presente Convenio, deben aportar:

- Nombre
- Apellido 1
- Apellido 2 (opcional)
- Género
- Fecha Nacimiento 0.
- Tipo documento (DNI, Pasaporte o NIE)
- Número de documento
- Fotografía frontal (tipo carné). Peso máximo 1 MB
- Email (conveniente solicitarlo)
- Teléfono
- Dirección
- Código Postal
- Municipio

CUARTA.- Duración del Convenio.

El presente Convenio se celebra con vigencia hasta el mes de julio de 2018, prorrogable por períodos anuales hasta un máximo de cuatro años, a contar desde la fecha de su formalización.

En cualquier momento antes de la finalización del plazo de vigencia, las partes podrán acordar su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales, que deberá ser formalizada en la correspondiente Adenda.

QUINTA.- Compromisos económicos.

El Convenio no tendrá incidencia en el presupuesto del Cabildo distinta a las previsiones establecidas en el Anexo de aportaciones a TITSA y METROTENERIFE destinadas a financiar el abono joven Insular.

SEXTA.- Mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio y de los compromisos adquiridos por los firmantes.

Se crea una comisión de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio formada por:

- *Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife o quien legalmente le sustituya.*
- *Presidenta del Excmo. Cabildo Insular de La Gomera o quien legalmente le sustituya*
- *Director Insular de Movilidad y Fomento del Cabildo Insular de Tenerife.*
- *Consejero Insular del Área de Transportes del Cabildo Insular de La Gomera.*
- *Secretario: Un funcionario del Cabildo Insular de Tenerife o del Cabildo Insular de La Gomera.*

La comisión de seguimiento tiene atribuidas las funciones de interpretación y desarrollo del Convenio, velar por su correcto cumplimiento, dar respuesta a las consultas o dirimir cuantos desacuerdos entre las partes se produzcan en el transcurso de su ejecución.

Las reuniones de la Comisión de Seguimiento serán convocadas por el Secretario con una antelación mínima de 10 días, contados desde la comunicación al resto de integrantes de la fecha, hora y lugar previstos para su celebración.

A las reuniones de la comisiones de seguimientos podrán asistir técnicos de ambos Cabildos con voz pero sin voto.

SÉPTIMA.- Régimen de modificación del Convenio.

El Convenio podrá ser objeto de modificación, mediante acuerdo de las partes, que deberá formalizarse por escrito.

OCTAVA.- Extinción del Convenio

Son causas de extinción del Convenio:

- l) Transcurso del plazo de vigencia, sin haberse acordado la prórroga del mismo.*
- m) Transcurso del periodo máximo de prórroga.*
- n) Acuerdo unánime de las partes.*
- o) Incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por alguna de las partes.*
- p) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del Convenio.*

NOVENA.- Régimen jurídico y jurisdicción competente.

El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, se rige por lo dispuesto en la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como por las normas de Derecho Administrativo aplicables y se someterá a la jurisdicción Contencioso-administrativa.

DÉCIMA.- *Facultar a los Presidentes de los Cabildos Insulares para dictar las instrucciones de desarrollo del presente Convenio.*

Y en prueba de conformidad, firman las partes intervinientes el presente documento, por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento

EL PRESIDENTE DEL CABILDO EL PRESIDENTE DEL CABILDO
INSULAR DE TENERIFE INSULAR DE LA GOMERA

Carlos Enrique Alonso Rodríguez

Casimiro Curbelo Curbelo”

Segundo.- *Facultar al Excmo. Presidente de esta Corporación para la firma del Convenio de referencia.*

Tercero.- *Dar cuenta del presente Acuerdo al Pleno Corporativo en la primera sesión que se celebre, a tenor de lo establecido en el artículo 29.5 letra s) del Reglamento Orgánico Corporativo”.*

En atención a lo expuesto, de conformidad con lo previsto en el apartado 5 s) del artículo 29 del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y a la vista del Acuerdo de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno Corporativo queda enterado del precitado Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en sesión celebrada con fecha 20 de marzo de 2018.

6.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración con el Ilustre Ayuntamiento de El Sauzal para la ejecución del proyecto de "Actuaciones en el entorno de la Plaza de San Pedro de El Sauzal. Fase I".

Visto el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento del Sauzal para la ejecución del Proyecto de las "Actuaciones en el entorno de La Plaza de San Pedro del Sauzal, Fase I", cuyo tenor literal es el siguiente:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DEL SAUZAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE LAS “ACTUACIONES EN EL ENTORNO DE LA PLAZA DE SAN PEDRO DEL SAUZAL, FASE I”

Nº

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

De una parte, el Excmo. Sr. D. Carlos E. Alonso Rodríguez, en su calidad de Presidente del EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE, con domicilio en la Plaza de España, nº1.-----

De otra, el Excmo. Sr. D. Mariano Pérez Hernández, Alcalde-Presidente del EXCMO. AYUNTAMIENTO DEL SAUZAL-----

INTERVIENEN

El **PRIMERO**, en razón de su expresado cargo, en representación del EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE, según previene el artículo 6.1 b) y m) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife.-----

El **SEGUNDO**, en representación del EXCMO. AYUNTAMIENTO DEL SAUZAL, en virtud de la atribución que le confiere el artículo 21.1 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local. ---

Las partes con la representación que ostentan se reconocen entre sí capacidad jurídica y competencia para obligarse y a tal efecto, -----

EXPONEN

I.- Que una vez concretadas las actuaciones a realizar se acordó ejecutar las siguientes actuaciones **“Actuaciones en el entorno de la Plaza de San Pedro de El Sauzal. Fase I.”, por un importe de 1.536.111,27€ IGIC incluido, de las que corresponden al MEDI “Inversiones patrimoniales estratégicas” 750.000 € IGIC incluido.**-----

II.- Que ambas Administraciones Locales, coincidiendo en sus objetivos, desean participar en la ejecución y financiación de las referidas obras.-----

III.- Que el Ayuntamiento del Sauzal ha adquirido el compromiso de consignar en el ejercicio 2018, las cantidades que asumirá para la ejecución de las referidas actuaciones-----

IV.- La cooperación económica, técnica y administrativa entre la Administración Local y la Administración del Estado y de las Comunidades Autónomas, (...) en asuntos de interés común, se desarrollarán con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante (...) convenios administrativos que suscriban (artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril).-----

V.- La celebración del convenio a suscribir por las partes, se encuadra claramente en el marco de las relaciones de colaboración con la finalidad de conjuntar y armonizar esfuerzos en orden a conseguir un objetivo común cual es coadyuvar en la ejecución de las obras que se estiman necesarias.-----

VI.- El art. 47 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, habilita a las Administraciones Públicas, para la celebración de convenios con personas de derecho público o privado, con el contenido establecido en el art.49 de la referida Ley.-----

Asimismo, el art.143.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público establece la posibilidad cooperar entre las Administraciones Públicas mediante la formalización de convenios, en concordancia con el art.144.2 de la precitada Ley.-----

VII.- Como instrumento para la consecución del objetivo señalado en los anteriores exponendos, las partes intervinientes, compartiendo interés mutuo en la ejecución de las obras comprendidas en el proyecto de **“Actuaciones en el entorno de la Plaza de San Pedro de El Sauzal. Fase I.”**, deciden aprobar el presente Convenio Administrativo de Colaboración, con arreglo a las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA: OBJETO DEL CONVENIO.-

El presente Convenio tiene por objeto establecer las bases para la colaboración entre el **Excmo. Ayuntamiento del Sauzal y el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife**, al objeto de llevar a cabo de forma coordinada las actuaciones tendentes a la realización de las obras comprendidas en el proyecto de **“Actuaciones en el entorno de la Plaza de San Pedro de El Sauzal. Fase I.”**, sitos en el término municipal del Sauzal.

Que las **actuaciones** que hay que realizar para la ejecución de las obras de referencia son las siguientes:

- a) La aportación del proyecto.
- b) Contratar la ejecución de las obras comprendidas en el proyecto de **“Actuaciones en el entorno de la Plaza de San Pedro de El Sauzal. Fase I.”**.
- c) Contratar o asumir la **Dirección Facultativa** de la ejecución de las indicadas obras.
- d) Seguimiento de la ejecución de las obras hasta su terminación y recepción.

SEGUNDA: PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN

El coste de las actuaciones previstas se estima en las cuantías y con las financiaciones siguientes:

- **“Actuaciones en el entorno de la Plaza de San Pedro de El Sauzal. Fase I.” (MEDI) coste total 750.000 euros, IGIC incluido.**
- Las Administraciones intervinientes se comprometen a realizar las siguientes aportaciones para la financiación de la obra:

| Entidad/Año | 2017 | 2018 | 2019 | Totales IGIC INCLUIDO |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| Cabildo Insular (80 %) | 100.000,00 | 200.000,00 | 300.000,00 | 600.000,00 |
| Ayuntamiento (20 %) | 150.000,00 | 0 | 0 | 150.000,00 |
| Totales | 250.000,00 | 200.000,00 | 300.000,00 | 750.000,00 |

TERCERA: OBLIGACIONES DE LAS PARTES.-

El **Excmo. Cabildo Insular de Tenerife** se compromete a:

1.- Financiar las referidas obras con los siguientes procedimientos e importes máximos sin que se le pueda imputar al Cabildo modificados ni liquidaciones:

1.1.- La anualidad 2017 se abonará al Ayuntamiento del Sauzal a la formalización del presente convenio.

1.2.- La anualidad del ejercicio 2018 se abonará al Ayuntamiento del Sauzal, una vez justificada la cantidad librada anteriormente mediante certificaciones de obras aprobadas por el precitado Ayuntamiento. Asimismo, se deberá aportar acuerdo de adjudicación de las obras y acta de comprobación de replanteo.

1.3.- La totalidad de la anualidad 2019 se abonará al Ayuntamiento del Sauzal una vez justificada la anualidad 2018 mediante certificaciones de obra aprobadas por el precitado ayuntamiento.

1.4.- El Cabildo aplicará en la aportación al ayuntamiento del Sauzal el coeficiente de baja resultante de la adjudicación.

1.5.- La anualidad del ejercicio 2019 librada al Ayuntamiento del Sauzal deberá estar justificada antes del 30 de junio de 2019.

1.6.- Los Servicios Técnicos del área de Fomento deberán conformar la adecuada certificación y recepción por parte del Ayuntamiento del Sauzal del proyecto de referencia.

El Excmo. Ayuntamiento del Sauzal se compromete a:

1.- Aportar y asumir el **coste del proyecto**.

2.- Contratar la ejecución de las obras de referencia y asumir por sus Servicios Técnicos ó subcontratar la **Dirección Facultativa** de las citadas obras.

3.- **Financiar** las obras comprendidas en el Proyecto de referencia por el diferencial no aportado por el Cabildo Insular de Tenerife.

4.- El Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y el contrato de obra, han de contener la obligación a cargo del contratista de colocar un cartel en el que figure el presupuesto general de la obra y la participación de ambas Instituciones. (MEDI)

5.- Aportar la siguiente **documentación**:

- Acuerdo adoptado por el órgano municipal competente de aprobación del proyecto, lo que supondrá su conformidad y que el citado proyecto es adecuado al planeamiento municipal en vigor.
- Certificación de disponibilidad de los terrenos y su puesta a disposición para la ejecución de las obras.
- Certificación de contar con todas las autorizaciones o concesiones administrativas necesarias.
- Acta de recepción de las obras y certificación final. Al acto de recepción de las obras se deberá invitar a un representante del Cabildo Insular de Tenerife.

CUARTA: COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.-

Se creará una Comisión Mixta de Seguimiento, integrada por dos profesionales representantes de cada una de las partes firmantes del presente convenio, que se reunirá al efecto cuantas veces estime conveniente.

Son **funciones** de la Comisión de Seguimiento, con carácter general, ser el órgano de vigilancia, control y marco permanente de intercambio de información para la toma de decisiones relacionadas con la ejecución del convenio y, en particular, las siguientes:

- La coordinación técnica.
- Velar por el cumplimiento de las obligaciones que derivan del convenio.
- Emitir cuantos informes le sean requeridos por las partes firmantes.

QUINTA: DURACIÓN Y RESOLUCIÓN DEL CONVENIO.-

El presente Convenio **entrará en vigor el día de su firma y su duración se extenderá hasta el 30 de diciembre de 2019.**

Serán causas de **resolución** del presente Convenio de Colaboración las siguientes:

- El mutuo acuerdo entre las partes.
- La denuncia por cualquiera de las partes por incumplimiento del mismo.

SEXTA: ORDEN JURISDICCIONAL COMPETENTE.-

Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento del presente convenio serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional Contencioso Administrativo, sin perjuicio de que de común acuerdo se pactará su sometimiento a cualquier clase de arbitraje.

Y para que así conste a los efectos oportunos, en prueba de conformidad, las partes firman el presente documento, por triplicado ejemplar y a un solo efecto y tenor, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

EL PRESIDENTE DEL CABILDO DE TENERIFE

EL ALCALDE DEL AYTO. DE EL SAUZAL

D. Carlos Enrique Alonso Rodríguez

D. Mariano Pérez Hernández”

Por todo lo anteriormente expuesto, previo dictamen de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno Corporativo **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterada del referido Convenio.

7.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Ayuntamiento de Los Realejos, para la prestación de un servicio de transporte a la demanda en taxis accesibles de uso compartido en el término municipal de Los Realejos para el año 2018.

Visto el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos para la prestación de un servicio de transporte a la demanda en taxis accesibles de uso compartido en el término municipal de Los Realejos para el año 2018, cuyo tenor es el siguiente:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE LOS REALEJOS, PARA LA PRESTACIÓN DE UN TRANSPORTE A LA DEMANDA EN TAXIS ACCESIBLES DE USO COMPARTIDO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LOS REALEJOS PARA EL AÑO 2018

Nº

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. CARLOS ENRIQUE ALONSO RODRÍGUEZ, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización de Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada en sesión celebrada el 12 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. MANUEL DOMÍNGUEZ GONZÁLEZ, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Los Realejos, en nombre y representación de la

indicada Corporación Municipal, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 21.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización del Pleno de la Corporación otorgada en sesión celebrada el 29 de noviembre de 2017.

EXPONEN

Que el Ayuntamiento de Los Realejos a iniciativa de los taxistas del municipio, a fin de atender los problemas de movilidad a los que se enfrentan los ciudadanos residentes en Icod el Alto, Las Llanadas y otras localidades, debido tanto a la orografía como a déficit de transporte público colectivo, promueve la creación de un servicio de transporte a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido, en coordinación con la red insular de transporte público de viajeros que integra singularmente a las personas de movilidad reducida.

Que la doctrina científica califica el transporte a la demanda como un servicio de movilidad sostenible, basado en el principio de optimización del trayecto en función de las personas transportadas. Asimismo, el Libro Blanco de los Transportes en Canarias establece que “el concepto de transporte a la demanda responde a la necesidad de dar un servicio de transporte público satisfactorio en aquellas zonas donde la orografía, dispersión de la población u otros factores hacen muy difícil la explotación de una línea de transporte”. Asimismo, el citado Libro Blanco indica que “un treinta y cinco por ciento de la población canaria reside en municipios inferiores a 25.000 habitantes. Estos municipios representan el 85 % del total, siendo su superficie el 86 % del total del Archipiélago (...)”. En municipios de este tamaño es difícil poder mantener un servicio de transporte público convencional. El uso del coche privado se incrementa constantemente y hace aún más difícil la inversión de fondos públicos para implementar sistemas de transporte colectivo.

Que en virtud de lo establecido en el Decreto Territorial 159/94, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transporte terrestre y por cable, el Cabildo Insular es competente para ejercer la titularidad de las concesiones interurbanas de transporte regular de viajeros. Asimismo el Ayuntamiento de Los Realejos es competente para ejercer la titularidad de las concesiones de transporte público de viajeros urbano, a tenor de lo establecido en el artículo 25.2 g) de la Ley de Bases de Régimen Local.

Que la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, define los convenios como los acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las Administraciones Públicas y los regula en los arts. 47 y siguientes.

Que en Derecho comparado existen ejemplos de transporte a la demanda, como la Ley 14/2005 de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, que establece su regulación en el Capítulo I de la Ley y la reciente Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.

Que la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece en su exposición de motivos, que el transporte a la demanda pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público. La regulación de esta figura en la citada ley es parcial y fragmentada, sin perjuicio de existir título jurídico suficiente, si se realiza una interpretación concordada de los artículos 67.1, 68.3, y 78 (transporte adaptado). Asimismo, el artículo 4.2. a) establece como objetivo la especial preferencia de la intervención pública a favor de aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

Que la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció el marco de referencia para ir progresivamente avanzando en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución. No obstante, dicha ley ha sido derogada y sustituida por el Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Que el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Que El Cabildo Insular de Tenerife tiene como objetivo el establecimiento de un Sistema Integrado de Transporte, que permita alcanzar la triple integración tarifaria, modal y administrativa, para lo que se considera instrumento adecuado la formalización del presente Convenio.

El Convenio da continuidad a los anteriormente celebrados entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos para implantar el servicio de taxi accesible en el citado municipio y, en particular, debido a la finalización del último Convenio suscrito entre las citadas Administraciones el 31 de diciembre de 2017.

ESTIPULAN

PRIMERA.- El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos acuerdan implantar el servicio de taxi accesible en el término municipal de Los Realejos, en las siguientes zonas Realejo Alto – La Montañeta, Icod el Alto y Las Llanadas estableciendo el régimen financiero correspondiente. Dicho servicio funcionará como una línea regular con recorrido, paradas y horarios previamente establecidos, con acceso individualizado de viajeros y pago de billete por persona transportada, así como un transporte singularizado para las personas con movilidad reducida y autorizadas por la Corporación, según demanda del mismo.

Los horarios y frecuencias se irán adecuando atendiendo a la demanda estable como a las demandas ocasionales que puedan surgir por motivos de fiestas, celebraciones y otras.

El Ayuntamiento de Los Realejos regulará la estructura y condiciones del servicio urbano y establecerá las condiciones de prestación del servicio y sus modificaciones bajo el principio de coordinación con la Red Insular de transporte público.

SEGUNDA.- El precio del billete se establecerá por el Ayuntamiento, inicialmente en 1,45 €, manteniendo, en su caso, el equilibrio económico del coste del servicio, y no será objeto de compensación cuando el usuario abone en metálico, debiendo recibir el correspondiente justificante o billete por el taxista.

En el supuesto de abono del servicio mediante bono/tarjeta peaje sin contacto, el usuario tendrá que abonar 1,15 € en los trayectos urbanos. El Cabildo de Tenerife asume el coste entre este precio y el 1,45 euros de la tarifa plena.

En los transbordos taxi-guagua y viceversa, el usuario abonará 1,15 € en el servicio del taxi y de la guagua, en el supuesto de utilización de bono / tarjeta peaje sin contacto. En la guagua y el taxi el usuario tendrá derecho a un descuento de 1,05 € en los límites temporales fijados para el trasbordo, que será sufragado por el Cabildo de Tenerife.

En el supuesto de que exista saldo insuficiente en el bono/tarjeta peaje sin contacto, el usuario podrá abonar en metálico hasta totalizar el precio del servicio, inicialmente 1,15 €, recibiendo el justificante correspondiente.

TERCERA.- *TITSA liquidará y abonará en la primera quincena siguiente de cada mes, a cada una de las Licencias integradas en el servicio, la aportación del usuario por la utilización de bono/tarjeta peaje sin contacto. Dichas liquidaciones permitirán tener un conocimiento analítico del nivel de uso del servicio, bonificaciones aplicadas y los colectivos afectados.*

El operador TITSA realizará el mantenimiento y la lectura de las máquinas canceladoras que deben instalarse en los taxis integrados en el servicio.

Asimismo, en dicha liquidación se incluirá el abono de diferencia tarifaria que asume el Cabildo de Tenerife, de conformidad con lo dispuesto en el punto anterior. A su vez, TITSA presentará a la Corporación Insular una factura detallada de dichos abonos, a los efectos de su pago por éste última.

TITSA deberá remitir copia de las liquidaciones mensuales tanto al Cabildo de Tenerife como al Ayuntamiento de Los Realejos.

CUARTA.- *El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos establecerán las medidas de control y seguimiento del servicio que estimen convenientes, tanto mediante la utilización de los sistemas de monética como la realización de encuestas y el empleo de los servicios de Inspección de Transporte, Guardia Civil y Policía Local.*

QUINTA.- *El Ayuntamiento de Los Realejos asume las siguientes obligaciones:*

- a) Implementar un número de teléfono, al objeto de que se pueda contratar los servicios de transporte a la demanda.*
- b) Acondicionar las paradas del servicio de referencia y las urbanas, especialmente en lo que se refiere al a accesibilidad de los PMR. Asimismo, instalará marquesinas en las citadas paradas, realizando su explotación comercial.*
- c) Establecer una política de priorización del transporte público en el municipio mediante la implantación de carriles segregados, preferencia en la señalización viaria y semafórica a favor del transporte público, así como una política de zona azul y aparcamientos disuasorios que favorezcan un uso racional del vehículo privado.*
- d) Impulsar una campaña informativa del servicio, así como establecer la señalética en las paradas, indicando los puntos de correspondencia con las guaguas interurbanas y horarios del servicio.*
- e) Implementar un logotipo del servicio que deberá estar incorporado en los vehículos de los taxistas adheridos. Se deberá destacar en el mismo "la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife".*

SEXTA.- *En relación con las paradas de correspondencia que afecten a guaguas interurbanas, el Cabildo Insular de Tenerife asume la obligación de señalarlas convenientemente y de realizar el acondicionamiento y colocación de las marquesinas, en los límites de las consignaciones presupuestarias.*

SÉPTIMA.- *El presente Convenio tendrá vigencia desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2018.*

OCTAVA.- *Para el periodo 2018, se ha previsto en el proyecto de presupuesto insular la cantidad de diez mil euros (10.000,00 €) para sufragar el coste derivado de este Convenio que asume la Corporación Insular. Dicho importe se considera*

suficiente para cubrir la estimación del gasto realizada por este Cabildo, por importe de seis mil setecientos veinte seis euros con quince céntimos (6.726,15 €), que se detalla en el Anexo II.

NOVENA.- Sin perjuicio de la liquidación final, a la finalización del ejercicio y una vez aprobadas las cuentas anuales, TITSA podrá recibir una cantidad provisional a cuenta durante el segundo semestre del ejercicio 2018.

DECIMA.- El presente Convenio tiene naturaleza administrativa y se someterá a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.-

El Cabildo Insular de Tenerife en ningún caso asumirá déficits operativos del servicio, siendo la gestión del servicio a riesgo y ventura de los taxistas o asumida por el Ayuntamiento de Los Realejos.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.-

La tarifa establecida en el servicio será actualizada por el Ayuntamiento de Los Realejos en función del incremento de precios resultante de la fórmula polinómica aplicada a los servicios regulares de viajeros, así como en función de la segmentación de la política de viajeros que se estime conveniente aplicar.

Se deberá tener en cuenta en la política tarifaria del servicio la coherencia con las políticas de precios que determine el Cabildo Insular de Tenerife en el servicio regular de viajeros.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.-

Los periodos máximos para realizar trasbordos entre taxi-guagua serán establecidos por el Consejo de Gobierno Insular, inicialmente se fijan en 90 minutos.

Para la debida constancia de todo lo convenido, y en prueba de conformidad, se firma la presente Convenio, por triplicado, en el lugar y fecha indicados

**EI PRESIDENTE DEL
CABILDO DE TENERIFE**

**EL ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO
DE LOS REALEJOS**

Carlos Enrique Alonso Rodríguez

Manuel Domínguez González

ANEXO I.- CUADRO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXIS:

línea 2
Icod El Alto

HORARIOS

| salida | llegada |
|--------|---------|
| 6:55 | 7:30 |
| 7:30 | 8:00 |
| 8:00 | 8:30 |
| 9:10 | 9:40 |
| 10:00 | 10:30 |
| 11:10 | 11:40 |
| 12:05 | 12:35 |
| 13:10 | 13:40 |
| 13:30 | 14:00 |
| 14:10 | 14:40 |
| 15:10 | 15:40 |
| 16:15 | 16:45 |
| 17:10 | 17:40 |
| 18:10 | 18:40 |
| 19:10 | 19:40 |
| 20:15 | 20:45 |

Centro de control y más información: **010**

Los Realejos

taxi bus

Cooperativa Municipal

Taxi a precio de Guagua

Transbordo gratuito Taxi-Guagua

Taxis accesibles

Flexibilidad en las paradas

noviembre de 2011. Servicio de Taxi Compartido. Excmo. Ayuntamiento de Los Realejos

línea 3
Las Llanadas

HORARIOS

| salida | llegada |
|--------|---------|
| 7:10 | 7:25 |
| 7:55 | 8:10 |
| 8:35 | 8:50 |
| 9:20 | 9:35 |
| 9:45 | 10:15 |
| 11:25 | 11:40 |
| 12:05 | 12:20 |
| 12:40 | 12:55 |
| 13:30 | 13:45 |
| 14:35 | 14:55 |
| 15:20 | 15:35 |
| 15:55 | 16:10 |
| 16:35 | 16:50 |
| 17:20 | 17:35 |
| 18:00 | 18:15 |
| 19:05 | 19:20 |
| 19:50 | 20:05 |

Centro de control y más información: **010**

Los Realejos

taxi bus

Cooperativa Municipal

Taxi a precio de Guagua

Transbordo gratuito Taxi-Guagua

Taxis accesibles

Flexibilidad en las paradas

noviembre de 2011. Servicio de Taxi Compartido. Excmo. Ayuntamiento de Los Realejos

ANEXO II.- APORTACIONES DEL CABILDO

CONVENIO DE COLABORACIÓN CABILDO-AYTO. LOS REALEJOS LA FINANCIACIÓN DE UN SERVICIO PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS EN TAXI COMPARTIDO

| Cancelaciones estimadas Ejercicio 2018 | ene | feb | marz | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic | Estimación 2018 |
|--|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|
| Viajeros con traspordo de taxis | 273 | 222 | 326 | 297 | 303 | 311 | 181 | 311 | 254 | 212 | 245 | 220 | 3.155 |
| Viajeros sin traspordo de taxis | 684 | 671 | 760 | 870 | 818 | 813 | 366 | 863 | 617 | 615 | 666 | 480 | 8.223 |
| Viajeros Totales | 957 | 893 | 1.086 | 1.167 | 1.121 | 1.124 | 547 | 1.174 | 871 | 827 | 911 | 700 | 11.378 |
| Coste para el Cabildo de Tenerife según tarifa a pagar establecidas en Convenio: | | | | | | | | | | | | | 6.726,15 |
| Diferencia entre tarifa plena (1,45€) y precio Bono(1,05) afecta a todos los viajeros | | | | | | | | | | | | | 11.378 x 0,3 = 3.413,40 |
| Diferencia tarifa en traspordos de guagua solo afecta a los viajeros que traspordan del taxi a la guagua los 0,10 € paga | | | | | | | | | | | | | 3.155 x 1,05 = 3.312,75 |

el usuario que
viene del taxi
hasta los 1,05 €
de tarifa bono

”

Por todo lo anteriormente expuesto, considerando el art. 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril de Cabildos de Canarias, teniendo en cuenta la propuesta del Director Insular de Movilidad y Fomento y el dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno de la Corporación **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterado del referido Convenio.

8.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Ayuntamiento de Arona, para la mejora del servicio de transporte público en los núcleos de Parque La Reina, Guaza, El Palm-Mar, Las Rosas y Guargacho, 2018-2019.

Visto el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Arona, para la mejora del servicio del transporte público en los núcleos de parque la Reina, Guaza, el Palm Mar, las Rosas y Guargacho, 2018-2019, cuyo tenor es el siguiente:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE ARONA PARA LA MEJORA DEL SERVICIO DE LOS NÚCLEOS DE PARQUE LA REINA, GUAZA, EL PALM MAR, LAS GALLETAS, LAS ROSAS Y GUARGACHO.

Nº

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización de Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada, en sesión celebrada el 29 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. José Julián Mena Pérez, Alcalde-Presidente del Ilustre Ayuntamiento de Arona, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 21.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización de las Juntas de Gobierno Local en sesiones ordinarias celebrada el 5 y 19 de diciembre de 2017.

EXPONEN

1. El art. 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, “Ley 13/2007”), expone: *“los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente”.*

2. El art. 55.1 de la Ley 13/2007 define el “*transporte insular integrado*” como aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por el transporte público urbano e interurbano.
3. El régimen de titularidad de los servicios de transporte público de viajeros en la Isla de Tenerife es el siguiente:

- El Cabildo Insular de Tenerife es competente para la prestación del Servicio Público regular de viajeros de carácter interurbano, en virtud del artículo 7 de la Ley 13/2007 y el Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable.

Esta Corporación Insular viene ejerciendo sus competencias en el servicio de transporte regular de viajeros de carácter interurbano, mediante la gestión directa a favor de la empresa de titularidad pública insular, TITSA, cuyo objeto social permite, en su artículo 5, la prestación tanto de los servicios urbanos como interurbanos.

TITSA tiene la condición de medio propio del Cabildo Insular de Tenerife (y así figura en el art. 5 bis de los Estatutos de la empresa pública), en virtud del art. 24.6 del TRLCSP y, en consecuencia, los encargos que la Corporación Insular le encomiende a la mercantil están excluidos del ámbito de aplicación del TRLCSP, según establece su art. 4.1. n).

- El Ayuntamiento de Arona es competente para la prestación del Servicio Regular de Viajeros de carácter urbano, según lo establecido en el artículo 8 de la Ley 13/2007, y demás disposiciones concordante de la legislación local, en particular el apartado 2 del artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, “Ley 7/1985”).
4. La definición de la naturaleza jurídica del transporte interurbano debe desprenderse de la regulación que a tal efecto ha dictado la Comunidad Autónoma de Canarias, hay que tener en cuenta que la STC 118/96 anuló por falta de competencia estatal los artículos 113 a 118 de la LOTT, que integraban el capítulo séptimo de su Título Tercero “*los transportes urbanos*”.
 5. El artículo 9.1 de la Ley 13/2007: “*Las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones*”.

El artículo 55.4 de la Ley 13/2007 establece: “*La gestión del transporte insular integrado se hará mediante las distintas posibilidades de instrumentos de gestión, ya sean consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros.*”

El artículo 59.4 de la Ley 13/2007 establece que “*aquellos municipios que compartan problemas de coordinación en su red de transporte público regular de viajeros, y con el fin de conseguir una ordenación unitaria de los servicios de transportes podrán establecer, a través de convenios un régimen específico que tenga por finalidad la regulación de un sistema coordinado de prestación del transporte público regular de viajeros. Podrá asimismo encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida*”.

6. Los cabildos insulares, para garantizar el ejercicio de las competencias municipales, prestarán asistencia a los municipios de su respectiva isla, especialmente a los de menos de 20.000 habitantes, y con atención preferente a los municipios con insuficiente capacidad económica y de gestión, así como al establecimiento y adecuada prestación de los servicios mínimos, de conformidad con el artículo 10 de la Ley Canaria 8/2015, de 1 de Abril, de Cabildos Insulares y 36.1 de la Ley 7/1985. La referida asistencia puede ser técnica, jurídica, administrativa y para la gestión de servicios municipales y el ejercicio de funciones públicas.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local establece que los convenios administrativos son instrumento adecuado para la cooperación económica, técnica y administrativa entre diferentes Administraciones.

7. Los artículos 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, definen los requisitos y efectos de los Convenios a suscribir por las Administraciones Públicas.
8. El Libro Blanco de los Transportes en Canarias establece que las Administraciones Públicas deben fijar como actuación prioritaria la promoción del Transporte público, especialmente en lugares en los que numerosas personas tengan necesidades de movilidad idénticas, el espacio para circular sea escaso y el medio ambiente esté sometido a degradaciones generadas por el tráfico, donde, para no frenar la economía se debe constituir una alternativa real al uso del automóvil en forma de transporte público alternativo de calidad.
9. Que el Ayuntamiento, mediante Convenios formalizados con el Cabildo Insular para los periodos 2010-2014 y 2015-2017, respectivamente, ha venido impulsando el refuerzo del servicio regular de viajeros con especial incidencia en su municipio.

Ambas partes en la calidad en que cada uno interviene, se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para la formalización del presente Convenio y a tal efecto

ESTIPULAN

PRIMERA.- OBJETO DEL CONVENIO.

1. El presente convenio tiene por objeto establecer el refuerzo del servicio de transporte de Arona, mejorando la comunicación urbana entre varios núcleos del municipio, así como el régimen de financiación de dicho refuerzo, en el marco del servicio público regular de transporte colectivo interurbano de viajeros de acuerdo con los términos expresados en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, regulando las condiciones y compromisos del Ayuntamiento y el Cabildo durante su período de vigencia.

SEGUNDA.- PRESTACIÓN DEL SERVICIO

2. En el Anexo 1 se recoge el cuadro de servicios del presente convenio, correspondiente a la línea 468 "Circuito: Parque la Reina-Las Galletas-Parque La Reina".

TERCERA.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN DEL SERVICIO.

1. Las necesidades financieras provisionales estimadas durante la vigencia del convenio y su financiación se establece el Anexo 2 de este Convenio.
2. Dichas necesidades tendrán carácter provisional, regularizándose al cierre del ejercicio una vez establecidos los importes definitivos de gastos e ingresos de acuerdo con las cuentas anuales auditadas, formuladas por el Consejo de

Administración del operador de transportes TITSA, que las partes se comprometen a aceptar.

3. El saldo resultante de la regularización se incorporará, en su caso, a la anualidad del año siguiente.
4. El Ayuntamiento se compromete a no efectuar bonificaciones especiales sobre los títulos de transporte que afectan a esta línea en tanto mantenga deudas con el operador TITSA correspondientes a ejercicios anteriores.
5. La cantidad a aportar prevista por el Cabildo Insular es máxima. De esta forma, desviaciones en el coste del servicio, sin alteraciones de la oferta del servicio y medios utilizados, deberán ser financiadas por el Ayuntamiento.

CUARTA.- MODIFICACIÓN DE LA APORTACIÓN ECONÓMICA.

1. Cualquier modificación que se pueda producir a lo largo del ejercicio respecto a las condiciones de oferta definidas y que comporte una variación al alza en los costes, deberá contar con la aprobación expresa del Cabildo y Ayuntamiento, cubriéndose en este caso el déficit adicional conforme al criterio general establecido del 73% por parte del Ayuntamiento y el 27% del Cabildo Insular.
2. Al cierre del ejercicio, los servicios técnicos del Cabildo determinarán la situación real de costes, ingresos y déficit del servicio, estableciendo las aportaciones definitivas conforme a los mismos criterios contemplados en las cláusulas tercera y cuarta. En esta operación deberán tener intervención los servicios municipales del Ayuntamiento de Arona.

QUINTA.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

1. A efectos de realizar el oportuno control de las repercusiones que sobre el presente Convenio tiene la marcha del servicio, se creará una Comisión de Seguimiento si se considera necesaria, formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento.
2. Dicha comisión será la encargada de analizar, evaluar y elevar a los órganos correspondientes las modificaciones que, bien como consecuencia de las alteraciones de la oferta prestada, bien como resultado de variaciones en la demanda transportada, tengan lugar en la aportación económica inicialmente establecida.

SEXTA.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO.

1. El importe total de las aportaciones a realizar por el Ayuntamiento al Cabildo derivadas del refuerzo del servicio, se recogen en el anexo 2.
2. El pago de la aportación económica anual del Ayuntamiento al Cabildo se realizará mediante detracción en la Carta Municipal en dos pagos anuales con fechas límite 28 de febrero y 30 de junio para cada ejercicio.

SÉPTIMA.- LIQUIDACIÓN DE LAS APORTACIONES.

1. La liquidación definitiva de la prestación del servicio se realizará mediante la presentación por TITSA de una liquidación anual correspondiente a cada ejercicio, de acuerdo las cuentas anuales formuladas por su Consejo de Administración.
2. A tal efecto el operador deberá someter sus Cuentas Anuales e Informe de Gestión a una auditoría externa, asimismo quedará sometido a los controles que, en su caso, desee realizar la Intervención General del Cabildo.

3. El Cabildo Insular dará traslado al Ayuntamiento de las cuentas anuales debidamente auditadas, así como de una memoria sobre el servicio (kilómetros, plazas ofertadas, viajeros, guaguas empleadas, nº de jornadas, conductores, etc....).
4. Los costes de los combustibles se actualizarán en función del precio real soportado por la empresa.

OCTAVA.- CONSECUENCIAS APLICABLES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES Y COMPROMISOS ASUMIDOS POR CADA UNA DE LAS PARTES.

1. En caso de que una de las partes incumpla de forma grave o reiterada sus obligaciones, la otra parte podrá requerirle, en el plazo máximo de UN (1) MES, a contar desde el día siguiente al de notificación, para que cumpla con las obligaciones y compromisos que considera incumplidos y le advertirá que en caso contrario, podrá resolver el convenio unilateralmente.
2. La resolución unilateral del Convenio producirá efectos desde la fecha en que sea notificada a la otra parte.

NOVENA.- VIGENCIA DEL CONVENIO.

1. La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, prorrogable un año más, conforme la estimación económica prevista en el anexo 1 y previo acuerdo entre las partes.
2. A tal efecto, las partes que suscriben deberán comunicar fehacientemente la denuncia del Convenio con cuatro meses de anticipación a la finalización del mismo.
3. A efectos de la prórroga del convenio a próximos ejercicios, el Ayuntamiento consignará en sus presupuestos correspondientes los créditos precisos para hacer frente al pago de las aportaciones.
4. Si antes de la finalización del Convenio se implantara por el Ayuntamiento de Arona el servicio de transporte urbano de viajeros, finalizará anticipadamente el Convenio, con la liquidación que proceda.

DÉCIMA.- JURISDICCIÓN COMPETENTE.

1. Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso Administrativos competentes con sede en Tenerife.

UNDÉCIMA.- TARIFAS APLICABLES.

1. Las tarifas de aplicación para la ampliación de este servicio interurbano de transporte de viajeros serán las existentes en cada momento para el transporte interurbano, cuya competencia recae en el Cabildo Insular de acuerdo con la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Redondeo en euros.

1. Con el fin de agilizar la gestión presupuestaria del Convenio, las cantidades procedentes de los cálculos de la financiación, se redondearán en números enteros, de tal forma que no se gestionen céntimos de euros.

EL PRESIDENTE,

EL ALCALDE,

ANEXO 1.- CUADRO DE SERVICIOS:

| LINEA | DESCRIPCION | LONG (M) | VEHICULOS | | | | | | JORNADA \$ | | | | | | EXPEDICIONES | | | | | | RECUESTO ANUAL | | | | | | |
|-------|---|----------|-----------|-----|----|-----|-----|----|------------|-----|----|-----|-----|----|--------------|-----|----|-----|-----|----|----------------|--------------|----|---|-----|-------|--------|
| | | | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | JORNADA \$ | EXPEDICIONES | KM | | | | |
| 468 | GUAZA-EL FRAILE-C SILENCIO-GUARGACHO-PALM MARGUZA | 26.600 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 248 | 1.984 | 52.774 |

Recorrido: Parque La Reina - Guaza- TF_66- El Fraile- TF_66- Las Galletas- Costa del Silencio- B° del Carmen- Guargacho- TF_653- La Cañada- Urb. Palm Mar- TF_66- Guaza- Parque La Reina



ANEXO 2.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN:

| ANEXO CUADRO DE COSTES Y NECESIDADES DE FINANCIACIÓN AMPLIACIÓN LÍNEAS INTERURBANAS EN ARONA, PARQUE LA REINA, Y EL PALMAR ,LAS GALLETAS,LAS ROSAS Y GUARCHAO | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|
| | 2.018 | 2.019 | 2.020 |
| | Estimación | Estimación | Prórroga |
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 23.486 | 23.721 | 23.958 |
| Billete + bonos | 23.486 | 23.721 | 23.958 |
| COSTES DE EXPLOTACION (1+2+3+4) | 115.142 | 117.444 | 119.793 |
| 1 Consumos (a+b+c+d+e) | 28.467 | 29.036 | 29.617 |
| a combustibles y lubricantes | 20.162 | 20.555 | 20.977 |
| b repuestos | 6.090 | 6.212 | 6.336 |
| c neumáticos | 1.661 | 1.694 | 1.728 |
| d otros | 554 | 565 | 576 |
| 2 Gastos de personal (conductores) | 45.782 | 46.698 | 47.632 |
| 3 Otros Gastos (a+b+c+d+e+f) | 40.893 | 41.710 | 42.545 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (A) | -91.656 | -93.724 | -95.835 |
| CORRIENTE - CABILDO (A1) | -12.386 | -12.697 | -13.015 |
| <i>27% de política de descuento al viajero</i> | -3.064 | -3.064 | -3.064 |
| <i>27% del déficit de explotación/excluido G. Pers.</i> | -9.322 | -9.633 | -9.951 |
| CORRIENTE - AYTO. (A2) | -79.270 | -81.027 | -82.820 |
| <i>100% de los gastos de personal</i> | -45.782 | -46.698 | -47.632 |
| <i>73% de la política de descuento al viajero</i> | -8.284 | -8.284 | -8.284 |
| <i>73% del déficit de explotación(excluido G. Pers.)</i> | -25.204 | -25.044 | -25.904 |
| IGIC REPERCUTIDO POLÍTICA DTO. VIAJERO (B) | -340 | -340 | -340 |
| <i>IGIC - CABILDO (27%) (B1)</i> | -92 | -92 | -92 |
| <i>IGIC - AYUNTAMIENTO (73%) (B2)</i> | -249 | -249 | -249 |
| TOTAL NECESIDADES DE FINANCIACIÓN (1)+(2) | -91.996 | -94.064 | -96.176 |
| APORTACIÓN CABILDO DE CORRIENTE (A1)+(B1) | -12.478 | -12.789 | -13.107 |
| APORTACIÓN AYTO. DE CORRIENTE (A2)+(B2) | -79.518 | -81.275 | -83.069 |
| DATOS DE PRODUCCIÓN | Estimación | Estimación | Prórroga |
| KILÓMETROS | 52.774 | 52.774 | 52.774 |
| JORNADAS | 248 | 248 | 248 |
| VIAJEROS | 22.494 | 22.719 | 22.946 |
| Nº VEHÍCULOS | 1 | 1 | 1 |

Por todo lo expuesto anteriormente, considerando el art. 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril de Cabildos de Canarias, teniendo en cuenta la propuesta del Director Insular de Movilidad y Fomento y el dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno de la Corporación **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterado del referido Convenio.

9.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Ilustre Ayuntamiento de Guía de Isora, para la ampliación de líneas interurbanas en dicho Municipio, 2018-2019.

Visto el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife Ayuntamiento de Guía de Isora, para la ampliación de líneas interurbanas en el Municipio de Guía de Isora, 2018-2019, cuyo tenor es el siguiente:

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE GUÍA DE ISORA PARA LA AMPLIACIÓN DE LÍNEAS INTERURBANAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE GUÍA DE ISORA 2018-2019.

Nº

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización de Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada, en sesión celebrada el 29 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. Pedro Manuel Martín Domínguez, Alcalde-Presidente del Ilustre Ayuntamiento de Guía de Isora, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 21.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización de la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el 7 de diciembre de 2017.

EXPONEN

El art. 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, "Ley 13/2007"), expone: *"los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente"*.

10. El art. 55.1 de la Ley 13/2007 define el "*transporte insular integrado*" como aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por el transporte público urbano e interurbano.

11. El régimen de titularidad de los servicios de transporte público de viajeros en la Isla de Tenerife es el siguiente:

- El Cabildo Insular de Tenerife es competente para la prestación del Servicio Público regular de viajeros de carácter interurbano, en virtud del artículo 7 de la Ley 13/2007 y el Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable.

Esta Corporación Insular viene ejerciendo sus competencias en el servicio de transporte regular de viajeros de carácter interurbano, mediante la gestión directa a favor de la empresa de titularidad pública insular, TITSA, cuyo objeto social permite, en su artículo 5, la prestación tanto de los servicios urbanos como interurbanos.

TITSA tiene la condición de medio propio del Cabildo Insular de Tenerife (y así figura en el art. 5 bis de los Estatutos de la empresa pública), en virtud del art. 24.6 del TRLCSP y, en consecuencia, los encargos que la Corporación Insular le encomiende a la mercantil están excluidos del ámbito de aplicación del TRLCSP, según establece su art. 4.1. n).

- El Ayuntamiento de Guía de Isora es competente para la prestación del Servicio Regular de Viajeros de carácter urbano, según lo establecido en el artículo 8 de la Ley 13/2007, y demás disposiciones concordante de la legislación local, en particular el apartado 2 del artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, "Ley 7/1985").

No obstante, en el Municipio de Guía de Isora no es obligatoria la prestación del servicio de transporte público urbano, porque la población no alcanza los 50.000 habitantes, tal y como establece el art. 26.1, letra d) de la Ley 7/1985.

12. La definición de la naturaleza jurídica del transporte interurbano debe desprenderse de la regulación que a tal efecto ha dictado la Comunidad Autónoma de Canarias, hay que tener en cuenta que la STC 118/96 anuló por falta de competencia estatal los artículos 113 a 118 de la LOTT, que integraban el capítulo séptimo de su Título Tercero "los transportes urbanos".

13. El artículo 9.1 de la Ley 13/2007: *"Las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones"*.

El artículo 55.4 de la Ley 13/2007 establece: *"La gestión del transporte insular integrado se hará mediante las distintas posibilidades de instrumentos de gestión, ya sean consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros."*

El artículo 59.4 de la Ley 13/2007 establece que *"aquellos municipios que compartan problemas de coordinación en su red de transporte público regular de viajeros, y con el fin de conseguir una ordenación unitaria de los servicios de transportes podrán establecer, a través de convenios un régimen específico que tenga por finalidad la regulación de un sistema coordinado de prestación del transporte público regular de viajeros. Podrá asimismo encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida"*.

14. Los cabildos insulares, para garantizar el ejercicio de las competencias municipales, prestarán asistencia a los municipios de su respectiva isla, especialmente a los de menos de 20.000 habitantes, y con atención preferente a los municipios con insuficiente capacidad económica y de gestión, así como al establecimiento y adecuada prestación de los servicios mínimos, de conformidad con el artículo 10 de la Ley Canaria 8/2015, de 1 de Abril, de Cabildos Insulares y 36.1 de la Ley 7/1985. La referida asistencia puede ser técnica, jurídica, administrativa y para la gestión de servicios municipales y el ejercicio de funciones públicas.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local establece que los convenios administrativos son instrumento adecuado para la cooperación económica, técnica y administrativa entre diferentes Administraciones.

15. Los artículos 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, definen los requisitos y efectos de los Convenios a suscribir por las Administraciones Públicas.
16. El Libro Blanco de los Transportes en Canarias establece que las Administraciones Públicas deben fijar como actuación prioritaria la promoción del Transporte público, especialmente en lugares en los que numerosas personas tengan necesidades de movilidad idénticas, el espacio para circular sea escaso y el medio ambiente esté sometido a degradaciones generadas por el tráfico, donde, para no frenar la economía se debe constituir una alternativa real al uso del automóvil en forma de transporte público alternativo de calidad.

Ambas partes en la calidad en que cada uno interviene, se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para la formalización del presente Convenio y a tal efecto

ESTIPULAN

PRIMERO.- OBJETO DEL CONVENIO.

3. El presente convenio tiene por objeto establecer el régimen de financiación del refuerzo del servicio público regular de transporte colectivo interurbano de viajeros de acuerdo con los términos expresados en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, regulando las condiciones y compromisos del Ayuntamiento y el Cabildo durante su período de vigencia.

SEGUNDO.- PRESTACIÓN DEL SERVICIO

1. En el Anexo 1 se recoge el cuadro de servicios del presente convenio, correspondiente a las líneas 490 y 492.

TERCERO.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN DEL SERVICIO.

6. Las necesidades financieras provisionales estimadas durante la vigencia del convenio y su financiación se establece el Anexo 2 de este Convenio.
7. Dichas necesidades tendrán carácter provisional, regularizándose al cierre del ejercicio una vez establecidos los importes definitivos de gastos e ingresos de acuerdo con las cuentas anuales auditadas, formuladas por el Consejo de Administración del operador de transportes TITSA, que las partes se comprometen a aceptar.
8. El saldo resultante de la regularización se incorporará, en su caso, a la anualidad del año siguiente.
9. El Ayuntamiento se compromete a no efectuar bonificaciones especiales sobre los títulos de transporte que afectan a esta línea en tanto mantenga deudas con el operador TITSA correspondientes a ejercicios anteriores.
10. La cantidad a aportar prevista por el Cabildo Insular es máxima. De esta forma, desviaciones en el coste del servicio, sin alteraciones de la oferta del servicio y medios utilizados, deberán ser financiadas por el Ayuntamiento.

CUARTO.- MODIFICACIÓN DE LA APORTACIÓN ECONÓMICA.

3. Cualquier modificación que se pueda producir a lo largo del ejercicio respecto a las condiciones de oferta definidas y que comporte una variación al alza en los costes, deberá contar con la aprobación expresa del Cabildo y Ayuntamiento, cubriéndose en este caso el déficit adicional conforme al criterio general establecido del 69,35% por parte del Ayuntamiento y el 30,65 % del Cabildo Insular.
4. Al cierre del ejercicio, los servicios técnicos del Cabildo determinarán la situación real de costes, ingresos y déficit del servicio, estableciendo las aportaciones definitivas conforme a los mismos criterios contemplados en las cláusulas tercera y cuarta.

QUINTO.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

3. A efectos de realizar el oportuno control de las repercusiones que sobre el presente Convenio tiene la marcha del servicio, se creará una Comisión de Seguimiento si se considera necesaria, formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento.
4. Dicha comisión será la encargada de analizar, evaluar y elevar a los órganos correspondientes las modificaciones que, bien como consecuencia de las alteraciones de la oferta prestada, bien como resultado de variaciones en la demanda transportada, tengan lugar en la aportación económica inicialmente establecida.

SEXTO.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO.

5. El importe total de las aportaciones a realizar por el Ayuntamiento al Cabildo derivadas del refuerzo del servicio, se recogen en el anexo 2.
6. El pago de la aportación económica anual del Ayuntamiento al Cabildo se realizará mediante detracción en la Carta Municipal en dos pagos anuales con fechas límite 28 de febrero y 30 de junio para cada ejercicio.

SÉPTIMO.- LIQUIDACIÓN DE LAS APORTACIONES.

1. La liquidación definitiva de la prestación del servicio se realizará mediante la presentación por TITSA de una liquidación anual correspondiente a cada ejercicio, de acuerdo las cuentas anuales formuladas por su Consejo de Administración.
2. A tal efecto el operador deberá someter sus Cuentas Anuales e Informe de Gestión a una auditoría externa, asimismo quedará sometido a los controles que, en su caso, desee realizar la Intervención General del Cabildo.
7. El Cabildo Insular dará traslado al Ayuntamiento de las cuentas anuales debidamente auditadas, así como de una memoria sobre el servicio (kilómetros, plazas ofertadas, viajeros, guaguas empleadas, nº de jornadas, conductores, etc....).
8. Los costes de los combustibles se actualizarán en función del precio real soportado por la empresa.

OCTAVO.- CONSECUENCIAS APLICABLES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES Y COMPROMISOS ASUMIDOS POR CADA UNA DE LAS PARTES.

3. En caso de que una de las partes incumpla de forma grave o reiterada sus obligaciones, la otra parte podrá requerirle, en el plazo máximo de UN (1) MES, a contar desde el día siguiente al de notificación, para que cumpla con las obligaciones y compromisos que considera incumplidos y le advertirá que en caso contrario, podrá resolver el convenio unilateralmente.

4. La resolución unilateral del Convenio producirá efectos desde la fecha en que sea notificada a la otra parte.

NOVENO.- VIGENCIA DEL CONVENIO.

1. La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, prorrogable un año más, conforme la estimación económica prevista en el anexo 1 y previo acuerdo entre las partes.
5. A tal efecto, las partes que suscriben deberán comunicar fehacientemente la denuncia del Convenio con cuatro meses de anticipación a la finalización del mismo.
6. A efectos de la prórroga del convenio a próximos ejercicios, el Ayuntamiento consignará en sus presupuestos correspondientes los créditos precisos para hacer frente al pago de las aportaciones.

DÉCIMO.- JURISDICCIÓN COMPETENTE.

2. Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso Administrativos competentes con sede en Tenerife.

UNDÉCIMO.- TARIFAS APLICABLES.

1. Las tarifas de aplicación para la ampliación de este servicio interurbano de transporte de viajeros serán las existentes en cada momento para el transporte interurbano, cuya competencia recae en el Cabildo Insular de acuerdo con la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Redondeo en euros.

1. Con el fin de agilizar la gestión presupuestaria del Convenio, las cantidades procedentes de los cálculos de la financiación, se redondearán en números enteros, de tal forma que no se gestionen céntimos de euros.

EL PRESIDENTE,

EL ALCALDE,

CARLOS ALONSO RODRÍGUEZ

PEDRO MANUEL MARTÍN DOMÍNGUEZ

ANEXO 1.- CUADRO DE SERVICIOS:

| LINEA | DESCRIPCION | LONG(M) | VEHICULOS | | | | | | EXPEDICIONES | | | | | | JORNADAS | | | | | | RECUESTO ANUAL | | |
|-------|---|---------|-----------|-----|----|------|-----|----|--------------|-----|----|-----|-----|----|----------|-----|----|-----|-----|----|----------------|--------------|--------|
| | | | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | LAB | SAB | DF | JORNADAS | EXPEDICIONES | KM |
| 490 | CALLE DEL CAMPO GUÍA DE ISORA-TEJINA-VERA DE ERQUES | 9.380 | L462 | 0 | 0 | L462 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0,5 | 0 | 0 | 0,5 | 0 | 0 | 124,5 | 2.000 | 18.760 |
| 492 | CHOLURGUE-GUÍA ISORA | 4.305 | L462 | 0 | 0 | L462 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0,1 | 0 | 0 | 0,1 | 0 | 0 | 24,9 | 750 | 3.229 |

Línea 490: GUÍA DE ISORA-VERA DE ERQUES, POR TEJINA DE GUÍA

Guía de Isora (Estación) - Tejina de Guía- Calle Santo Domingo- Calle Virgen del Rosarios- Vera de Erques

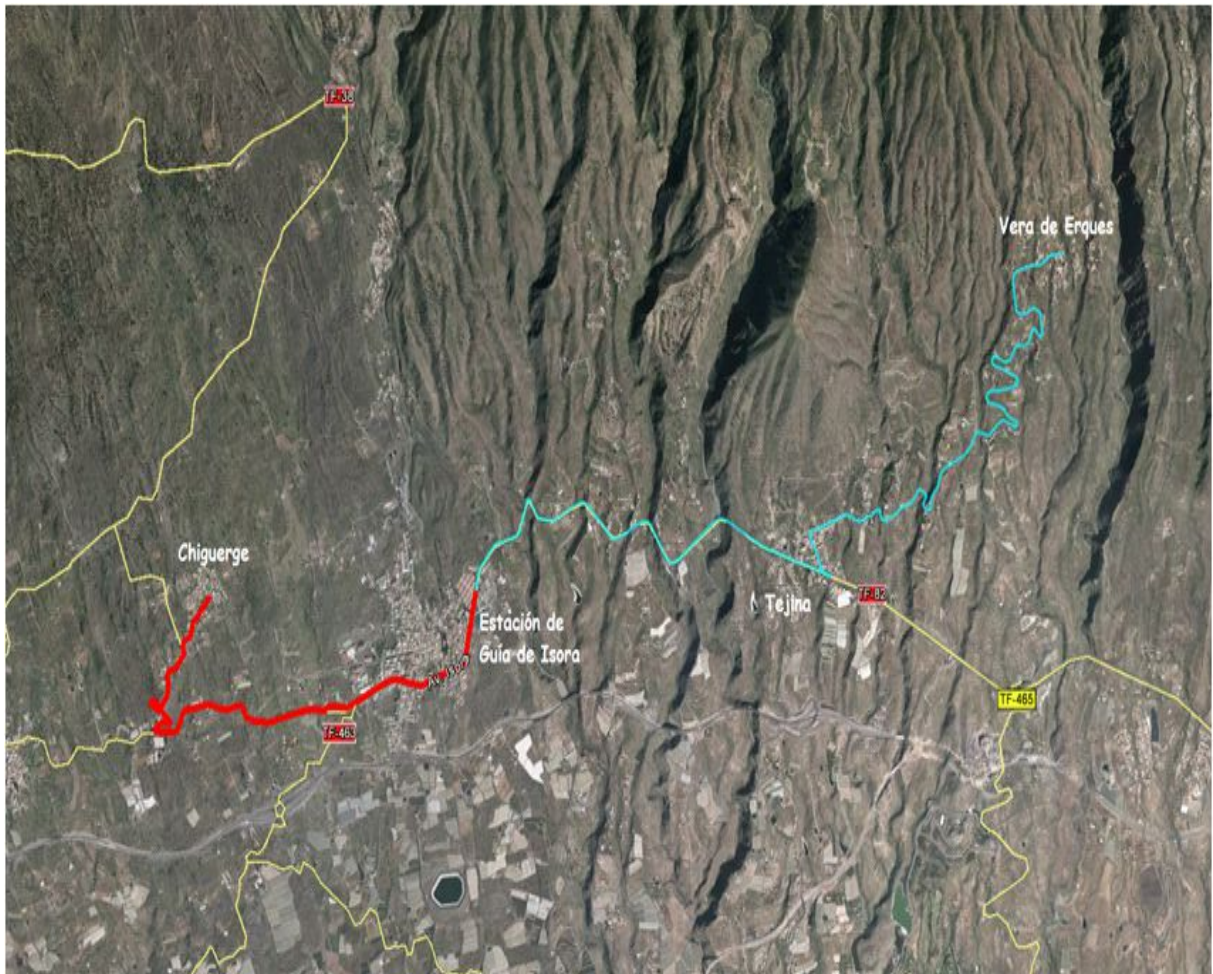
Ida: Estación de Guaguas de Guía - El Pozo - Tejina de Guía - Calle Corazones - Calle Virgen del Rosario - Calle

Santo Domingo - Vera de Erques.

Vuelta: Vera de Erques - Calle Santo Domingo - Calle Virgen del Rosario - Calle Corazones en Tejina de Guía - Carretera TF 82 - Cruce del Pozo - Estación de Guaguas Guía de Isora - Carretera TF-82 - Correos - Calle Pérez Galdós - Centro de Salud - Avenida de la Constitución - Calle Ernesto Che Guevara - Carretera TF-82 - Correos - Estación de Guaguas Guía Isora.

Línea 492: GUÍA DE ISORA-CHIO, POR CHIGUERGUE

Guía de Isora (Estación de Guaguas - Carretera General TF-82 - Chiguergue



ANEXO 2.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN:

| ANEXO CUADRO DE COSTES Y NECESIDADES DE FINANCIACIÓN AMPLIACIÓN LÍNEAS INTERURBANAS DE TRANSPORTES DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE GUIA DE ISORA (líneas 490 y 492) | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|
| | 2.018 | 2.019 | 2.020 |
| | Estimación | Estimación | Prórroga |
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 3.467 | 3.501 | 3.536 |
| Billete + bonos | 3.467 | 3.501 | 3.536 |
| COSTES DE EXPLOTACION (1+2+3) | 55.349 | 56.456 | 57.585 |
| 1 Consumos (a+b+c+d) | 12.379 | 12.627 | 12.879 |
| a combustibles y lubricantes | 8.797 | 8.973 | 9.151 |
| b repuestos | 2.627 | 2.680 | 2.733 |
| c neumáticos | 716 | 730 | 745 |
| d otros | 239 | 244 | 249 |
| 2 Gastos de personal (conductores) | 26.931 | 27.469 | 28.019 |
| 3 Otros Gastos | 16.039 | 16.360 | 16.687 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (A) | -51.882 | -52.955 | -54.049 |
| CORRIENTE - CABILDO (30,65%) (A1) | -15.902 | -16.231 | -16.566 |
| <i>Política descuento al viajero</i> | -484,25 | -484,25 | -484,25 |
| <i>Déficit de explotación</i> | 15.418 | -15.746 | -16.082 |
| CORRIENTE - AYTO. (69,35%) (A2) | -35.980 | -36.724 | -37.483 |
| <i>Política descuento al viajero</i> | -1.095 | -1.095 | -1.095 |
| <i>Déficit de explotación</i> | -34.885 | -35.629 | -36.388 |
| IGIC REPERCUTIDO POLÍTICA DTO. VIAJERO (B) | -47 | -47 | -47 |
| <i>IGIC 3% - CABILDO (30,65%) (B1)</i> | -15 | -15 | -15 |
| <i>IGIC 3% - AYUNTAMIENTO (69,35%) (B2)</i> | -33 | -33 | -33 |
| TOTAL NECESIDADES DE FINANCIACIÓN (1)+(2) | -51.929 | -53.002 | -54.096 |
| APORTACIÓN CABILDO DE CORRIENTE (A1)+(B1) | -15.916 | -16.245 | -16.580 |
| APORTACIÓN AYTO. DE CORRIENTE (A2)+(B2) | -36.013 | -36.757 | -37.516 |
| DATOS DE PRODUCCIÓN | Estimación | Estimación | Prórroga |
| KILÓMETROS | 21.989 | 21.989 | 21.989 |
| JORNADAS | 149 | 149 | 149 |
| VIAJEROS | 3.208 | 3.241 | 3.374 |
| Nº VEHÍCULOS | 1 | 1 | 1 |

Por todo lo anteriormente expuesto, visto el art. 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril de Cabildos de Canarias, teniendo en cuenta la propuesta del Director Insular de Movilidad y Fomento y el dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno de esta Corporación **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterado del referido Convenio.

10.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Ayuntamiento de La Orotava, para la ampliación de líneas interurbanas de transporte de viajeros en dicho Municipio, 2018-2019.

Visto el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de La Orotava, para la ampliación de líneas interurbanas de transporte de viajeros en el municipio de La Orotava, 2018-2019, cuyo tenor es el siguiente

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE LA OROTAVA PARA LA AMPLIACIÓN DE LÍNEAS INTERURBANAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE LA OROTAVA.

Nº

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización del Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada en sesión celebrada el 20 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. Francisco Linares García, Alcalde-Presidente del Ilustre Ayuntamiento de La Orotava, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 21.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización del Pleno de la Corporación otorgada en sesión celebrada 28 de noviembre de 2017.

EXPONEN

17. El art. 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, “Ley 13/2007”), expone: *“los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente”*.
18. El art. 55.1 de la Ley 13/2007 define el “*transporte insular integrado*” como aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por el transporte público urbano e interurbano.
19. El régimen de titularidad de los servicios de transporte público de viajeros en la Isla de Tenerife es el siguiente:
 - El Cabildo Insular de Tenerife es competente para la prestación del Servicio Público regular de viajeros de carácter interurbano, en virtud del artículo 7 de la Ley 13/2007 y el Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de

Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable.

Esta Corporación Insular viene ejerciendo sus competencias en el servicio de transporte regular de viajeros de carácter interurbano, mediante la gestión directa a favor de la empresa de titularidad pública insular, TITSA, cuyo objeto social permite, en su artículo 5, la prestación tanto de los servicios urbanos como interurbanos.

TITSA tiene la condición de medio propio del Cabildo Insular de Tenerife (y así figura en el art. 5 bis de los Estatutos de la empresa pública), en virtud del art. 24.6 del TRLCSP y, en consecuencia, los encargos que la Corporación Insular le encomiende a la mercantil están excluidos del ámbito de aplicación del TRLCSP, según establece su art. 4.1. n).

- El Ayuntamiento de La Orotava es competente para la prestación del Servicio Regular de Viajeros de carácter urbano, según lo establecido en el artículo 8 de la Ley 13/2007, y demás disposiciones concordante de la legislación local, en particular el apartado 2 del artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, "Ley 7/1985").

No obstante, en el Municipio de La Orotava no es obligatoria la prestación del servicio de transporte público urbano, porque la población no alcanza los 50.000 habitantes, tal y como establece el art. 26.1, letra d) de la Ley 7/1985.

20. La definición de la naturaleza jurídica del transporte interurbano debe desprenderse de la regulación que a tal efecto ha dictado la Comunidad Autónoma de Canarias, hay que tener en cuenta que la STC 118/96 anuló por falta de competencia estatal los artículos 113 a 118 de la LOTT, que integraban el capítulo séptimo de su Título Tercero "*los transportes urbanos*".

21. El artículo 9.1 de la Ley 13/2007: "*Las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones*".

El artículo 55.4 de la Ley 13/2007 establece: "*La gestión del transporte insular integrado se hará mediante las distintas posibilidades de instrumentos de gestión, ya sean consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros.*"

El artículo 59.4 de la Ley 13/2007 establece que "*aquellos municipios que compartan problemas de coordinación en su red de transporte público regular de viajeros, y con el fin de conseguir una ordenación unitaria de los servicios de transportes podrán establecer, a través de convenios un régimen específico que tenga por finalidad la regulación de un sistema coordinado de prestación del transporte público regular de viajeros. Podrá asimismo encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida*".

22. Los cabildos insulares, para garantizar el ejercicio de las competencias municipales, prestarán asistencia a los municipios de su respectiva isla, especialmente a los de menos de 20.000 habitantes, y con atención preferente a los municipios con insuficiente capacidad económica y de gestión, así como al establecimiento y adecuada prestación de los servicios mínimos, de conformidad con el artículo 10 de la Ley Canaria 8/2015, de 1 de Abril, de Cabildos Insulares y 36.1 de la Ley 7/1985. La referida asistencia puede ser técnica, jurídica,

administrativa y para la gestión de servicios municipales y el ejercicio de funciones públicas.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local establece que los convenios administrativos son instrumento adecuado para la cooperación económica, técnica y administrativa entre diferentes Administraciones.

23. Los artículos 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, definen los requisitos y efectos de los Convenios a suscribir por las Administraciones Públicas.
24. El Libro Blanco de los Transportes en Canarias establece que las Administraciones Públicas deben fijar como actuación prioritaria la promoción del Transporte público, especialmente en lugares en los que numerosas personas tengan necesidades de movilidad idénticas, el espacio para circular sea escaso y el medio ambiente esté sometido a degradaciones generadas por el tráfico, donde, para no frenar la economía se debe constituir una alternativa real al uso del automóvil en forma de transporte público alternativo de calidad.
25. Que el Ayuntamiento, mediante Convenios formalizados con el Cabildo Insular para los periodos 2007-2011, 2012-2013 y 2014-2017, respectivamente, ha venido impulsando el refuerzo del servicio regular de viajeros con especial incidencia en su municipio.

Ambas partes en la calidad en que cada uno interviene, se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para la formalización del presente Convenio y a tal efecto

ESTIPULAN

PRIMERO.- OBJETO DEL CONVENIO.

4. El presente convenio tiene por objeto establecer el régimen de financiación del refuerzo del servicio público regular de transporte colectivo interurbano de viajeros de acuerdo con los términos expresados en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, regulando las condiciones y compromisos del Ayuntamiento y el Cabildo durante su período de vigencia.

SEGUNDO.- PRESTACIÓN DEL SERVICIO

En el Anexo 1 se recoge el cuadro de servicios del presente convenio, correspondiente a la línea 372 "Las Dehesas – Centro– Bº San Antonio – La Piedad – Las Dehesas".

TERCERO.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN DEL SERVICIO.

11. Las necesidades financieras provisionales estimadas durante la vigencia del convenio y su financiación se establece el Anexo 2 de este Convenio.
12. Dichas necesidades tendrán carácter provisional, regularizándose al cierre del ejercicio una vez establecidos los importes definitivos de gastos e ingresos de acuerdo con las cuentas anuales auditadas, formuladas por el Consejo de Administración del operador de transportes TITSA, que las partes se comprometen a aceptar.
13. El saldo resultante de la regularización se incorporará, en su caso, a la anualidad del año siguiente.
14. El Ayuntamiento se compromete a no efectuar bonificaciones especiales sobre los títulos de transporte que afectan a esta línea en tanto mantenga deudas con el operador TITSA correspondientes a ejercicios anteriores.

15. La cantidad a aportar prevista por el Cabildo Insular es máxima. De esta forma, desviaciones en el coste del servicio, sin alteraciones de la oferta del servicio y medios utilizados, deberán ser financiadas por el Ayuntamiento.

CUARTO.- MODIFICACIÓN DE LA APORTACIÓN ECONÓMICA.

5. Cualquier modificación que se pueda producir a lo largo del ejercicio respecto a las condiciones de oferta definidas y que comporte una variación al alza en los costes, deberá contar con la aprobación expresa del Cabildo y Ayuntamiento, cubriéndose en este caso el déficit adicional conforme al criterio general establecido del 73% por parte del Ayuntamiento y el 27% del Cabildo Insular.
6. Al cierre del ejercicio, los servicios técnicos del Cabildo determinarán la situación real de costes, ingresos y déficit del servicio, estableciendo las aportaciones definitivas conforme a los mismos criterios contemplados en las cláusulas tercera y cuarta.

QUINTO.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

5. A efectos de realizar el oportuno control de las repercusiones que sobre el presente Convenio tiene la marcha del servicio, se creará una Comisión de Seguimiento si se considera necesaria, formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento.
6. Dicha comisión será la encargada de analizar, evaluar y elevar a los órganos correspondientes las modificaciones que, bien como consecuencia de las alteraciones de la oferta prestada, bien como resultado de variaciones en la demanda transportada, tengan lugar en la aportación económica inicialmente establecida.

SEXTO.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO.

9. El importe total de las aportaciones a realizar por el Ayuntamiento al Cabildo derivadas del refuerzo del servicio, se recogen en el anexo 2.
10. El pago de la aportación económica anual del Ayuntamiento al Cabildo se realizará mediante detracción en la Carta Municipal en dos pagos anuales con fechas límite 28 de febrero y 30 de junio para cada ejercicio.

SÉPTIMO.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO.

1. La liquidación definitiva de la prestación del servicio se realizará mediante la presentación por TITSA de una liquidación anual correspondiente a cada ejercicio, de acuerdo las cuentas anuales formuladas por su Consejo de Administración.
2. A tal efecto el operador deberá someter sus Cuentas Anuales e Informe de Gestión a una auditoría externa, asimismo quedará sometido a los controles que, en su caso, desee realizar la Intervención General del Cabildo.
11. El Cabildo Insular dará traslado al Ayuntamiento de las cuentas anuales debidamente auditadas, así como de una memoria sobre el servicio (kilómetros, plazas ofertadas, viajeros, guaguas empleadas, nº de jornadas, conductores, etc....).
12. Los costes de los combustibles se actualizarán en función del precio real soportado por la empresa.

OCTAVO.- CONSECUENCIAS APLICABLES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES Y COMPROMISOS ASUMIDOS POR CADA UNA DE LAS PARTES.

7. En caso de que una de las partes incumpla de forma grave o reiterada sus obligaciones, la otra parte podrá requerirle, en el plazo máximo de UN (1) MES, a contar desde el día siguiente al de notificación, para que cumpla con las obligaciones y compromisos que considera incumplidos y le advertirá que en caso contrario, podrá resolver el convenio unilateralmente.
8. La resolución unilateral del Convenio producirá efectos desde la fecha en que sea notificada a la otra parte.

NOVENO.- VIGENCIA DEL CONVENIO.

9. La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, prorrogable un año más, conforme la estimación económica prevista en el anexo 1 y previo acuerdo entre las partes.
10. A tal efecto, las partes que suscriben deberán comunicar fehacientemente la denuncia del Convenio con cuatro meses de anticipación a la finalización del mismo.
11. A efectos de la prórroga del convenio a próximos ejercicios, el Ayuntamiento consignará en sus presupuestos correspondientes los créditos precisos para hacer frente al pago de las aportaciones.

DÉCIMO.- JURISDICCIÓN COMPETENTE.

3. Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso Administrativos competentes con sede en Tenerife.

UNDÉCIMO.- TARIFAS APLICABLES.

1. Las tarifas de aplicación para la ampliación de este servicio interurbano de transporte de viajeros serán las existentes en cada momento para el transporte interurbano, cuya competencia recae en el Cabildo Insular de acuerdo con la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Redondeo en euros.

1. Con el fin de agilizar la gestión presupuestaria del Convenio, las cantidades procedentes de los cálculos de la financiación, se redondearán en números enteros, de tal forma que no se gestionen céntimos de euros.

EL PRESIDENTE,

EL ALCALDE,

CARLOS ALONSO RODRÍGUEZ

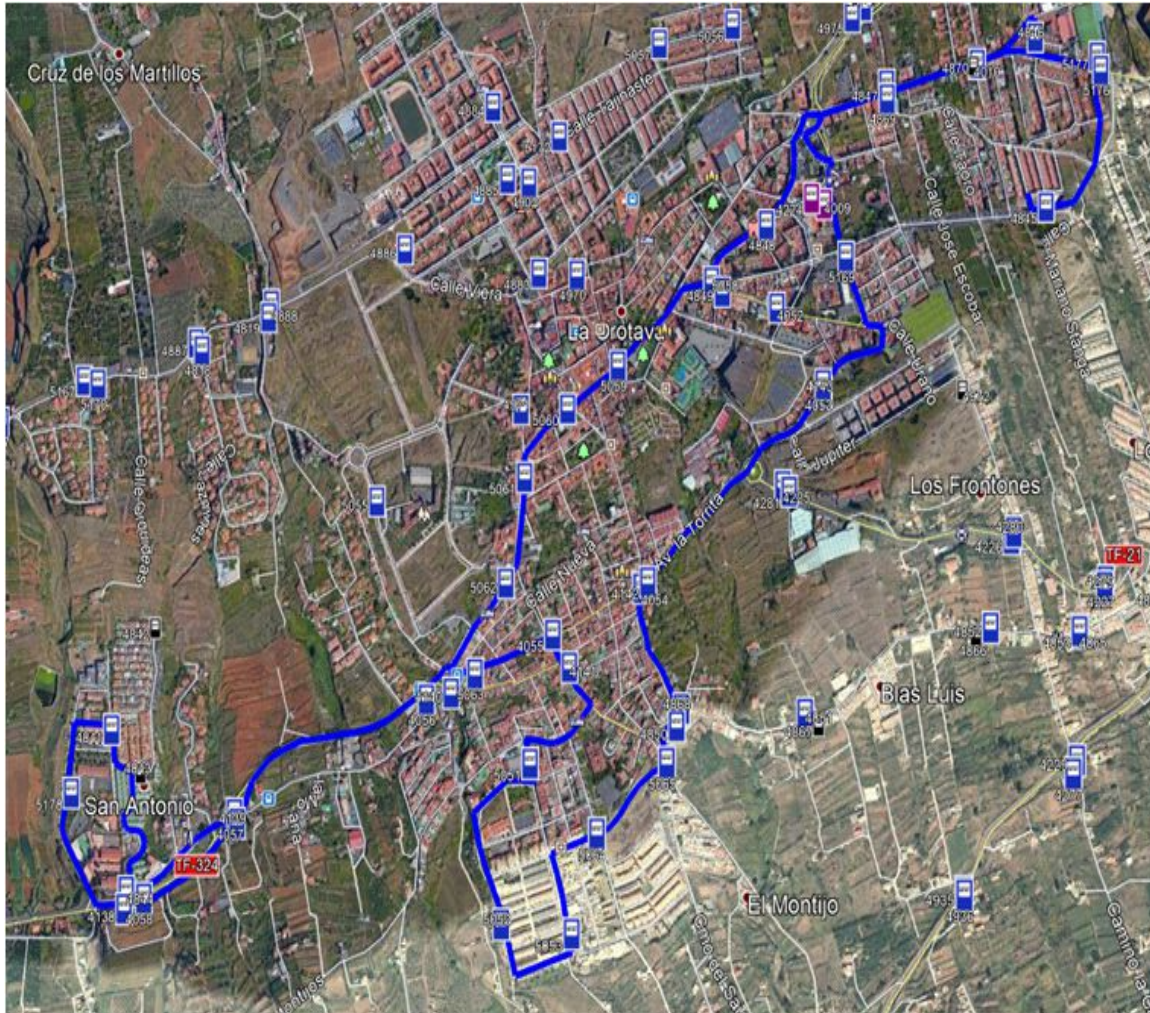
FRANCISCO LINARES GARCÍA

ANEXO 1.- CUADRO DE SERVICIOS:

| LINEA | DESCRIPCION | LONG (M) | VEHICULOS | | | | JORNADAS | | | | EXPEDICIONES | | | | JORNADAS AJUSTADAS | | | | RECIBITO ANUAL | | | | | | | | | | |
|-------|--|----------|-----------|-----|----|-----|----------|----|-----|-----|--------------|-----|-----|----|--------------------|-----|----|-----|----------------|----|--------------------|--------------|-----|---|-----|------|-----|----------|-----------|
| | | | LAB | SÁB | DF | LAB | SÁB | DF | LAB | SÁB | DF | LAB | SÁB | DF | LAB | SÁB | DF | LAB | SÁB | DF | JORNADAS AJUSTADAS | EXPEDICIONES | KM | | | | | | |
| 372 | LAS DEHESAS-CENTRO DE SAN ANTONIO-LA PEDRICHAS-DEHESAS | 10.050 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 14 | 8 | 8 | 14 | 8 | 8 | 2 | 1,1 | 1,1 | 2 | 1,1 | 1,12 | 628 | 4.408,00 | 44.300,40 |

b. Las Dehesas Altas (Centro de Salud) - Los Poyos - Paseo Las Araucarias - Paseo Domínguez Alfonso - Plaza de la Paz (Rotonda del Calvario) - C/ Obispo Benítez de Lugo -Avda. José Antonio - C/ Calvario - C/ Carrera del Escultor Estévez - C/ S.

Francisco - C/ Salazar (Cruz del Teide) -Ctra. de las Cancelas - Bº Marmolán - Bº San Antonio - Ctra. a Los Realejos (TF-325) - C/ Calvo Sotelo - C/ Doctor Domingo González (Cruce 4 Esquinas) - C/ Candelaria - C/ Diego Mesa (La Fariña) - C/ Hermano Pedro Bethencourt -C/ Catedrático Valcárcel y Lugo - C/ Puenteareas - La Piedad - C/ León - Avda. Carrero Blanco - Bº de Los Cuartos - Avda. Carrero Blanco - C/ Miguel de Cervantes - Estación de Guaguas La Orotava- Paseo Las Araucarias-
Urb. Las Dehesas Altas (Centro de Salud)



ANEXO 2.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN:

| ANEXO CUADRO DE COSTES Y NECESIDADES DE FINANCIACIÓN AMPLIACIÓN LÍNEAS INTERURBANAS EN LA OROTAVA | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|
| | 2.018 | 2.019 | 2.020 |
| | Estimación | Estimación | Prórroga |
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 51.130 | 51.641 | 52.158 |
| Billete + bonos | 51.130 | 51.641 | 52.158 |
| COSTES DE EXPLOTACION (1+2+3+4) | 119.828 | 122.224 | 124.669 |
| 1 Consumos (a+b+c+d+e) | 23.914 | 24.392 | 24.880 |
| a combustibles y lubricantes | 16.792 | 17.128 | 17.471 |
| b recuestos | 5.223 | 5.328 | 5.434 |
| c neumáticos | 1.424 | 1.453 | 1.462 |
| d otros | 475 | 484 | 494 |
| 2 Gastos de personal (conductores) | 66.788 | 68.123 | 69.486 |
| 3 Otros Gastos (a+b+c+d+e+f) | 29.126 | 29.709 | 30.303 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (A) | -68.698 | -70.583 | -72.511 |
| CORRIENTE - CABILDO (27%) (A1) | -18.548 | -19.057 | -19.578 |
| <i>Política descuento al viajero</i> | -8.330 | -8.330 | -8.330 |
| <i>Déficit de explotación</i> | -10.218 | -10.727 | -11.248 |
| CORRIENTE - AYTO. (73%) (A2) | -50.149 | -51.526 | -52.933 |
| <i>Política descuento al viajero</i> | -22.522 | -22.522 | -22.522 |
| <i>Déficit de explotación</i> | -27.627 | -29.004 | -30.411 |
| IGIC REPERCUTIDO POLÍTICA DTO. VIAJERO (B) | -926 | -926 | -926 |
| <i>IGIC 3% - CABILDO (27%) (B1)</i> | -250 | -250 | -250 |
| <i>IGIC 3% - AYUNTAMIENTO (73%) (B2)</i> | -676 | -676 | -676 |
| TOTAL NECESIDADES DE FINANCIACIÓN (1)+(2) | -69.623 | -71.508 | -73.437 |
| APORTACIÓN CABILDO DE CORRIENTE (A1)+(B1) | -18.798 | -19.307 | -19.828 |
| APORTACIÓN AYTO. DE CORRIENTE (A2)+(B2) | -50.825 | -52.201 | -53.609 |
| DATOS DE PRODUCCIÓN | Estimación | Estimación | Prórroga |
| KILÓMETROS | 44.300 | 44.300 | 44.300 |
| JORNADAS | 626 | 626 | 626 |
| VIAJEROS | 63.020 | 63.650 | 64.286 |
| Nº VEHÍCULOS | 1 | 1 | 1 |

Por todo lo anteriormente expuesto, visto el art. 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril de Cabildos de Canarias, teniendo en cuenta la propuesta del Director Insular de Movilidad y Fomento y el dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno de esta Corporación **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterado del referido Convenio.

11.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Excmo. Ayuntamiento de Los Realejos, para la prestación de la línea interurbana 330 de circunvalación Los Realejos - La Llanadas, 2018-2019.

Visto el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos para la prestación de la línea Interurbana 330 de Circunvalación Los Realejos-Las Llanadas. 2018-2019, cuyo tenor es el siguiente:

“CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE LOS REALEJOS, PARA LA PRESTACIÓN DE LA LÍNEA INTERURBANA 330 DE CIRCUNVALACIÓN LOS REALEJOS – LAS LLANADAS.

Nº

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización de Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada, en sesión celebrada el 20 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. Manuel Domínguez González, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Los Realejos, en nombre y representación de la indicada Corporación Municipal, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 21.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización del Pleno de la Corporación otorgada en sesión celebrada el 29 de noviembre de 2017.

EXPONEN

El art. 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, “Ley 13/2007”), expone: *“los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente”.*

26. El art. 55.1 de la Ley 13/2007 define el “*transporte insular integrado*” como aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por el transporte público urbano e interurbano.

27. El régimen de titularidad de los servicios de transporte público de viajeros en la Isla de Tenerife es el siguiente:

- El Cabildo Insular de Tenerife es competente para la prestación del Servicio Público regular de viajeros de carácter interurbano, en virtud del artículo 7 de la Ley 13/2007 y el Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable.

Esta Corporación Insular viene ejerciendo sus competencias en el servicio de transporte regular de viajeros de carácter interurbano, mediante la gestión directa a favor de la empresa de titularidad pública insular, TITSA, cuyo objeto social permite, en su artículo 5, la prestación tanto de los servicios urbanos como interurbanos.

TITSA tiene la condición de medio propio del Cabildo Insular de Tenerife (y así figura en el art. 5 bis de los Estatutos de la empresa pública), en virtud del art. 24.6 del TRLCSP y, en consecuencia, los encargos que la Corporación Insular le encomiende a la mercantil están excluidos del ámbito de aplicación del TRLCSP, según establece su art. 4.1. n).

- El Ayuntamiento de Los Realejos es competente para la prestación del Servicio Regular de Viajeros de carácter urbano, según lo establecido en el artículo 8 de la Ley 13/2007, y demás disposiciones concordante de la legislación local, en particular el apartado 2 del artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, "Ley 7/1985").

No obstante, en el Municipio de Los Realejos no es obligatoria la prestación del servicio de transporte público urbano, porque la población no alcanza los 50.000 habitantes, tal y como establece el art. 26.1, letra d) de la Ley 7/1985.

28. La definición de la naturaleza jurídica del transporte interurbano debe desprenderse de la regulación que a tal efecto ha dictado la Comunidad Autónoma de Canarias, hay que tener en cuenta que la STC 118/96 anuló por falta de competencia estatal los artículos 113 a 118 de la LOTT, que integraban el capítulo séptimo de su Título Tercero "los transportes urbanos".

29. El artículo 9.1 de la Ley 13/2007: *"Las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones"*.

El artículo 55.4 de la Ley 13/2007 establece: *"La gestión del transporte insular integrado se hará mediante las distintas posibilidades de instrumentos de gestión, ya sean consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros."*

El artículo 59.4 de la Ley 13/2007 establece que *"aquellos municipios que compartan problemas de coordinación en su red de transporte público regular de viajeros, y con el fin de conseguir una ordenación unitaria de los servicios de transportes podrán establecer, a través de convenios un régimen específico que tenga por finalidad la regulación de un sistema coordinado de prestación del transporte público regular de viajeros. Podrá asimismo encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida"*.

30. Los cabildos insulares, para garantizar el ejercicio de las competencias municipales, prestarán asistencia a los municipios de su respectiva isla, especialmente a los de menos de 20.000 habitantes, y con atención preferente a los municipios con insuficiente capacidad económica y de gestión, así como al establecimiento y adecuada prestación de los servicios mínimos, de conformidad con el artículo 10 de la Ley Canaria 8/2015, de 1 de Abril, de Cabildos Insulares y 36.1 de la Ley 7/1985. La referida asistencia puede ser técnica, jurídica, administrativa y para la gestión de servicios municipales y el ejercicio de funciones públicas.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local establece que los convenios administrativos son instrumento adecuado para la cooperación económica, técnica y administrativa entre diferentes Administraciones.

31. Los artículos 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, definen los requisitos y efectos de los Convenios a suscribir por las Administraciones Públicas.

32. El Libro Blanco de los Transportes en Canarias establece que las Administraciones Públicas deben fijar como actuación prioritaria la promoción del Transporte público, especialmente en lugares en los que numerosas personas tengan necesidades de movilidad idénticas, el espacio para circular sea escaso y el medio ambiente esté sometido a degradaciones generadas por el tráfico, donde, para no frenar la economía se debe constituir una alternativa real al uso del automóvil en forma de transporte público alternativo de calidad.

33. El Ayuntamiento de Los Realejos y el Corporación Insular de Tenerife, mediante convenios formalizados desde el 2008-2013 y 2014-2017, han trabajado conjuntamente en la mejora de las condiciones de movilidad de los vecinos del término municipal de Los Realejos, mediante la creación de un sistema de transporte a la demanda (con Taxis del término municipal) y el refuerzo del servicio regular de viajeros con especial incidencia en su municipio (línea interurbana 330). Ambos sistemas funcionan de manera coordinada por lo que los vecinos del municipio pueden desplazarse sin dificultades.

Ambas partes en la calidad en que cada uno interviene, se reconocen recíprocamente la capacidad legal necesaria para la formalización del presente Convenio y a tal efecto

ESTIPULAN

PRIMERO.- OBJETO DEL CONVENIO

1. El presente convenio tiene por objeto establecer el régimen de financiación del refuerzo del servicio público regular de transporte colectivo interurbano de viajeros de acuerdo con los términos expresados en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, regulando las condiciones y compromisos del Ayuntamiento y el Cabildo durante su período de vigencia.

SEGUNDO.- PRESTACIÓN DEL SERVICIO

1. En el Anexo 1 se recoge el cuadro de servicios del presente convenio, correspondiente a la línea 330 Los Realejos - San Vicente - Las Llanadas.

TERCERO.- NECESIDADES DE FINANCIACIÓN DEL SERVICIO.

16. Las necesidades financieras provisionales estimadas durante la vigencia del convenio y su financiación se establece el Anexo 2 de este Convenio.

17. Dichas necesidades tendrán carácter provisional, regularizándose al cierre del ejercicio una vez establecidos los importes definitivos de gastos e ingresos de acuerdo con las cuentas anuales auditadas, formuladas por el Consejo de Administración del operador de transportes TITSA, que las partes se comprometen a aceptar.
18. El saldo resultante de la regularización se incorporará, en su caso, a la anualidad del año siguiente.
19. El Ayuntamiento se compromete a no efectuar bonificaciones especiales sobre los títulos de transporte que afectan a esta línea en tanto mantenga deudas con el operador TITSA correspondientes a ejercicios anteriores.
20. La cantidad a aportar prevista por el Cabildo Insular es máxima. De esta forma, desviaciones en el coste del servicio, sin alteraciones de la oferta del servicio y medios utilizados, deberán ser financiadas por el Ayuntamiento.

CUARTO.- MODIFICACIÓN DE LA APORTACIÓN ECONÓMICA.

7. Cualquier modificación que se pueda producir a lo largo del ejercicio respecto a las condiciones de oferta definidas y que comporte una variación al alza en los costes, deberá contar con la aprobación expresa del Cabildo y Ayuntamiento, cubriéndose en este caso el déficit adicional conforme al criterio general establecido del 73% por parte del Ayuntamiento y el 27% del Cabildo Insular.
8. Al cierre del ejercicio, los servicios técnicos del Cabildo en base a las cuentas anuales auditadas formuladas por el Consejo de Administración de TITSA determinará la situación real de costes, ingresos y déficit del servicio, estableciendo las aportaciones definitivas de las Administraciones de acuerdo a los criterios de las estipulaciones segunda y tercera de este Convenio.

QUINTO.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

7. A efectos de realizar el oportuno control de las repercusiones que sobre el presente Convenio tiene la marcha del servicio, se creará una Comisión de Seguimiento si se considera necesaria, formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento.
8. Dicha comisión será la encargada de analizar, evaluar y elevar a los órganos correspondientes las modificaciones que, bien como consecuencia de las alteraciones de la oferta prestada, bien como resultado de variaciones en la demanda transportada, tengan lugar en la aportación económica inicialmente establecida.

SEXTO.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO

1. El importe total de las aportaciones a realizar por el Ayuntamiento al Cabildo derivadas del refuerzo del servicio, se recogen en el anexo 2.
2. El pago de la aportación económica anual del Ayuntamiento al Cabildo se realizará mediante detracción en la Carta Municipal en dos pagos anuales con fechas límite 28 de febrero y 30 de junio para cada ejercicio.

SÉPTIMO.- LIQUIDACIÓN DE LAS APORTACIONES

13. La liquidación definitiva de la prestación del servicio se realizará mediante la presentación por TITSA de una liquidación anual correspondiente a cada ejercicio, de acuerdo las cuentas anuales formuladas por su Consejo de Administración.
14. A tal efecto el operador deberá someter sus Cuentas Anuales e Informe de Gestión a una auditoría externa, asimismo quedará sometido a los controles que, en su caso, desee realizar la Intervención General del Cabildo.

15. El Cabildo Insular dará traslado al Ayuntamiento de las cuentas anuales debidamente auditadas, así como de una memoria sobre el servicio (kilómetros, plazas ofertadas, viajeros, guaguas empleadas, nº de jornadas, conductores, etc....).
16. Los costes de los combustibles se actualizarán en función del precio real soportado por la empresa.

OCTAVO.- CONSECUENCIAS APLICABLES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES Y COMPROMISOS ASUMIDOS POR CADA UNA DE LAS PARTES.

12. En caso de que una de las partes incumpla de forma grave o reiterada sus obligaciones, la otra parte podrá requerirle, en el plazo máximo de UN (1) MES, a contar desde el día siguiente al de notificación, para que cumpla con las obligaciones y compromisos que considera incumplidos y le advertirá que en caso contrario, podrá resolver el convenio unilateralmente.
13. La resolución unilateral del Convenio producirá efectos desde la fecha en que sea notificada a la otra parte.

NOVENO.- VIGENCIA DEL CONVENIO

1. La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2019, prorrogable un año más, conforme la estimación económica prevista en el anexo 1 y previo acuerdo entre las partes.
2. A tal efecto, las partes que suscriben deberán comunicar fehacientemente la denuncia del Convenio con cuatro meses de anticipación a la finalización del mismo.
14. A efectos de la prórroga del convenio a próximos ejercicios, el Ayuntamiento consignará en sus presupuestos correspondientes los créditos precisos para hacer frente al pago de las aportaciones.

DÉCIMO.- JURISDICCIÓN COMPETENTE

1. Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso Administrativos competentes con sede en Tenerife.

UNDÉCIMO.- TARIFAS APLICABLES

1. Las tarifas de aplicación para la ampliación de este servicio interurbano de transporte de viajeros serán las existentes en cada momento para el transporte interurbano, cuya competencia recae en el Cabildo Insular de acuerdo con la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en su defecto, al menos, de conformidad con el IPC de la Comunidad Autónoma de Canarias y, en caso contrario, la financiación por la pérdida de ingresos le corresponderá al Ayuntamiento, debiendo ser incluida en la liquidación anual.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- REDONDEO EN EUROS

1. Con el fin de agilizar la gestión presupuestaria del Convenio, las cantidades procedentes de los cálculos de la financiación, se redondearán en números enteros, de tal forma que no se gestionen céntimos de euros.

EL PRESIDENTE,

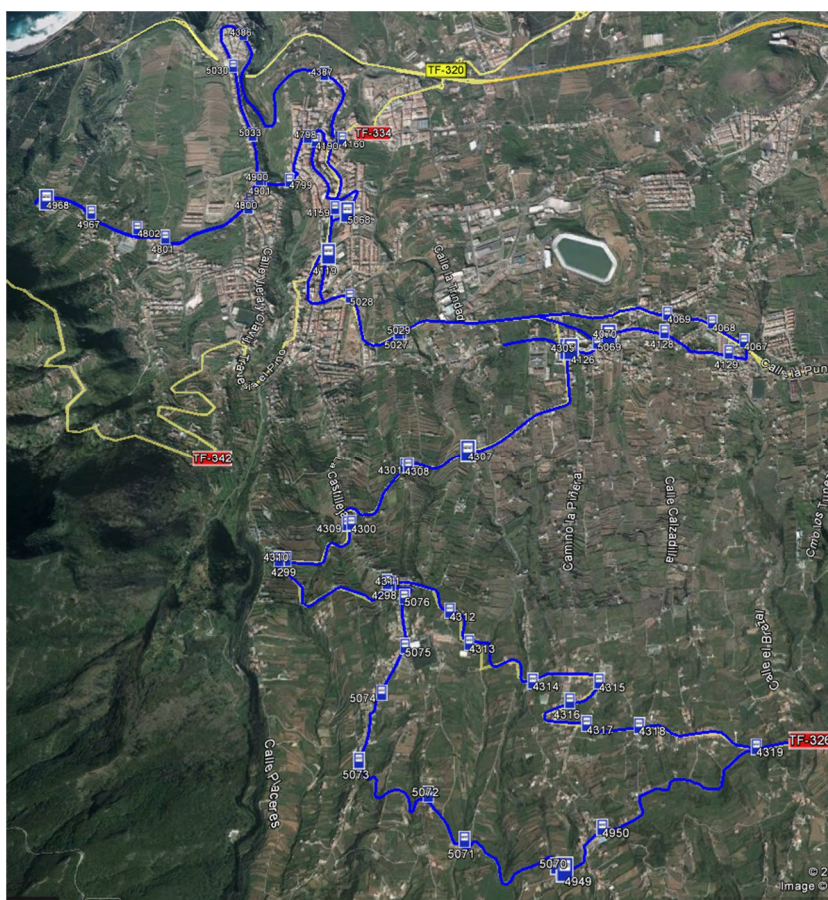
EL ALCALDE,

ANEXO 1.- CUADRO DE SERVICIOS DE LA LÍNEA 330 LOS REALEJOS-SAN VICENTE – LAS LLANADAS.

| LINEA | DESCRIPCION | LONG (M) | VEHICULOS | | | | | | JORNADAS | | | | | | EXPEDICIONES | | | | | | RECUESTO ANUAL | | | | | | | | |
|-------|--|----------|-----------|-----|-----|--------|-----|-----|----------|-----|-----|--------|-----|-----|--------------|-----|-----|--------|-----|-----|----------------|----------|-----|-----|-----|-----|--------|----------|---------|
| | | | INVIERNO | | | VERANO | | | INVIERNO | | | VERANO | | | INVIERNO | | | VERANO | | | ORNADA | PEDICION | KM | | | | | | |
| LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | LAB | SÁB | D/F | ORNADA | PEDICION | KM |
| 330 | REALEJOS-S.VICENTE-LLANADAS-P.BLANCO-REALEJO | 24.050 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 21 | 10 | 10 | 21 | 10 | 10 | 21 | 10 | 10 | 21 | 10 | 10 | 1.226 | 6.378 | 153.391 |

| Vehículo | Matricula | IraMatriculad | Marca | Modelo | Variante | minacionCom | NBestidor | ClaseR36 | TipoVehiculoDesc | Carrocera | ModeloCarrocera | NObra | PlazasSentados | ViaAnterior | Posterior | DistanciaEje12 | VolumenBodegas | Longitud | Ancho | Altura |
|----------|-----------|---------------|-------|---------|-----------|-------------|-----------|----------|------------------|-----------|-----------------|-------|----------------|-------------|-----------|----------------|----------------|----------|-------|--------|
| 5510 | 2159-GCF | 27-mar-08 | IVECO | 65500/B | 28RN7AA70 | A65C17 | ZCF65C000 | B | MICROBUS | UNVI | ABRAIO | 4047 | 22 | 1725/1661 | | 4350 | | 7950 | 2160 | 3150 |
| 5511 | 2481-GCF | 27-mar-08 | IVECO | 65500/B | 28RN7AA70 | A65C17 | ZCF65C000 | B | MICROBUS | UNVI | ABRAIO | 4037 | 22 | 1725/1661 | | 4350 | 3.5 | 7950 | 2160 | 3150 |

Mercado Municipal - Avda. de Canarias - **Plaza Mencey Bencomo**- **Ctra. Los Barros**- **Rotonda Gasolinera PCAN**- **Ctra. Los Barros (regreso)** - C/San Agustín - C/La Alhóndiga - C/El Cantillo de Abajo - **Barrio de San Vicente** - Ctra. San Vicente - C/Puerto Franco - Avda. de Canarias- C/San Isidro - **Mercado Municipal**- **Avda. de Canarias (sentido descendente)** - Avda. Los Remedios - Ctra. Nueva - C/Real Cruz Santa- Camino La Piñera Baja - **Ctra. Palo Blanco** - Ctra. La Ferruja - **Barrio de Las Llanadas** - Camino La Piñera Baja - Avda.de Canarias - **Mercado Municipal**



ANEXO 2. NECESIDADES DE EXPLOTACIÓN LÍNEA 330 LOS REALEJOS-SAN VICENTE – LAS LLANADAS.

ANEXO CUADRO DE COSTES Y NECESIDADES DE FINANCIACIÓN AMPLIACIÓN LÍNEAS INTERURBANAS EN LOS REALEJOS (LÍNEA 330 LOS REALEJOS - SAN VICENTE - LAS LLANADAS)

| | 2.018 | 2.019 | 2.020 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Estimación | Estimación | Prórroga |
| INGRESOS DE EXPLOTACIÓN | 61.428 | 62.042 | 62.662 |
| Billete + bonos | 61.428 | 62.042 | 62.662 |
| COSTES DE EXPLOTACION (1+2+3+4) | 290.187 | 295.990 | 301.910 |
| 1 Consumos (a+b+c+d+e) | 80.702 | 82.316 | 83.962 |
| a combustibles y lubricantes | 56.837 | 57.974 | 59.133 |
| b repuestos | 17.501 | 17.851 | 18.208 |
| c neumáticos | 4.773 | 4.868 | 4.966 |
| d otros | 1.591 | 1.623 | 1.655 |
| 2 Gastos de personal (conductores) | 176.186 | 179.710 | 183.304 |
| 3 Otros Gastos (a+b+c+d+e+f) | 33.299 | 33.965 | 34.644 |
| RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (A) | -228.759 | -233.949 | -239.248 |
| CORRIENTE - CABILDO (27%) (A1) | -61.765 | -63.166 | -64.597 |
| <i>Política descuento al viajero</i> | -8.024 | -8.024 | -8.024 |
| <i>Déficit de explotación</i> | -53.741 | -55.142 | -56.573 |
| CORRIENTE - AYTO. (73%) (A2) | -166.994 | -170.782 | -174.651 |
| <i>Política descuento al viajero</i> | -21.695 | -21.695 | -21.695 |
| <i>Déficit de explotación</i> | -145.299 | -149.087 | -152.956 |
| IGIC REPERCUTIDO POLÍTICA DTO. VIAJERO (B) | -892 | -892 | -892 |
| <i>IGIC - CABILDO (27%) (B1)</i> | -241 | -241 | -241 |
| <i>IGIC - AYUNTAMIENTO (73%) (B2)</i> | -651 | -651 | -651 |
| TOTAL NECESIDADES DE FINANCIACIÓN (1)+(2) | -229.651 | -234.840 | -240.139 |
| APORTACIÓN CABILDO DE CORRIENTE (A1)+(B1) | -62.006 | -63.407 | -64.838 |
| APORTACIÓN AYTO. DE CORRIENTE (A2)+(B2) | -167.645 | -171.433 | -175.302 |
| DATOS DE PRODUCCIÓN | Estimación | Estimación | Prórroga |
| KILÓMETROS | 153.391 | 153.391 | 153.391 |
| JORNADAS | 1.226 | 1.226 | 1.226 |
| VIAJEROS | 58.387 | 58.971 | 59.560 |
| Nº VEHÍCULOS | 1 | 1 | 1 |

“
—

Por todo lo anteriormente expuesto, visto el art. 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril de Cabildos de Canarias, considerando la propuesta del Director Insular Movilidad y Fomento y el dictamen favorable de la Comisión plenaria de Presidencia, el Pleno de esta Corporación, **ACUERDA:**

ÚNICO.- Darse por enterado del referido Convenio.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE RÉGIMEN JURÍDICO, RELACIONES SINDICALES Y SECTOR PÚBLICO.

12.- Dación de cuenta de aprobación, por el Consejo de Gobierno Insular, del Convenio de Colaboración con el Centro Hogar Escuela María Auxiliadora, para la realización de prácticas formativas de su alumnado de formación profesional en el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y su sector público.

Visto el Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular adoptado en sesión de 26 de marzo de 2018 relativo al expediente de aprobación del Convenio de Cooperación Educativa entre el **Cabildo Insular de Tenerife y el Centro Hogar Escuela María Auxiliadora, para la realización de prácticas formativas de su alumnado de formación profesional** en el ámbito del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, sus Organismos Autónomos Consorcios y el Sector Público adscrito al mismo, **este Pleno queda enterado** de los términos del citado Acuerdo.

13.- Dación de cuenta de aprobación, por el Consejo de Gobierno Insular, de la ratificación del Convenio de Colaboración educativa entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y la Consejería de Educación y Universidades del Gobierno de Canarias para la realización de prácticas externas de las enseñanzas de Formación Profesional, incorporadas las modificaciones efectuadas por la Consejería.

Visto el Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular adoptado en sesión de 17 de abril de 2017 relativo al expediente de aprobación de la ratificación del Convenio Marco de Cooperación Educativa entre el **Cabildo Insular de Tenerife y la Consejería de Educación y Universidades del Gobierno de Canarias, incorporadas las modificaciones efectuadas al texto inicialmente aprobado, para la realización de prácticas externas de las enseñanzas de formación profesional** en el ámbito del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, sus Organismos Autónomos Consorcios y el Sector Público adscrito al mismo, **este Pleno queda enterado** en los términos del citado Acuerdo.

14.- Dación de cuenta de aprobación, por el Consejo de Gobierno Insular, de la ratificación del Convenio Marco entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad Miguel Hernández de Elche, para la realización de prácticas externas universitarias, incorporadas las modificaciones efectuadas por la Universidad.

Visto el Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular adoptado en sesión de 17 de abril de 2017 relativo al expediente de aprobación de la ratificación del Convenio Marco de Cooperación Educativa entre el **Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad Miguel Hernández de Elche, incorporadas las modificaciones al texto inicialmente aprobado, para la realización de prácticas externas**

universitarias en el ámbito del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, sus Organismos Autónomos Consorcios y el Sector Público adscrito al mismo, **este Pleno queda enterado** de los términos del citado Acuerdo.

15.- Dación de cuenta de Acuerdos de Consejo de Gobierno Insular de resolución de expedientes de compatibilidad, en el ejercicio de la competencia delegada por Acuerdo Plenario de fecha 30 de octubre de 2015.

Vistos los Acuerdos del Consejo de Gobierno Insular, de fecha 26 de marzo de 2018, de expedientes de compatibilidad de diverso personal, en el ejercicio de la competencia delegada por Acuerdo plenario, aprobado en sesión celebrada el 30 de octubre de 2015, **este Pleno queda enterado** en los términos que obran en los referidos expedientes de los siguientes acuerdos:

Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, sesión de 26 de marzo de 2018:

- Reconocimiento de compatibilidad a **don Francisco Pedro Hernández Cabrera, personal funcionario de esta Corporación Insular**, entre su actividad pública, puesto singularizado, FC1299, con nivel retributivo de Jefe de Servicio y adscrito directamente a la Dirección Insular de Movilidad y Fomento, con jornada a tiempo completo, y la actividad privada por cuenta propia de Ingeniero Industrial, en los términos que constan en el referido Acuerdo.

- Reconocimiento de compatibilidad a **doña Noelia Peña Vidal, personal laboral temporal del Organismo Autónomo IASS**, categoría de Terapeuta ocupacional, Grupo 2, con jornada a tiempo completo, y la actividad privada consistente en la prestación de servicios por cuenta ajena como Terapeuta ocupacional, en los términos que constan en el referido Acuerdo.

ÁREA DE TENERIFE 2030: INNOVACIÓN, EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTES.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE EDUCACIÓN Y JUVENTUD.

16.- Dación de cuentas de la modificación del Convenio Administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna, para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnado de excelencia.

Visto el Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular de fecha 17 de abril de 2018 por el que se modifica el texto de la cláusula segunda del Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia, suscrito en fecha 18 de diciembre de 2017, y

RESULTANDO que el Consejo de Gobierno Insular, en sesión ordinaria celebrada en fecha 17 de abril de 2018, punto 24 del orden del día, adoptó Acuerdo de modificación del texto de la cláusula segunda del Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia, suscrito en fecha 18 de diciembre de 2017, cuyo tenor literal es el siguiente:

Visto el expediente relativo a la celebración de Convenios con la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de líneas de becas para la mejora idiomática del alumnado, y

RESULTANDO que en fecha 21 de noviembre de 2017 el Consejo de Gobierno Insular adoptó Acuerdo por el que fueron concedidas subvenciones nominativas a la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de diversas líneas de becas gestionadas por dicha entidad, y en concreto la siguiente:

| LÍNEA DE BECAS | IMPORTE TOTAL | IMPORTE COFINANCIAR POR EL CABILDO INSULAR | IMPORTE COFINANCIAR POR LA ULL |
|---|----------------------|---|---------------------------------------|
| <i>Becas idiomáticas para alumnos de excelencia</i> | 97.500,00 € | 82.875,00 € | 14.625,00 € |

RESULTANDO que dicho Acuerdo aprobó a su vez la suscripción de Convenio administrativo de colaboración con la Universidad de La Laguna, regulador del régimen jurídico de la subvención a conceder.

RESULTANDO que el referido Convenio fue suscrito en fecha 18 de diciembre de 2017.

RESULTANDO que cláusula segunda de dicho Convenio establece los siguientes requisitos que han de reunir las personas beneficiarias de la beca cofinanciada mediante la subvención nominativa de referencia:

SEGUNDA.- *La Universidad de La Laguna realizará la convocatoria de las becas a que hace referencia el párrafo anterior, bajo la denominación “Becas idiomáticas para alumnos de excelencia”, que presentarán las siguientes características:*

Las becas se dirigen al alumnado que se encuentre cursando en el momento de la convocatoria un Grado o Posgrado Oficial de la Universidad de La Laguna, que presenten un expediente académico excelente y, que además, hayan realizado en el Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna, al menos dos cursos de inglés de 50 horas de duración cada uno durante el último año y medio anterior a la fecha de la convocatoria. En este intervalo de tiempo los alumnos deben haber alcanzado algunos de los niveles siguientes: B1, B2 o C1.

El alumnado beneficiario de las becas realizará un curso intensivo de 6 semanas de duración en algún país de habla inglesa. Una vez finalizado, deberá examinarse de un nivel de idiomas superior al que tenían en el momento de comenzar el desplazamiento, presentándose a una de las convocatorias de examen de acreditación de nivel del Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna. La persona becada deberá aportar justificación del resultado de este examen ante la entidad gestora de las becas antes del 31 de diciembre del año en que realizó la estancia en el extranjero.

El baremo de selección primará el expediente académico de la persona becada, tanto en su titulación, como en el aprendizaje del inglés en el último año y medio antes de la convocatoria de beca. Estos criterios se complementarán con el conocimiento de otros idiomas y su situación económica, primando a los colectivos más desfavorecidos económicamente.

Los criterios y su baremación quedarán fijados en las bases de cada convocatoria que serán publicadas para el conocimiento de los candidatos.

Estas becas están orientadas a premiar el esfuerzo realizado por el alumnado más brillante de las diferentes titulaciones que conforme realizan sus estudios universitarios han continuado mejorando su nivel de competencias idiomáticas en inglés.

La convocatoria será, como mínimo, de 30 becas.

La convocatoria de estas ayudas distinguirá en su importe global los siguientes créditos:

a) Importe correspondiente a la cofinanciación regulada por el presente Convenio, que se dirigirá a atender en exclusiva la concesión de ayudas a las personas solicitantes que reúnan, además de los requisitos que se exijan por las bases reguladoras, el siguiente:

- Haber estado empadronado/a en algún municipio de Tenerife al menos durante el año inmediatamente anterior a la fecha de la convocatoria.*

b) Importe financiado con cargo al presupuesto de la Universidad de La Laguna, en los términos que se indican en el apartado siguiente, que se dirigirá a atender la concesión de ayudas al resto de solicitantes y subsidiariamente a las personas solicitantes a que se refiere el párrafo anterior.

RESULTANDO que la Dirección Insular de Cultura, Educación y Unidades Artísticas tiene conocimiento de alegaciones formuladas por la Subdirectora en funciones del Departamento de Filología Inglesa y Alemana de la Universidad de La Laguna, expresiva de la imposibilidad para el alumnado del Grado en Estudios Ingleses de optar a dichas becas al no realizar los cursos de inglés exigidos por las bases reguladoras, contenido en el párrafo segundo de la cláusula transcrita, por causa de la propia naturaleza de los estudios que cursan.

RESULTANDO que trasladada dicha manifestación a la entidad firmante, esta manifiesta, mediante escrito de fecha 20 de marzo de 2018, la conveniencia de atender a las alegaciones antes indicadas, solicitando se proceda a la modificación del apartado antes transcrito, eliminando el requisito de realización de cursos de idioma inglés; solicita para ello la modificación del párrafo segundo de la cláusula segunda del Convenio suscrito, quedando como sigue:

Las becas se dirigen al alumnado que se encuentre cursando en el momento de la convocatoria un Grado o Posgrado Oficial de la Universidad de La Laguna, que presenten un expediente académico excelente y, que además, hayan realizado en el Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna, al menos dos cursos de inglés de 50 horas de duración cada uno durante el último año y medio anterior a la fecha de la convocatoria. En este intervalo de tiempo los alumnos deben haber alcanzado algunos de los niveles siguientes: B1, B2 o C1. Este requisito no será exigible a los alumnos del Grado en Estudios Ingleses.

CONSIDERANDO que es de aplicación al presente expediente la Ley 39/2015, del Procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas (LPAC), la Ley 40/2015, de Régimen jurídico del sector público (LRJSP), la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de subvenciones (LGS), el Reglamento de la Ley General de subvenciones (RGS), aprobado por Real

Decreto 887/2006, de 21 de julio y la Ordenanza general de subvenciones del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife (OGS).

CONSIDERANDO que examinada la modificación pretendida, resulta obvio que la misma elimina un obstáculo para el acceso a la beca que en la redacción originaria afectaba al alumnado del Grado en Estudios Ingleses, el cual no resulta debidamente justificado y opera como un elemento dificultador de la consecución de los objetivos planteados con la concesión de la beca; en consecuencia, no hay motivo para rechazar la solicitud planteada, no produciéndose perjuicio frente a terceros su admisión.

CONSIDERANDO que para la efectividad de dicha modificación será necesario la suscripción de Adenda al Convenio suscrito que recoja el nuevo texto de la cláusula segunda; que será competente para ello el Consejo de Gobierno Insular, en cuanto órgano competente para la aprobación inicial del Convenio a modificar; que una vez adoptado el referido Acuerdo, deberá darse cuenta de la aprobación del mismo al Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en la primera sesión que celebre este órgano, según dispone el art. 29.5.s) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife (Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 111, de 14 de septiembre de 2016).

CONSIDERANDO que dicha Adenda, al proceder a la modificación de Convenio administrativo, habrá de ajustarse a la naturaleza jurídica de este último, y por tanto lo establecido en los art. 47 y siguientes de la LRJSP; que examinado el texto de la misma, transcrito al final de la parte dispositiva del presente documento, cumple con los requisitos exigidos por dicha norma.

CONSIDERANDO que de acuerdo con lo establecido en el art. 49.8 LJRSP, la modificación a operar mediante Adenda se perfeccionará por la prestación del consentimiento de las partes.

Por todo lo expuesto, y de conformidad con los informes obrantes en el expediente, el Consejo de Gobierno Insular ACUERDA por unanimidad:

PRIMERO.- Modificar el texto de la cláusula segunda del Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia, suscrito en fecha 18 de diciembre de 2017, quedando como sigue:

SEGUNDA.- La Universidad de La Laguna realizará la convocatoria de las becas a que hace referencia el párrafo anterior, bajo la denominación "Becas idiomáticas para alumnos de excelencia", que presentarán las siguientes características:

Las becas se dirigen al alumnado que se encuentre cursando en el momento de la convocatoria un Grado o Posgrado Oficial de la Universidad de La Laguna, que presenten un expediente académico excelente y, que además, hayan realizado en el Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna, al menos dos cursos de inglés de 50 horas de duración cada uno durante el último año y medio anterior a la fecha de la convocatoria. En este intervalo de tiempo los alumnos deben haber alcanzado algunos de los niveles siguientes: B1, B2 o C1. Este requisito no será exigible al alumnado del Grado en Estudios Ingleses.

El alumnado beneficiario de las becas realizará un curso intensivo de 6 semanas de duración en algún país de habla inglesa. Una vez finalizado, deberá examinarse de un nivel de idiomas

superior al que tenían en el momento de comenzar el desplazamiento, presentándose a una de las convocatorias de examen de acreditación de nivel del Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna. La persona becada deberá aportar justificación del resultado de este examen ante la entidad gestora de las becas antes del 31 de diciembre del año en que realizó la estancia en el extranjero.

El baremo de selección primará el expediente académico de la persona becada, tanto en su titulación, como en el aprendizaje del inglés en el último año y medio antes de la convocatoria de beca. Estos criterios se complementarán con el conocimiento de otros idiomas y su situación económica, primando a los colectivos más desfavorecidos económicamente.

Los criterios y su baremación quedarán fijados en las bases de cada convocatoria que serán publicadas para el conocimiento de los candidatos.

Estas becas están orientadas a premiar el esfuerzo realizado por el alumnado más brillante de las diferentes titulaciones que conforme realizan sus estudios universitarios han continuado mejorando su nivel de competencias idiomáticas en inglés.

La convocatoria será, como mínimo, de 30 becas.

La convocatoria de estas ayudas distinguirá en su importe global los siguientes créditos:

c) *Importe correspondiente a la cofinanciación regulada por el presente Convenio, que se dirigirá a atender en exclusiva la concesión de ayudas a las personas solicitantes que reúnan, además de los requisitos que se exijan por las bases reguladoras, el siguiente:*

- *Haber estado empadronado/a en algún municipio de Tenerife al menos durante el año inmediatamente anterior a la fecha de la convocatoria.*

d) *Importe financiado con cargo al presupuesto de la Universidad de La Laguna, en los términos que se indican en el apartado siguiente, que se dirigirá a atender la concesión de ayudas al resto de solicitantes y subsidiariamente a las personas solicitantes a que se refiere el párrafo anterior.*

SEGUNDO.- Aprobar el texto de la Adenda al Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia, suscrito en fecha 18 de diciembre de 2017, al objeto de recoger la modificación antes acordada, según el tenor literal que se transcribe al final de la parte dispositiva del presente Acuerdo.

TERCERO.-- Facultar al Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife para la firma de los Convenios objeto del presente Acuerdo.

Adenda al Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia

En Santa Cruz de Tenerife, a

Reunidos

De una parte, el Excmo. Sr. D. Carlos Enrique Alonso Rodríguez, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de éste en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1m) del Reglamento Orgánico de la Corporación Insular.

De otra parte, el Sr. D. Antonio Martín Cejas, Rector Magnífico de la Universidad de La Laguna, en nombre y representación de la misma, en uso de sus facultades atribuidas por los artículos 20.1 de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades, y 167 de los Estatutos de dicha Universidad, aprobados por Decreto 89/2004, de 6 de julio, del Gobierno de Canarias.

Todas las partes se reconocen mutuamente la competencia y capacidad para el presente otorgamiento y, en su virtud

Exponen

I. Que el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna, en el ejercicio de las competencias y funciones que les son propias, suscribieron, en fecha 18 de diciembre de 2017, previa autorización de los respectivos órganos competentes, el Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia.

II. Que puesto de manifiesto por la Universidad de La Laguna la necesidad de introducir modificación en la cláusula segunda del Convenio suscrito, al objeto de remover la limitación que de facto impide al alumnado del Grado en Estudios Ingleses la obtención de la beca en cuestión, el Cabildo Insular de Tenerife ha considerado oportuno proceder a dicha modificación.

III. Que ambas partes consideran necesaria la suscripción de Adenda que recoja la modificación a realizar.

A tal efecto, las partes intervinientes acuerdan formalizar la presente Adenda, de acuerdo con las siguientes

Cláusulas

PRIMERA.- *Es objeto de la presente Adenda modificar la cláusula segunda del Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia, suscrito en fecha 18 de diciembre de 2017, al objeto de remover la limitación que de facto impide al alumnado del Grado en Estudios Ingleses la obtención de la beca en cuestión, el Cabildo Insular de Tenerife ha considerado oportuno proceder a dicha modificación.*

SEGUNDA.- *En cumplimiento de lo indicado anteriormente, la cláusula segunda del Convenio administrativo regulador del régimen jurídico de la colaboración a desarrollar entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de becas idiomáticas para alumnos de excelencia al que se ha hecho referencia queda redactada como sigue:*

SEGUNDA.- La Universidad de La Laguna realizará la convocatoria de las becas a que hace referencia el párrafo anterior, bajo la denominación “Becas idiomáticas para alumnos de excelencia”, que presentarán las siguientes características:

Las becas se dirigen al alumnado que se encuentre cursando en el momento de la convocatoria un Grado o Posgrado Oficial de la Universidad de La Laguna, que presenten un expediente académico excelente y, que además, hayan realizado en el Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna, al menos dos cursos de inglés de 50 horas de duración cada uno durante el último año y medio anterior a la fecha de la convocatoria. En este intervalo de tiempo los alumnos deben haber alcanzado algunos de los niveles siguientes: B1, B2 o C1. Este requisito no será exigible al alumnado del Grado en Estudios Ingleses.

El alumnado beneficiario de las becas realizará un curso intensivo de 6 semanas de duración en algún país de habla inglesa. Una vez finalizado, deberá examinarse de un nivel de idiomas superior al que tenían en el momento de comenzar el desplazamiento, presentándose a una de las convocatorias de examen de acreditación de nivel del Servicio de Idiomas de la Universidad de La Laguna. La persona becada deberá aportar justificación del resultado de este examen ante la entidad gestora de las becas antes del 31 de diciembre del año en que realizó la estancia en el extranjero.

El baremo de selección primará el expediente académico de la persona becada, tanto en su titulación, como en el aprendizaje del inglés en el último año y medio antes de la convocatoria de beca. Estos criterios se complementarán con el conocimiento de otros idiomas y su situación económica, primando a los colectivos más desfavorecidos económicamente.

Los criterios y su baremación quedarán fijados en las bases de cada convocatoria que serán publicadas para el conocimiento de los candidatos.

Estas becas están orientadas a premiar el esfuerzo realizado por el alumnado más brillante de las diferentes titulaciones que conforme realizan sus estudios universitarios han continuado mejorando su nivel de competencias idiomáticas en inglés.

La convocatoria será, como mínimo, de 30 becas.

La convocatoria de estas ayudas distinguirá en su importe global los siguientes créditos:

e) Importe correspondiente a la cofinanciación regulada por el presente Convenio, que se dirigirá a atender en exclusiva la concesión de ayudas a las personas solicitantes que reúnan, además de los requisitos que se exijan por las bases reguladoras, el siguiente:

- Haber estado empadronado/a en algún municipio de Tenerife al menos durante el año inmediatamente anterior a la fecha de la convocatoria.

f) Importe financiado con cargo al presupuesto de la Universidad de La Laguna, en los términos que se indican en el

apartado siguiente, que se dirigirá a atender la concesión de ayudas al resto de solicitantes y subsidiariamente a las personas solicitantes a que se refiere el párrafo anterior.

TERCERO.- *En todo lo no afectado expresamente por lo establecido en las cláusulas anteriores, será de aplicación la redacción originaria del Convenio suscrito.*

CUARTA.- *La presente Adenda, que tiene naturaleza administrativa, queda sujeta a la normativa establecida en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, la Ordenanza General de Subvenciones del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, la Ley Orgánica 6/2001, de Universidades y demás normas complementarias que regulan esta materia en el orden jurídico local y universitario.*

Las cuestiones litigiosas que se susciten sobre la interpretación, aplicación y eficacia de la presente Adenda serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo.

En prueba de su conformidad, suscriben la presente Adenda por triplicado y a un solo efecto, en lugar y fecha al principio indicados.

CONSIDERANDO que tal y como establece el propio texto del Acuerdo antes transcrito, el art. 29.5.s) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife (Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 111, de 14 de septiembre de 2016), dispone que, una vez adoptado el referido Acuerdo, deberá darse cuenta de la aprobación del mismo al Pleno del Cabildo Insular de Tenerife en la primera sesión que celebre este órgano.

Por todo lo expuesto y de conformidad con los informes obrantes en el expediente, y previo dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Gobierno Abierto, Tenerife 2030, Juventud e Igualdad, el Pleno ACUERDA lo siguiente:

ÚNICO.- Darse por enterado del Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular, en sesión ordinaria de 17 de abril de 2018, punto 24 del orden del día, relativo a la aprobación de la celebración de Convenios con la Universidad de La Laguna para la cofinanciación de líneas de becas para la mejora idiomática del alumnado.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE INNOVACIÓN.

17.- Dación de cuenta de la Adenda nº 1 del Convenio de Colaboración suscrito entre la Universidad de la Laguna y el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, para la redacción del proyecto, así como construcción y puesta en funcionamiento del edificio Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias, CIBICAN, aprobada por el Consejo de Gobierno Insular con fecha 30 de noviembre de 2017.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29.5.s) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, aprobado por acuerdo plenario de fecha 28 de abril de 2017 y visto el dictamen de la Comisión Plenaria de Gobierno Abierto, Tenerife 2030, Juventud e Igualdad celebrada el 23 de abril de 2018, el Pleno queda enterado del acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular el 30 de noviembre de 2017, por el que se aprobó la Adenda nº 1 del Convenio de Colaboración suscrito entre la Universidad de la Laguna y el Cabildo Insular de Tenerife, para la redacción del proyecto, así como construcción y puesta en

funcionamiento del edificio Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias, CIBICAN, cuyo tenor literal siguiente:

En relación con el Convenio de Colaboración entre la Universidad de La Laguna y el Cabildo Insular de Tenerife para la redacción del proyecto, y construcción y puesta en funcionamiento del edificio "Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias".

ANTECEDENTES

Primero. El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el 27 de octubre de 2005, acordó la suscripción de un Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas (ITB), que fue modificado en sendas sesiones plenarias de 27 de noviembre de 2006 y 25 de abril de 2008.

Segundo. Con fecha 23 de julio de 2010, el Cabildo Insular de Tenerife, la Universidad de La Laguna y Parque Científico y Tecnológico de Tenerife, S. A., establecieron un marco general de colaboración para el desarrollo de acciones conjuntas en la promoción de infraestructuras y programas de soporte a la investigación y desarrollo, la transferencia tecnológica y apoyo al emprendimiento intensivo en conocimiento que establecía el marco general de intervención de estas tres entidades en el desarrollo de infraestructuras destinadas a las actividades de I+D+i+d y transferencia, entre las cuales se contempló la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del ITB.

Tercero. Mediante Acuerdo Plenario de 29 de julio de 2011 se aprobó una versión actualizada al Convenio para la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas (ITB), motivada por haberse modificado la magnitud del proyecto inicial enfocado ahora hacia la creación, construcción y puesta en marcha del Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias (CIBICAN), como polo biosanitario en el que se integrarán y establecerán las actividades de la mayoría de grupos de investigación e institutos de orientación biomédica y biotecnológica de la Universidad La Laguna y sus hospitales universitarios asociados, acreditado como Instituto de Investigación Sanitaria y con proyección como Centro de Excelencia en el Espacio Europeo de Investigación, para lo cual se formalizó un nuevo convenio el 16 de noviembre de 2011.

Cuarto. El Consejo de Gobierno Insular, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2015, acordó modificar una serie de cláusulas del Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna, en adelante ULL, para la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas (ITB), al objeto de adaptar las aportaciones comprometidas por la Corporación en la senda financiera de la devolución del préstamo reembolsable concedido a la Universidad de La Laguna por el Instituto de Salud Carlos III según Resolución del Ministerio de Ciencia e Innovación de 30 de diciembre de 2010 que aprueba la relación definitiva de ayudas financiadas en concepto de préstamo reembolsable, a devolver hasta el 30 de enero de las anualidades 2018 a 2032, por un importe anual ascendente a 589.059,39 euros, así como perfeccionar la cláusula de justificación de dichas aportaciones.

Quinto. Con fecha 28 de diciembre de 2015 se suscribe un nuevo convenio de colaboración que sustituye al formalizado con fecha 16 de noviembre de 2011, entre La Universidad de La Laguna y el Cabildo Insular de Tenerife, para la redacción del proyecto, construcción y puesta de funcionamiento del edificio "Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias"(CIBICAN).

Sexto. Mediante acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, en sesión celebrada con fecha 27 de diciembre de 2016, se instó a la modificación del citado Convenio al objeto de reajustar el compromiso total de financiación asumido por este Cabildo Insular, así

como, en su caso, los correspondientes plazos de justificación y forma de abono, habida cuenta que tanto este Excmo. Cabildo Insular de Tenerife como la ULL, no cumplieron con las obligaciones dimanadas de la cláusula cuarta del mencionado convenio, de tal manera que el abono por importe de 800.000,00 euros de la anualidad 2015 a favor de ULL se ha ejecutado con fecha 17 de enero de 2017 en lugar de haberse liberado con carácter anticipado a la firma del convenio, así como, que la justificación de la anualidad 2015 debió presentarse en el registro general de esta entidad local por parte de ULL con fecha 28 de febrero de 2016 habiéndose registrado de entrada con fecha 18 de marzo de 2016.

Séptimo. En cumplimiento del acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, se ha aprobado una modificación de crédito, así como una modificación del Anexo II de las Bases de Ejecución del Presupuesto del vigente curso que permitirá sustituir la estipulación segunda del citado Convenio por esta otra, según el siguiente tenor literal:

“Anualidad 2015 : Abonada con fecha 17 de enero de 2017 por importe de 800.000 €, con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341.

Anualidad 2016 y 2017:

- el importe de 198.362 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-45341
- el importe de 1.401.638 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341

Anualidades de 2018 a 2029: el importe de 536.250 € en cada una de las anualidades, con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341.”

Octavo. Asimismo, y una vez valorada inicialmente la documentación justificativa correspondiente a la anualidad 2015 mediante Resolución del Sr. Consejero Insular del Área Tenerife 2030: Innovación, Educación, Cultura y Deportes de fecha 25 de septiembre de 2017; se entiende que deberían introducirse una serie de mejoras en la cláusula 3 de la documentación justificativa que permita verificar la finalidad de la subvención nominativa en el sentido de:

- a) Incluir en todas las certificaciones de obras la factura correspondiente, como justificante fiscal.
- b) Exigir a todos los gastos de capital asociados a la obra y resto de gastos de capital su factura correspondiente.
- c) Aunque la principal actividad es la construcción del centro, se han presentado gastos corrientes y de capital que son difíciles de asimilar a alguna actividad asociada. En consecuencia se propone incluir una memoria de actuación en el que se describa la asignación de los gastos elegibles a alguna actividad asociada a la construcción. Por ejemplo: se han detectado gastos de viajes y dietas de personal de la ULL que corresponden a la actividad de justificación del préstamo abonado a dicha institución educativa por parte del Instituto de Salud Carlos III.
- d) Incluir una cláusula que regule lo dispuesto en el artículo 31.8 LGS relativo a que “...En ningún caso se consideran gastos subvencionables los impuestos indirectos cuando sean susceptibles de recuperación o compensación ni los impuestos personales sobre la renta.”

En consecuencia con lo expuesto, dado que a día de hoy el Convenio no ha llegado a ejecutarse en los términos descritos, toda vez que han concurrido diversas circunstancias que han llevado a incumplir las cláusulas de aportación de cantidades y de justificación de documentación, y que por tanto, el desarrollo de la actuación ha puesto de manifiesto la necesidad de adaptar el convenio al escenario actual, las

partes intervinientes han consensuado modificar el convenio suscrito mediante una addenda al mismo, con el único fin de lograr la mejor y más eficaz consecución de los objetivos marcados en el mismo y adecuarlo a los compromisos actuales.

Noveno.- Con fecha 25 de julio de 2017, la Intervención General de esta entidad local, emite informe desfavorable de fiscalización previa con el siguiente tenor literal:

“...Esta Intervención se reitera en las observaciones 10 y 12 señaladas en el Informe emitido con fecha 5 de enero de 2016 al no haberse modificado en el presente convenio de colaboración.

En este sentido, y respecto al abono de la subvención se establecen el abono de anualidades sin hacer referencia a los plazos previstos de ejecución del proyecto, así como, en relación con la previsión establecida en la Estipulación Segunda que señala “El Cabildo dispondrá de forma permanente y con carácter gratuito, en la forma que jurídicamente proceda, de hasta un 20% de la superficie correspondiente de la Fase II”, no se especifica la figura jurídica a la que se refiere y sus consecuencias jurídicas y registrales, más aún cuando se prevé en el propio convenio la posibilidad de que dicha superficie sea cedida a algún organismo, entidad o sociedad dependiente....”.

En cuanto a no hacer referencia en el borrador de la Adenda al Convenio de los plazos previstos de ejecución del proyecto, a juicio del Servicio Administrativo de Innovación, se debe hacer constar que **las anualidades establecidas en la estipulación segunda no se han incluido de manera arbitraria, sino que se adaptaron para coincidir con la senda financiera de la devolución del préstamo reembolsable concedido a la Universidad de La Laguna por el Instituto de Salud Carlos III según Resolución del Ministerio de Ciencia e Innovación de 30 de diciembre de 2010 que aprueba la relación definitiva de ayudas financiadas en concepto de préstamo reembolsable, a devolver hasta el 30 de enero de las anualidades 2018 a 2032, por un importe anual ascendente a 589.059,39 euros, independientemente del plazo de ejecución de la obra que indudablemente es muy inferior y que según la ejecución de las obras se estima para marzo del ejercicio 2018.**

Asimismo, entendemos que no es primordial que **el ritmo de ejecución de las obras sea crucial para la concesión de una subvención pública**, dado que esta puede tramitarse como una subvención pospagable (al final de la actividad de ejecución), prepagable (anticipadamente a la ejecución de la obra) o sujeta al ritmo de ejecución de la misma. **En este caso, se ha optado por cumplir el principio de asignación eficiente en la concesión de la subvención a favor de ULL** dado que existiendo financiación por parte de esta institución educativa con el préstamo concedido para ejecutar la obra, el Cabildo Insular de Tenerife decidió hacer frente a la financiación de la obra indirectamente, de tal manera que las obligaciones dimanadas por la ULL por el préstamo concedido por el Ministerio de Ciencia e Innovación se financiará con dicha subvención.

Por otro lado, en cuanto a la indeterminación jurídica de la estipulación segunda, **se ha estimado conveniente modificar la misma de tal manera que en la propuesta de Convenio figure la siguiente frase** “... el Cabildo deberá desocupar el precitado espacio de la Fase I, y pasará a ostentar en régimen de concesión demanial gratuita, respetando la normativa vigente y en los términos que se establezcan en el instrumento de formalización correspondiente, de hasta un 20% de la superficie correspondiente de la Fase II, que a ser posible técnicamente, ocupará una única planta del Edificio.”

Décimo.- Mediante oficio con fecha de registro de salida 22 de septiembre de 2017 de esta Corporación, se solicita a la gerencia de la ULL que expresamente se preste conformidad al borrador de la adenda al Convenio. Recibiendo con fecha de registro de entrada 31 de octubre de 2017, de la Gerencia de la ULL, diversas propuestas de modificación de la citada adenda que se concretan en:

- a) *La consideración de Magnífico del Rector.*
- b) *Cambiar la distribución de los capítulos de gastos de la estipulación segunda, de tal manera que se destinen para gastos corrientes un importe ascendente a 275.000,00 euros en vez de los 198.362,00 € estipulados, así como, que se destinen 8.560.000,00 € para gastos de capital en vez de 8.636.638,00 €. A este respecto, se propone modificar la anualidad 2019 de tal manera que se incluya una aportación de gasto corriente por importe de 76.638,00 € y otra de capital por un importe de 459.612,00 € con cargo a las aplicaciones presupuestarias 0702-4631-45341 y 0702-4631-75341, respectivamente.*
- c) *Modificar la cláusula Tercera. Concretamente, el apartado 3.4. debería indicar que el órgano competente de la Universidad de La Laguna para certificar los gastos ejecutados es la Jefa de Servicio de Gestión Económica y Financiera de la Universidad de La Laguna de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3.4. del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Intervención de la Universidad de La Laguna, aprobado por Consejo de Gobierno de 2 de marzo de 2007. Así mismo, modificar el apartado 3.5. sobre fórmulas de justificar el I.G.I.C. como gasto.*

Undécimo.- *Después de analizar dichas propuestas, se rectifica el borrador de adenda al Convenio con vistas a remitirlo nuevamente a los efectos de que la ULL preste conformidad al mismo.*

Duodécimo.- *La gerencia de la ULL en su escrito con fecha de registro de entrada 10 de noviembre de 2017 en esta Corporación, adjunta nuevo presupuesto de las obras y puesta en marcha del CIBICAN, así como una nueva redacción sobre la figura jurídica que se establecerá para que esta entidad local pueda utilizar una planta del edificio del CIBICAN al objeto de dar respuesta al informe emitido por la Intervención General, tal y como hemos expuesto en el punto noveno de la parte expositiva de este acuerdo.*

Decimotercero.- *Con fecha de 27 de noviembre de 2017 se emite nuevamente informe favorable con observaciones de la Intervención General en el que concluye que:*

“...En relación con las observaciones señaladas por esta Intervención en el informe emitido el 25 de julio de 2017 se consideran subsanadas en la presente propuesta del Servicio Administrativo que se eleva a la consideración del Consejo de Gobierno Insular.

En cuanto a la presente propuesta se ha de incluir en el acuerdo en apartado dispositivo Segundo que en el presente ejercicio 2017 se está autorizando y disponiendo el importe total de 1.600.000,00 € correspondiente a las anualidades 2016 y 2017”.

A la vista de dicho informe se ha procedido a modificar la propuesta incluyendo la anualidad 2016, tal y como señala la Intervención General de esta Corporación.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera. *El Cabildo Insular de Tenerife plasma las directrices de su política insular en materia de innovación en el Programa Tenerife Innova 2016-2021. En dicho Programa se define un marco estratégico de planificación que incrementa el impulso y creación de una cultura de la innovación, tanto desde el propio Cabildo, como en el conjunto de la sociedad tinerfeña potenciando las sinergias que se definen en los distintos niveles del ecosistema de innovación: insular, regional, nacional y europeo, y tiene por objetivo principal "desarrollar una cultura de la innovación como eje de la mejora de la competitividad y de la calidad del tejido socioeconómico local, definiendo una estrategia de innovación basada en la actividad del Cabildo Insular de Tenerife como motor de la innovación en la isla, coordinada desde el Área 2030: Innovación,*

Educación, Cultura y Deportes, y apoyada en las actuaciones de las distintas áreas de la Corporación".

Segunda. El crédito necesario para afrontar el presente compromiso de gasto de las anualidades pendientes de abonar asciende al importe total de 8.035.000 €, a imputar a las siguientes aplicaciones presupuestarias y según la siguiente distribución por anualidades:

- Anualidad 2016 y 2017:
 - el importe de 198.362,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-45341
 - el importe de 1.401.638,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341
- Anualidad 2018: el importe de 536.250 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.
- Anualidad 2019:
 - el importe de 76.638,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-45341
 - el importe de 459.612,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.
- Anualidades de 2020 a 2029: el importe de 536.250 € en cada una de las anualidades, con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.

Una vez que ha entrado en vigor la modificación de crédito propuesta, existe crédito adecuado y suficiente por importe de 1.600.000 € para afrontar el compromiso de gasto de las anualidades 2016 y 2017, habiéndose emitido el día 8 de noviembre de 2017 por el Servicio de Presupuesto y Gasto Público, conforme a lo exigido por las Bases 40ª y 41ª de las de Ejecución del Presupuesto, informe favorable de cobertura presupuestaria para las anualidades 2015 a 2029, que señala a su vez, dado el horizonte temporal del gasto de referencia, la conveniencia de que los documentos contables de futuro se confeccionen en cada una de las anualidades, con cargo a las aplicaciones presupuestarias 0702.4631.75341 y 0702.4631.45341, debiendo tener en cuenta los importes aprobados para cada uno de los ejercicios en la elaboración del presupuesto de esos años.

Tercera. Mediante acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, en sesión celebrada el día 7 de noviembre de 2017, se exceptiona del calendario y regulación del cierre del ejercicio presupuestario 2017 aprobado por este mismo órgano de gobierno el día 17 de octubre de 2017, la tramitación de este expediente.

Cuarta. Por su parte el art.29.5.s) del Reglamento Orgánico del Cabildo de Tenerife, establece que corresponde al Consejo de Gobierno Insular "...la aprobación de los convenios de colaboración, así como la cualquier otro instrumento de colaboración y cooperación previsto en el ordenamiento jurídico, que celebre la Corporación Insular con otras Administraciones Públicas, tanto de carácter territorial como institucional, dando cuenta posterior al Pleno, en la primera sesión que se celebre."

Asimismo el art. 6.1.n) del mencionado Reglamento establece que "...Corresponde a su vez, al Presidente la firma de documentos mediante los que se formalicen convenios acordados por el Consejo de Gobierno Insular con otras Administraciones Públicas, así como la remisión de escritos a éstas dirigidas a sus máximas autoridades."

El art. 6.1.b) del precitado Reglamento faculta al Excmo. Sr. Presidente como representante de este Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

En base a las consideraciones expuestas, el Consejo de Gobierno Insular, adopta el siguiente **ACUERDO**:

PRIMERO.- Aprobar la Adenda número uno del Convenio de Colaboración, suscrito el 28 de diciembre de 2015 entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna, para la redacción del proyecto, construcción y puesta en funcionamiento del edificio “Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias”, y como resultado, aprobar el nuevo texto que se incorpora en su integridad al final de este Acuerdo.

SEGUNDO.- Autorizar y disponer en cada ejercicio a favor de la **Universidad de La Laguna CIF:Q3818001D; N.I.T.:148**, los importes que a continuación se señalan, que ascienden a la cantidad total de 8.035.000 €, según el siguiente desglose y distribución por anualidades:

- Anualidad 2016 y 2017:
 - el importe de 198.362,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-45341
 - el importe de 1.401.638,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341
- Anualidad 2018: el importe de 536.250 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.
- Anualidad 2019:
 - el importe de 76.638,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-45341
 - el importe de 459.612,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.
- Anualidades de 2020 a 2029: el importe de 536.250 € en cada una de las anualidades, con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.

TERCERO.- Abonar en cada anualidad los importes señalados en el apartado anterior, de conformidad con lo dispuesto en las estipulaciones Segunda y Tercera de la Adenda.

CUARTO.- Suscribir el texto íntegro de la Adenda del Convenio que se adjunta, facultando al Presidente para su firma.

ADENDA NUMERO UNO DE MODIFICACIÓN DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA Y EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE, PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO, CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL EDIFICIO “CENTRO DE INVESTIGACIONES BIOMÉDICAS DE CANARIAS” (CIBICAN)

En Santa Cruz de Tenerife, a

de 2017

SE REUNEN

De una parte, el Sr. Rector Magnífico de la Universidad de La Laguna, D. Antonio Martín Cejas, con domicilio a efecto de notificaciones en la sede del Rectorado de la institución académica, en Calle Molinos de Agua, s/n, La Laguna.

De otra parte, el Excmo. Sr. Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Don Carlos Alonso Rodríguez, con domicilio a efecto de notificaciones en el Palacio Insular, Plaza de España, s/n, Santa Cruz de Tenerife.

INTERVIENEN

El Sr. Rector Magnífico de la Universidad de La Laguna, en base a lo dispuesto en el artículo 168 de los Estatutos de la Universidad de La Laguna, aprobados por Decreto Territorial de 89/2004, de 6 de julio, y facultado para este acto por sendos acuerdos de la Junta de Gobierno y del Consejo Social de dicha Universidad.

El Excmo. Sr. Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1, apartados b) y n) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico de esta Corporación, según Acuerdo Plenario de fecha 8 de abril de 2017 (BOP nº65, 31 de mayo de 2017) por el que se aprueba inicialmente el mismo, haciéndose público la aprobación definitiva mediante B.O.P. nº 91, de 31 de julio de 2017.

Las partes, en la representación jurídica que ostentan, se reconocen recíprocamente la capacidad legal suficiente para el otorgamiento de este convenio y a tal efecto,

EXPONEN

PRIMERO. El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el 27 de octubre de 2005, acordó la suscripción de un Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna para la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas (ITB), que fue modificado en sendas sesiones plenarias de 27 de noviembre de 2006 y 25 de abril de 2008.

SEGUNDO. Mediante Acuerdo Plenario de 29 de julio de 2011 se aprobó una versión actualizada al Convenio para la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas (ITB), motivada por haberse modificado la magnitud del proyecto inicial, que, además, se amplía ahora hacia la creación, construcción y puesta en marcha del Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias (CIBICAN), como polo biosanitario en el que se integrarán y establecerán las actividades de la mayoría de grupos de investigación de excelencia e institutos de orientación biomédica y biotecnológica de la Universidad La Laguna y sus hospitales universitarios asociados, acreditado, como Instituto de Investigación Sanitaria y con proyección como Centro de Excelencia en el Espacio Europeo de Investigación, para lo cual se formalizó un nuevo convenio el 16 de noviembre de 2011.

TERCERO. El Consejo de Gobierno Insular, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2015, acordó modificar una serie de estipulaciones del Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y la Universidad de La Laguna, en adelante ULL, para la construcción y puesta en funcionamiento del edificio del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas (ITB), al objeto de adaptar las aportaciones comprometidas por la Corporación en la senda financiera de la devolución del préstamo reembolsable concedido a la Universidad de La Laguna por el Instituto de Salud Carlos III según Resolución del Ministerio de Ciencia e Innovación de 30 de diciembre de 2010 que aprueba la relación definitiva de ayudas financiadas en concepto de préstamo reembolsable, a devolver hasta el 30 de enero de las anualidades 2018 a 2032, por un importe anual ascendente a 589.059,39 euros, así como perfeccionar la cláusula de justificación de dichas aportaciones.

QUINTO. Con fecha 28 de diciembre de 2015 se suscribe un nuevo convenio de colaboración que sustituye al formalizado con fecha 16 de noviembre de 2011, entre La Universidad de La Laguna y el Cabildo Insular de Tenerife, para la redacción del proyecto, construcción y puesta de funcionamiento del edificio "Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias"(CIBICAN).

SEXTO. Mediante acuerdo del Consejo de Gobierno Insular, en sesión celebrada con fecha 27 de diciembre de 2016, se instó a la modificación del citado Convenio al objeto de reajustar el compromiso total de financiación asumido por este Cabildo Insular, así

como, en su caso, los correspondientes plazos de justificación y forma de abono, habida cuenta que tanto este Excmo. Cabildo Insular de Tenerife como la ULL, no cumplieron con las obligaciones dimanadas de la cláusula cuarta del mencionado convenio de tal manera que el abono por importe de 800.000,00 euros de la anualidad 2015 a favor de ULL se ha ejecutado con fecha 17 de enero de 2017 en lugar de haberse liberado con carácter anticipado a la firma del convenio, así como, que la justificación de la anualidad 2015 debió presentarse en el registro general de esta entidad local por parte de ULL con fecha 28 de febrero de 2016 habiéndose registrado de entrada con fecha 18 de marzo de 2016.

ESTIPULACIONES

Primera.- Objeto.

La presente Addenda tiene por objeto la modificación del Convenio de colaboración entre la Universidad de La Laguna y El Cabildo Insular de Tenerife para la redacción del proyecto, construcción y puesta de funcionamiento del edificio "Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias"(CIBICAN) suscrito con fecha 28 de diciembre de 2015 al objeto de reajustar el compromiso total de financiación asumido por este Cabildo Insular, así como, en su caso, los correspondientes plazos de justificación y forma de abono. Así mismo, se ha incluido la preceptiva difusión de la Marca Tenerife 2030 y del MEDI-FDCAN, junto con una nueva redacción del espacio que detentará el Cabildo Insular de Tenerife concluida la Fase II del CIBICAN.

Segunda.- Modificación de la cláusula segunda relativa a las Obligaciones de las partes.

El Cabildo Insular de Tenerife aportará para la referida finalidad, en concepto de subvención, la cantidad de **OCHO MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL EUROS (8.835.000,00 €)**, en las anualidades 2015 a 2029, a abonar según el procedimiento estipulado en la cláusula cuarta del presente Convenio.

El importe total a subvencionar irá destinado a la financiación de los siguientes conceptos subvencionables:

| | |
|--------------------------|--------------------|
| GASTOS CORRIENTES | 275.000,00€ |
|--------------------------|--------------------|

- Gastos de personal
- Otros gastos: subcontratación de servicios, material fungible y de ofimática, y desplazamientos.

| | |
|--------------------------|----------------------|
| GASTOS DE CAPITAL | 8.560.000,00€ |
|--------------------------|----------------------|

- Obra
- Mobiliario y equipamiento

| | |
|---------------------------------|----------------------|
| COSTE TOTAL DEL PROYECTO | 8.835.000,00€ |
|---------------------------------|----------------------|

Los abonos se efectuarán conforme a la siguiente distribución por anualidades:

- Anualidad 2015: Abonada con fecha 17 de enero de 2017 por importe de 800.000,00 €, con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341.
- Anualidad 2016 y 2017:

- el importe de 198.362,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-45341
- el importe de 1.401.638,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0701-4631-75341.
- Anualidad 2018: el importe de 536.250 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.
- Anualidad 2019:
 - el importe de 76.638,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-45341
 - el importe de 459.612,00 € con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.
- Anualidades de 2020 a 2029: el importe de 536.250 € en cada una de las anualidades, con cargo a la aplicación presupuestaria 0702-4631-75341.

La Universidad de La Laguna asumirá la gestión de la construcción y puesta en funcionamiento del Edificio, y a estos efectos contratará la redacción del proyecto, de la dirección de obra y de seguridad y salud, la solicitud de licencia urbanística y pago, en su caso, de las tasas e impuestos locales correspondientes, así como de la contratación de la construcción del Edificio, sobre suelo de su propiedad conforme a lo previsto en la estipulación cuarta siguiente, así como desarrollar las acciones correspondientes a los objetivos descritos en el proyecto aprobado por el Ministerio de Ciencia e Innovación mencionado (ADE-210/00046). Así como en los proyectos de gran relevancia y reconocimiento en el ámbito de los programas de financiación del Consejo Europeo de Investigación (ERC) - Consolidator Grant - HORIZON 2020 - ERC-2014 - CoG, Grant Agreement 648936, NANOPDICS, y EUROPEAN RESEARCH COUNCIL - Consolidator Grant - HORIZON 2020 - ERC-2014 - CoG, Grant Agreement 648871, PALEOCHAR.

Asimismo, la Universidad de La Laguna deberá adoptar las medidas oportunas para dar la adecuada publicidad al carácter público de la financiación del proyecto, estableciendo medidas de difusión consistentes en la inclusión de los siguientes logos: Marca Tenerife 2030, MEDI (Marco Estratégico de Desarrollo Insular) y FDCAN (Fondo de Desarrollo de Canarias). A estos efectos, la Administración Insular remitirá a la ULL los mencionados logos.

El Edificio, una vez construido, será propiedad de la Universidad de La Laguna, que asimismo se compromete a equiparlo, mantenerlo y destinarlo a espacio en el que se ubiquen las instalaciones del Instituto Universitario de Tecnologías Biomédicas y la sede central del Centro de Investigaciones Biomédicas de Canarias y se lleven a cabo acciones de investigación y transferencia en las áreas de biomedicina y biotecnología, sin que pueda destinarlo a otros usos salvo autorización expresa del Cabildo.

El Cabildo dispondrá de una superficie de 130,52 m² en la Fase I del Edificio (localizada en la planta de sótano-2) que será destinada a la colaboración entre la ULL y Parque Científico y Tecnológico de Tenerife en el marco de la biomedicina y la biotecnología, hasta la finalización de la construcción de la futura Fase II del edificio.

Concluida la Fase II, el Cabildo deberá desocupar el precitado espacio de la Fase I, y pasará a ostentar en régimen de concesión demanial gratuita, respetando la normativa vigente y en los términos que se establezcan en el instrumento de formalización correspondiente, de hasta un 20% de la superficie correspondiente de la Fase II, que a ser posible técnicamente, ocupará una única planta del Edificio.

El Cabildo podrá decidir a su vez, la utilización de dicho espacio por alguno de sus organismos, entidades o sociedades dependientes, estableciéndose entonces las obligaciones entre las partes del uso común del edificio.

Tercera.- Modificación de la cláusula cuarta relativa a la justificación de los fondos y abono.

A efectos de la correcta justificación por parte de la Universidad de La Laguna de los fondos aportados por el Cabildo Insular y del correspondiente libramiento de los pagos, se seguirá el siguiente procedimiento:

1.- La justificación del importe de **800.000** euros, correspondiente a la anualidad 2015, **abonado** con fecha 17 de enero de 2017, ha sido aprobada su justificación mediante Resolución del Sr. Consejero Insular del Área Tenerife 2030: Innovación, Educación, Cultura y Deportes de fecha 25 de septiembre de 2017 por un importe ascendente a 1.192.055,87 euros, debiendo tenerse en cuenta como saldo justificado a efectos de los abonos previstos un importe de 392.055,87 euros.

2.- Los importes restantes, correspondientes a cada uno de los ejercicios desde el 2016 al 2029, conforme a la distribución estipulada en la estipulación Segunda, se abonarán por el Cabildo Insular de Tenerife en el segundo semestre de cada anualidad, tras la correspondiente justificación de los fondos por la Universidad.

En este sentido la ULL deberá presentar ante el Cabildo de Tenerife, dirigido al Área Tenerife 2030: Innovación, Educación, Cultura y Deportes, Servicio Administrativo de Innovación, una única declaración de gastos **anual hasta el 30 de junio de cada año**, referida a los gastos ejecutados y pagados hasta la fecha, durante todo el plazo de ejecución de la obra y hasta su conclusión definitiva.

Las cantidades debidamente justificadas que superen el importe mínimo establecido anualmente, se tendrán en cuenta a los efectos de su abono en los ejercicios siguientes.

En cada una de las declaraciones presentadas deberá justificarse, al menos, el importe mínimo de la cantidad a abonar en cada ejercicio, siendo que, con la última declaración presentada habrá de haberse justificado la totalidad de la subvención concedida.

3.- Cada declaración de gastos contendrá la siguiente documentación:

3.1- En el caso de gastos de capital correspondiente a obras, se justificarán mediante:

- a) Certificación a origen hasta el mes que corresponda, que incluirá la relación valorada de partidas ejecutadas con desglose detallado de las mediciones, adjuntando la factura correspondiente.
- b) No se admitirán la inclusión de precios contradictorios en la certificación, que no hayan sido previamente aprobados por el Órgano de Contratación, y que deberán contar con el previo informe favorable de la Comisión de seguimiento. De llegar a tramitarse, dichos precios contradictorios se incluirán en capítulo aparte. Cuando resulte necesaria su inclusión, la declaración de gastos llevará acompañada el informe técnico de aprobación de precios contradictorios citado.

3.2. En el caso de **gastos de capital asociados a la obra, y resto de gastos de capital no incluidos en el apartado 3.1.** (como por ejemplo: Mobiliario y equipamiento) se justificarán mediante facturas en papel y/o electrónicas acorde con lo dispuesto en el Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación aprobado mediante Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre, y/o a través de facturas electrónicas en papel, siempre que cumplan los requisitos exigidos para su aceptación en el ámbito tributario.

3.3- Para el **resto de gastos** correspondientes a conceptos tales como: personal contratado, subcontrataciones de servicios, material fungible, etc, los Servicios Gestores de la Universidad de La Laguna deberán presentar **un informe o memoria que justifique en qué actividades se han producido dichos costes junto con una relación de gastos efectuados, fecha de factura, importe, proveedor, y fecha de pago, debidamente conformado por dicho servicio gestor.**

3.4- Además de lo anterior, cada justificación habrá de acompañarse del correspondiente certificado del Jefe de Servicio de Gestión Económica y Financiera de la Universidad de La Laguna en el que se acrediten los siguientes extremos:

- Cumplimiento de la finalidad objeto de la subvención.
- Gastos efectuados (que sumarán el total de los gastos justificados referidos a los apartados 3.1, 3.2 y 3.3). De tal manera, que se presentarán por separado y con el sumatorio correspondiente:
 - o Certificados de gastos de capital de la obra
 - o Certificados de gastos de capital asociados a la obra (Direcciones de Obra, Honorarios de redacción de proyecto, etc.)
 - o Certificados del resto de gastos capital (equipamiento, etc.)
 - o Certificados de gasto corriente en el que se dividan los siguientes conceptos (personal y otros).
- Subvenciones recibidas.
- Ingresos específicos obtenidos para el desarrollo de la actividad.

3.5.- Se considerarán costes elegibles los debidos a la aplicación del Impuesto General Indirecto Canario (I.G.I.C.), sólo cuando dicho impuesto sea real y definitivamente soportado por ULL, sin que sea susceptible de recuperación o compensación y pueda demostrarse mediante la presentación de la documentación oficial correspondiente:

- En el caso de Exención Total, deberá presentarse certificado de la Agencia Tributaria Canaria.
- En el caso de la aplicación de la regla de prorrata: deberá presentarse certificado Agencia Tributaria Canaria o declaraciones anuales, según el modelo 425 que indica el porcentaje y la actividad objeto de aplicación, ya sea de prorrata general o especial.

4.- Sin perjuicio de las declaraciones de gasto previstas en el anterior punto, tras la finalización de la obra, la Universidad de La Laguna procederá a presentar la justificación final del proyecto, que contendrá la siguiente documentación:

- a) Certificación final a origen, que incluirá la relación valorada de partidas ejecutadas con desglose detallado de las mediciones.
- b) Acta de Recepción.
- c) Cuantos Certificados Finales de Obra, instalaciones o servicios sean legalmente exigibles para la puesta en marcha y apertura al uso de las instalaciones.

5.- Cada justificación se elevará, previa tramitación y evacuación de los informes que procedan, a su aprobación por el órgano competente del Cabildo Insular de Tenerife.

Para la debida constancia de todo lo convenido y en prueba de su conformidad, por triplicado ejemplar y a un solo efecto, llevando cada parte uno a su poder, los comparecientes firman el presente en la ciudad y fecha al comienzo indicados.

Sr. Rector Magnífico de la Universidad de La Laguna

Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife

Antonio Martín Cejas

Carlos Alonso Rodríguez

18.- Dación de cuenta del Convenio de Colaboración aprobado por el Consejo de Gobierno Insular con fecha 26 de marzo de 2018, entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y los Ayuntamientos de la Isla, para la planificación y despliegue de la infraestructura del Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife (AITT).

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29.5.s) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, aprobado por acuerdo plenario de fecha 28 de abril de 2017 y visto el dictamen de la Comisión Plenaria de Gobierno Abierto, Tenerife 2030, Juventud e Igualdad celebrada el 23 de abril de 2018, el Pleno queda enterado del acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular el 26 de marzo de 2018, por el que se aprobó el Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y los Ayuntamientos de la Isla, para la planificación y despliegue de la infraestructura del Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife (AITT), cuyo tenor literal siguiente:

“En relación al expediente de aprobación de un Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y los Ayuntamientos de la isla para la planificación y despliegue de la infraestructura del Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife (AITT), y teniendo en cuenta los siguientes:

ANTECEDENTES

Primero.- *El Cabildo Insular de Tenerife viene realizando desde hace tiempo una apuesta clara y decidida por la Innovación y por el desarrollo de políticas en torno a la sociedad del conocimiento, en aras a posicionar a la isla en el mapa de las economías basadas en los valores del conocimiento, la innovación, el emprendimiento y la competitividad. Entre otras actuaciones, se han acometido inversiones en infraestructuras de redes de telecomunicaciones de alta capacidad y velocidad así como infraestructuras científico-tecnológicas con el objetivo de mejorar la conectividad de la isla y su posicionamiento estratégico, de cara a atraer la inversión y el establecimiento de actividad económica vinculada al sector tecnológico.*

Segundo.- *En esta línea, y en el marco de las funciones traspasadas por la Comunidad Autónoma de Canarias (Decreto 112/2002 de 9 de agosto, publicado en el BOC nº 110 de 16 de agosto de 2002) en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, el Cabildo de Tenerife ha ejecutado actuaciones tendentes a mejorar la explotación del viario, a la vez que ha implantado por fases una red de fibra óptica oscura en canalizaciones anexas a las vías, con el fin de dotar a la isla de una infraestructura pública de telecomunicaciones, -El Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife"- “AITT” ostentando la titularidad y la explotación, uso y defensa, al estar incluida en el dominio público de las carreteras regionales.*

Tercero.- A su vez, desde el año 2014 se inició el despliegue de la red de autoprestación del Cabildo de Tenerife, con la finalidad de dotar a las oficinas descentralizadas de la Corporación Insular, a sus entidades dependientes y a las corporaciones municipales del equipamiento opto-electrónico de alta capacidad y disponibilidad con el fin de extender la red corporativa a lo largo de la isla de forma autónoma independizándose así de las redes de operadores de telecomunicaciones, con la consiguiente reducción del gasto en materia de telecomunicaciones.

Cuarto.- Dado que el despliegue de la red de autoprestación implica la instalación y tendido de cableado de fibras ópticas en el tramo urbano de los municipios de cara a conectar los puntos de interés del Cabildo Insular de Tenerife con la troncal del Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife, se hace preciso que estos despliegues se realicen de la manera más eficiente y económica posible, reduciendo el gasto relativo a obra civil mediante el uso de canalizaciones ya existentes, que hayan sido desplegadas para otros servicios, tales como: alumbrado, red semafórica..., y que sean susceptibles de albergar cableado de fibra óptica, tal y como dispone la Directiva 2014/61/UE, de 15 de mayo de 2014, relativa a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad y según las previsiones recogidas en el artículo 3 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

Quinto.- En consecuencia resulta necesario establecer un marco de colaboración y coordinación ente el Cabildo de Tenerife y los Ayuntamientos de la isla para la planificación y despliegue de la infraestructura del AITT en cada uno de los municipios, al objeto de dotar de comunicaciones de alta capacidad a las sedes, oficinas descentralizadas y centros de trabajo pertenecientes al Cabildo Insular de Tenerife o a sus entidades dependientes; así como a las instalaciones o inmuebles de titularidad municipal que sean designadas por cada Ayuntamiento.

Sexto.- Estas actuaciones se contemplan en el Programa TF INNOVA 2016-2021, uno de los programas que conforman el Eje 1: TF 2030 del Marco Estratégico de Desarrollo Insular 2016-2025. El MEDI recoge la planificación plurianual de actuaciones en 36 programas y 5 ejes estratégicos y establece una estrategia conjunta para lograr un desarrollo equilibrado entre las diferentes comarcas y fomentar las capacidades de las personas a través de la estrategia Tenerife 2030. Dicha estrategia aspira a su vez a la consecución de una isla mejor preparada, más competitiva, más cohesionada, más equitativa, más sostenible y mejor conectada: una isla creativa, innovadora, emprendedora y sostenible.

Séptimo.- Con fecha 29 de junio de 2017 el Servicio Administrativo de Hacienda y Patrimonio ha emitido informe al presente expediente, del que se ha dado traslado al Servicio Técnico de Innovación, como órgano gestor de las actuaciones a ejecutar.

Octavo.- Así mismo, la Intervención General el 6 de julio de 2017 emitió informe manifestando que el presente expediente no ha de ser objeto de fiscalización, relegando ésta a la ejecución concreta de cualquier actuación derivada del Convenio, que conlleve financiación.

Noveno.- De cara a tramitar la aprobación del texto del Convenio ante el Consejo de Gobierno Insular, con fecha 31 de julio, se remitió a los ayuntamientos el borrador del convenio a fin de que manifestaran su conformidad al texto, solicitando una serie de datos para incorporar a cada uno de los convenios a suscribir. Dichos trámites fueron dilatándose durante varios meses, y llegado el calendario de cierre, se dio prioridad, como es lógico, al resto de expedientes de gasto.

Todavía a fecha de hoy, algunos de los ayuntamientos de la isla no han remitido la información solicitada, debiendo no demorarse más la aprobación del texto del Convenio ante el Consejo de Gobierno Insular al objeto de poder suscribirlo con los ayuntamientos que proceda.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- El Cabildo Insular de Tenerife, conforme a lo dispuesto en los artículos 36 y 41 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificada a su vez por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, así como en el artículo 8.1 d) de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares, tiene entre sus competencias la cooperación en el fomento del desarrollo económico y social y en la planificación en el territorio insular, por lo que desarrolla e impulsa políticas activas de consolidación económica y estímulo del tejido empresarial insular, las cuales ejecuta a través de sus diferentes Áreas y Entidades dependientes.

Segunda.- Será de aplicación al presente expediente lo dispuesto en el artículo 47.1 párrafo segundo de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, pues indica que son convenios los acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las Administraciones Públicas, los organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes o las Universidades públicas entre sí o con sujetos de derecho privado para un fin común.

Tercera.- Atendiendo a la tipología de los convenios establecida en el apartado 2 del citado artículo 47, el presente convenio corresponde a los señalados como tipo a): Convenios interadministrativos firmados entre dos o más Administraciones Públicas, o bien entre dos o más organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes de distintas Administraciones públicas, y que podrán incluir la utilización de medios, servicios y recursos de otra Administración pública, organismo público o entidad de derecho público vinculado o dependiente para el ejercicio de competencias propias o delegadas.

Cuarta.- Conforme lo exigido a su vez en el artículo 48.3 de la misma ley, la suscripción del presente convenio ha de mejorar la eficiencia de la gestión pública, facilitar la utilización conjunta de medios y servicios públicos, contribuir a la realización de actividades de utilidad pública y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Quinta.- Así mismo, resulta igualmente de aplicación el aún vigente Título I de la Ley 14/1990, de 26 de julio de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, cuando regula en su artículo 15 que los “Cabildos Insulares, y éstos con los Ayuntamientos de su isla, podrán celebrar convenios en los que establezcan libremente los instrumentos de colaboración previstos para la consecución de fines comunes de interés público.

A través de los convenios de colaboración las partes podrán coordinar sus políticas de fomento dirigidas a un mismo sector, distribuir las subvenciones otorgadas por una de ellas con referencia al ámbito territorial o población de otra, ejecutar puntualmente obras o servicios de la competencia de una de las partes, compartir las sedes, locales o edificios que sean precisos para el desarrollo de competencias concurrentes, ceder y aceptar la cesión de uso de bienes patrimoniales, desarrollar actividades de carácter prestacional y adoptar las medidas oportunas para alcanzar cualquier otra finalidad de contenido análogo a las anteriores.

En especial, los Cabildos Insulares podrán suscribir con todos o algunos de los municipios de su isla convenios para garantizar el acceso de la población al conjunto de los servicios municipales y la mayor eficacia de la prestación de éstos”

Sexta.- La competencia para la aprobación del presente Convenio corresponde al Consejo de Gobierno Insular, conforme dispone el artículo 29.5 s) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico del Cabildo de Tenerife, aprobado por el Pleno en sesión celebrada el 28 de abril de 2017 y publicado en el BOP nº 91 de 31 de julio de 2017, cuando indica que es atribución del Consejo de Gobierno Insular la

aprobación de los convenios de colaboración, así como cualquier otro instrumento de colaboración y cooperación previsto en el ordenamiento jurídico, que celebre la Corporación Insular con otras Administraciones Públicas, tanto de carácter territorial como institucional, dando cuenta posterior al Pleno en la primera sesión que se celebre.

Asimismo le compete al Consejo de Gobierno Insular la aprobación de los convenios de colaboración que se celebren con personas físicas o jurídicas de naturaleza privada y que amparen gastos cuya competencia de autorización corresponda a este órgano, de conformidad con lo que dispongan las Bases de Ejecución del Presupuesto, así como la de todos aquellos que no amparen gastos o su cuantificación no se encuentre determinada en el momento de su aprobación.

Séptima.- A su vez, el citado Reglamento Orgánico recoge en su artículo 6.1 n) entre las atribuciones del Presidente, *la firma de documentos mediante los que se formalicen convenios acordados por el Consejo de Gobierno Insular con otras Administraciones Públicas, así como la remisión de escritos a éstas dirigidos a sus máximas autoridades.*

*En base a las consideraciones expuestas, el Consejo de Gobierno Insular adopta el siguiente **ACUERDO**:*

PRIMERO.- *Aprobar el texto del Convenio de Colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y los Ayuntamientos de la isla de Tenerife para la planificación y despliegue de la infraestructura del Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife (AITT), que se incorpora seguidamente:*

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE PARA LA PLANIFICACIÓN Y DESPLIEGUE DE LA INFRAESTRUCTURA DEL ANILLO INSULAR DE TELECOMUNICACIONES DE TENERIFE (AITT) EN LOS MUNICIPIOS DE LA ISLA DE TENERIFE.

En Santa Cruz de Tenerife, a

de 2018

REUNIDOS

De una parte, D. Carlos Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife.

De otra parte, D.Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de

INTERVIENEN

El primero, en nombre y representación del Cabildo Insular de Tenerife en el ejercicio de las funciones propias de su cargo, de conformidad con lo establecido en el artículo 6.1 apartados b) y n) del Texto Refundido del Reglamento Orgánico de dicha Corporación, y según Acuerdo Plenario de sesión constitutiva de la Corporación de 19 de junio de 2015.

El segundo, en nombre y representación del Ayuntamiento de en virtud de las atribuciones conferidas por Acuerdo de Junta de Gobierno Local/ Pleno de.....

Las partes, en la representación jurídica que ostentan, se reconocen recíprocamente la capacidad legal suficiente para el otorgamiento de este convenio y a tal efecto,

EXPONEN

PRIMERO.- El Cabildo Insular de Tenerife viene realizando desde hace tiempo una apuesta clara y decidida por la Innovación y por el desarrollo de políticas en torno a la sociedad del conocimiento, en aras a posicionar a la isla en el mapa de las economías basadas en los valores del conocimiento, la innovación, el

emprendimiento y la competitividad. Entre otras actuaciones, se han acometido inversiones en infraestructuras de redes de telecomunicaciones de alta capacidad y velocidad así como infraestructuras científico-tecnológicas con el objetivo de mejorar la conectividad de la isla y su posicionamiento estratégico, de cara a atraer la inversión y el establecimiento de actividad económica vinculada al sector tecnológico.

SEGUNDO.- En esta línea, y en el marco de las funciones traspasadas por la Comunidad Autónoma de Canarias (Decreto 112/2002 de 9 de agosto, publicado en el BOC nº 110 de 16 de agosto de 2002) en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, el Cabildo de Tenerife ha ejecutado actuaciones tendentes a mejorar la explotación del viario, a la vez que ha implantado por fases una red de fibra óptica oscura en canalizaciones anexas a las vías, mediante el procedimiento de enterrado en zanja y tendido mecanizado, con el fin de dotar a la isla de una infraestructura pública de telecomunicaciones, -El Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife"- "AITT" ostentando la titularidad y la explotación, uso y defensa, al estar incluida en el dominio público de las carreteras regionales.

TERCERO.- A su vez, desde el año 2014 se inició el despliegue de la red de autoprestación del Cabildo de Tenerife, con la finalidad de dotar a las oficinas descentralizadas de la Corporación Insular, a sus entidades dependientes y a las corporaciones municipales del equipamiento opto-electrónico de alta capacidad y disponibilidad con el fin de extender la red corporativa a lo largo de la isla de forma autónoma independizándose así de las redes de operadores de telecomunicaciones, con la consiguiente reducción del gasto en materia de telecomunicaciones.

CUARTO.- Dado que el despliegue de la red de autoprestación implica la instalación y tendido de cableado de fibras ópticas en el tramo urbano de los municipios de cara a conectar los puntos de interés del Cabildo Insular de Tenerife con la troncal del Anillo Insular de Telecomunicaciones de Tenerife, se hace preciso que estos despliegues se realicen de la manera más eficiente y económica posible, reduciendo el gasto relativo a obra civil mediante el uso de canalizaciones ya existentes, que hayan sido desplegadas para otros servicios, tales como: alumbrado, red semafórica..., y que sean susceptibles de albergar cableado de fibra óptica, tal y como dispone la Directiva 2014/61/UE, de 15 de mayo de 2014, relativa a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad y según las previsiones recogidas en el artículo 3 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

QUINTO.- Todas estas actuaciones se contemplan en el Programa TF INNOVA 2016-2021, uno de los programas que conforman el Eje 1: TF 2030 del Marco Estratégico de Desarrollo Insular 2016-2025. El MEDI recoge la planificación plurianual de actuaciones en 36 programas y 5 ejes estratégicos y establece una estrategia conjunta para lograr un desarrollo equilibrado entre las diferentes comarcas y fomentar las capacidades de las personas a través de la estrategia Tenerife 2030. Dicha estrategia aspira a su vez a la consecución de una isla mejor preparada, más competitiva, más cohesionada, más equitativa, más sostenible y mejor conectada: una isla creativa, innovadora, emprendedora y sostenible.

SEXTO.- En consecuencia, resulta necesario establecer un marco de colaboración y coordinación ente el Cabildo de Tenerife y los Ayuntamientos de la isla para la planificación y despliegue de la infraestructura del AITT en cada uno de los municipios, al objeto de dotar de comunicaciones de alta capacidad a las sedes, oficinas descentralizadas y centros de trabajo pertenecientes al Cabildo Insular de Tenerife o a sus entidades dependientes; así como a las instalaciones o inmuebles de titularidad municipal que sean designadas por cada Ayuntamiento.

Por lo expuesto, las partes intervinientes convienen en suscribir el presente Convenio de Colaboración, de conformidad con lo establecido en las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- OBJETO

Es objeto del presente Convenio, establecer el marco de colaboración y coordinación entre el

Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de (...), para la planificación y despliegue de la infraestructura del AITT en los municipios de la isla de Tenerife.

SEGUNDA.- ACTUACIONES A DESARROLLAR

Las actuaciones a desarrollar, en el marco del presente convenio, consistirán en el despliegue de cableado de fibra óptica para dotar de comunicaciones de alta capacidad a las oficinas descentralizadas, sedes y/o centros de trabajo pertenecientes al Cabildo Insular de Tenerife o a sus entidades dependientes, así como a los emplazamientos municipales designados por el Ayuntamiento de (...) que seguidamente se relacionan:

(se incluirán los inmuebles correspondientes relacionados en el Anexo)

La colaboración de los firmantes se concretará específicamente en:

1. La programación y la coordinación de las actuaciones en la vía pública con las compañías de servicios.
2. El establecimiento de los requisitos y condiciones para la disposición, utilización y el mantenimiento de las infraestructuras municipales utilizadas por el Cabildo en el citado despliegue.
3. El establecimiento de los requisitos y condiciones para el uso de emplazamientos municipales así como de mobiliario urbano, como punto de apoyo para el despliegue de infraestructuras inalámbricas.

TERCERA.- OBLIGACIONES DE LAS PARTES.

1) Obligaciones del Cabildo de Tenerife:

- Durante la ejecución de las obras de despliegue, el Cabildo se compromete a utilizar, cuando sea posible, las canalizaciones de las redes municipales de alumbrado público, telecomunicaciones y semafórica, así como a subsanar sin coste alguno para el Ayuntamiento los defectos de los conductos y canalizaciones en los tramos de dichas redes utilizados para el paso de cables del AITT determinados en el correspondiente proyecto de despliegue. En dichas canalizaciones, si fuera interés del Ayuntamiento, el Cabildo instalará, de forma paralela al suyo, un cable de fibra óptica, que cederá al Ayuntamiento para su utilización.
- Durante la ejecución del despliegue de la red inalámbrica, en aquellos casos en los que sea preciso realizarla, el Cabildo se compromete a utilizar aquellos emplazamientos municipales y mobiliario urbano que para tal fin disponga el Ayuntamiento.
- El Cabildo se compromete a procurar por todos los medios a su alcance, que el despliegue del AITT en la citada población ocasione los menores perjuicios posibles al conjunto de vecinos y cumpla la normativa urbanística y sectorial vigente.
- Una vez finalizadas las obras de despliegue, el Cabildo, a través de la empresa adjudicataria del proyecto, restablecerá el pavimento, aceras, mobiliario y demás elementos de la vía pública al estado en que se encontraba con anterioridad al

inicio de las obras. Así mismo, facilitará al Ayuntamiento los planos del trazado del AITT que discurra por ese municipio con indicación expresa de las nuevas canalizaciones susceptibles de ser utilizadas por parte del Ayuntamiento.

- Concluidas las obras, el mantenimiento y las reparaciones de las averías en el cableado de fibra óptica de la que sea titular el Cabildo, serán por cuenta de éste, sin que ello ocasione gasto alguno para el Ayuntamiento.

2) Por su parte el Ayuntamiento se compromete a:

- Facilitar el desarrollo de las obras de construcción del AITT promovidas por el Cabildo, a cuyo fin tramitará a la mayor brevedad posible los informes y autorizaciones municipales que se precisen, de acuerdo con la normativa vigente. Asimismo, facilitará al Cabildo el acceso al inventario de infraestructuras susceptibles de ser aprovechadas para el despliegue del AITT o de los puntos de terminación de red.
- Para la ejecución de las obras, el Ayuntamiento permitirá la utilización tanto de las infraestructuras de alumbrado público municipal como el resto de infraestructuras y canalizaciones de titularidad municipal que puedan ser necesarias. En todo caso, los servicios técnicos del Ayuntamiento y el Cabildo trabajarán conjuntamente para encontrar las mejores alternativas técnicas y económicas para el despliegue del AITT, así como definir los puntos de terminación de red en las instalaciones municipales que se encuentren cubiertas por el despliegue.
- El Ayuntamiento posibilitará el acceso y la instalación en planta interna de la acometida necesaria para ubicar el punto de terminación de red dentro de los recintos y servicios municipales, sin que ello suponga coste alguno para el Ayuntamiento. En cualquier caso, dicha instalación no deberá producir daños en los bienes municipales, impedir su utilización para actividades de mayor interés público o menoscabar el uso municipal.
- El Ayuntamiento se compromete a notificar al Cabildo, con la mayor antelación posible, aquellas intervenciones de mantenimiento u obras en las vías y calles que puedan afectar, de forma directa o indirecta, a las canalizaciones por las que se encuentre desplegado el AITT.
- En caso de instalación de infraestructuras inalámbricas, el Ayuntamiento posibilitará el despliegue del cableado eléctrico que sea necesario para alimentar los equipos radio que se instalen en emplazamientos municipales o mobiliario urbano, facilitando la adecuación de los cuadros eléctricos desde los que sea preciso iniciar la instalación.
- Del mismo modo, tras la conclusión de las obras, el mantenimiento y las reparaciones de las averías en el cableado de fibra óptica, cuya titularidad se haya cedido al Ayuntamiento, serán por cuenta de dicha entidad municipal.

CUARTA.- TITULARIDAD DE LAS CANALIZACIONES

El Ayuntamiento mantendrá la titularidad de todas las canalizaciones, instalaciones e infraestructuras existentes en dominio público municipal y será el titular de todas las nuevas canalizaciones ejecutadas y desplegadas por el Cabildo, en virtud de este Convenio, en dominio público municipal.

El Cabildo mantendrá la titularidad de aquellas canalizaciones, instalaciones e infraestructuras existentes en dominio público insular y regional y será el titular de todas las redes públicas de comunicaciones ejecutadas y desplegadas por el Cabildo en dominio público insular y regional.

QUINTA.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL

Para la consecución del objeto del presente Convenio se constituirá una Comisión de Seguimiento, Vigilancia y Control de la ejecución del convenio y de los compromisos adquiridos por los firmantes. Esta Comisión será la encargada de resolver los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse respecto del Convenio, velar por la correcta coordinación y desarrollo de las actuaciones, evaluar el estado de la colaboración, y en su caso, realizar los cambios estratégicos necesarios para su correcta aplicación.

A tal efecto la Comisión se reunirá con la periodicidad que resulte necesaria, y estará constituida por cuatro miembros, dos en representación de cada parte.

Por parte del Cabildo:

- El Jefe del Servicio Técnico de Innovación
- Un ingeniero adscrito al Servicio Técnico de Innovación.

Por parte del Ayuntamiento:

.....

.....

Esta Comisión se regirá por las previsiones reguladas para los órganos colegiados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

SEXTA.- VIGENCIA Y RÉGIMEN DE MODIFICACIÓN

La vigencia del presente Convenio será de cuatro años, pudiendo prorrogarse por un mismo periodo de cuatro años, por acuerdo unánime de las partes firmantes, antes de su finalización.

Cualquier modificación del presente Convenio, deberá ser recogida por escrito pasando a formar parte del mismo como Adenda.

SÉPTIMA.- CAUSAS DE EXTINCIÓN

Los convenios se extinguen por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en causa de resolución. Serán causas de resolución:

1. El transcurso del plazo de vigencia sin haberse acordado la prórroga.
2. El acuerdo unánime de los firmantes.
3. El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por alguna de las partes.
4. Por decisión judicial declarando su nulidad.
5. Por causa distinta de las anteriores prevista en las leyes.

OCTAVA.- NATURALEZA JURÍDICA

El presente convenio tiene naturaleza administrativa, conforme regulan los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, encontrándose recogido dentro de la tipología especificada en el artículo 47.2 a) convenios interadministrativos firmados entre dos o más Administraciones Públicas, o bien entre dos o más organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes de distintas Administraciones públicas, y que podrán incluir la utilización de medios, servicios y recursos de otra Administración pública, organismo público o entidad de derecho público vinculado o dependiente para el ejercicio de competencias propias o delegadas.

NOVENA.- JURISDICCIÓN COMPETENTE.

En atención a su naturaleza administrativa, las partes, para la resolución de las cuestiones litigiosas derivadas del convenio, se someten a los Tribunales del orden Contencioso Administrativo de Santa Cruz de Tenerife.

Y en prueba de conformidad, firman los comparecientes en duplicado ejemplar, y a un solo efecto, en la ciudad y fecha indicados en el encabezamiento.

**EL PRESIDENTE DEL CABILDO
INSULAR DE TENERIFE**

**EL ALCALDE-PRESIDENTE DEL
AYUNTAMIENTO**

Carlos Enrique Alonso Rodríguez

**EL/LA SECRETARIO/A GENERAL
DEL AYUNTAMIENTO**

ANEXO: INSTALACIONES

(a incluir en la estipulación segunda: actuaciones a desarrollar)

1. ADEJE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- EDAS Adeje Arona

2. ARAFO

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal

3. ARICO

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria
- Centro Medioambiental
- Oficinas Canal del Estado

4. ARONA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal

- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria
- Centro de Servicios al Ciudadano
- EDAS S. Lorenzo
- Instalaciones CIAT

5. BUENAVISTA DEL NORTE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina de Extensión Agraria
- Balsa Buenavista
- Balsa Montaña Taco

6. CANDELARIA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos

7. EL ROSARIO

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficinas de la Esperanza
- Casa la Esperanza
- Oficinas Consorcio Tributos

8. EL SAUZAL

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Casa del Vino
- Casa de la Miel
- Parque de Carreteras

9. EL TANQUE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina de Extensión Agraria

10. FASNIA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria

11. GARACHICO

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Finca Quinta Roja

12. GRANADILLA DE ABONA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Parque Carreteras
- Oficina de Extensión Agraria
- ITER
- Oficina de Turismo
- Balsa Saltadero

13. GÜIMAR

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria
- Laboratorio Insular del Vino
- Nave

14. GUÍA DE ISORA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria
- Casa Forestal de Chío

15. ICOD DE LOS VINOS

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina de Extensión Agraria
- Parque de Bomberos
- Centro de Control Túnel del Guincho
- Nave de Buen Paso

16. LA GUANCHA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Helipuerto
- Oficinas de la Tabona
- Base Brifor
- Casa Forestal

17. LA MATANZA DE ACENTEJO

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos

18. LA OROTAVA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Parque de Bomberos
- Oficinas Parque Nacional
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria
- Oficinas Medio Ambiente (CC Trompo)
- Centro Social
- Parque de Carreteras El Portillo

19. LA VICTORIA DE ACENTEJO

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos

20. LOS REALEJOS

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Centro Social
- Parque de Carreteras
- Bombeo los Aflijidos
- Oficinas Cruz Santa
- Oficinas Consorcio Tributos

21. LOS SILOS

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal

22. PUERTO DE LA CRUZ

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina Información Turística

23. SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Consumo y Moda
- Museo de Historia y Antropología
- Museo de las Ciencias y el Cosmos
- Talleres y Cocheras
- Depósitos de Balten
- Oficinas de Extensión Agraria
- CECOPIN
- Oficinas Santiago Martín
- Hospital de los Dolores
- Centro Maternal Majuelos
- Centro Insular de Atletismo
- Hospital de los Dolores
- Centro Maternal Los Majuelos
- Centro Ambiental La Tahonilla
- PCTT Hogar Gomero
- Oficinas de Valle Guerra

- Casa del Ganadero
- Oficina de Turismo
- Pabellón Insular de Deportes Santiago Martín
- Casa de Carta
- Finca Borges Estévez

24. SAN JUAN DE LA RAMBLA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria

25. SAN MIGUEL DE ABONA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Parque de Bomberos

26. SANTA CRUZ DE TENERIFE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Recinto Ferial
- Auditorio Adán Martín
- Consorcio de Tributos
- Palacio Insular
- Alcalde Mandillo Tejera
- Intercambiador de Transportes
- Titsa (Cuevas Blancas)
- Cocheras MTSA
- Consejo Insular de Agua
- Instituto Insular de Informática y Comunicaciones
- Tenerife Espacio de las Artes
- BALTEN
- SIMPROMI
- Museo de la Naturaleza y del Hombre
- Centro Insular de Información, Asesoramiento y Documentación, Juvenil y por la Igualdad de Género.
- Hospital Militar

- Oficina de Turismo
- Febles Campos
- Casa Cuna
- PCTT Dársena Pesquera
- PCTT Recinto Ferial
- PCTT Cuevas Blancas

27. SANTA ÚRSULA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos

28. SANTIAGO DEL TEIDE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Cruz de Gala

29. TACORONTE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria
- Centro de Biodiversidad
- Casona de Santa Catalina

30. TEGUESTE

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina Consorcio Tributos
- Oficina de Extensión Agraria

31. VILAFLORES DE CHASNA

- Ayuntamiento
- Biblioteca Municipal
- Oficina de Extensión Agraria

SEGUNDO.- Suscribir con cada uno de los Ayuntamientos de la isla de Tenerife el citado convenio, que incluirá en el texto las particularidades en cuanto a los

emplazamientos a conectar y en cuanto a los miembros que conformarán la Comisión de Seguimiento.

TERCERO.- *Facultar al Presidente para su firma.*

CUARTO.- *Dar cuenta al Pleno de la aprobación del texto del Convenio en la primera sesión que se celebre.*

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE DEPORTES.

19.- Dación cuenta de la aprobación del Convenio de Colaboración con el Excmo. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, para la ejecución de las obras de Remodelación de la Piscina Municipal en un Centro Insular de Natación

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El Consejo de Gobierno Insular, en sesión ordinaria celebrada el 20 de marzo de 2018, adoptó el siguiente acuerdo:

*“Visto el Acuerdo Institucional del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, de 29 de abril de 2016, por el que se respalda unánimemente el documento denominado “Hoja de ruta para el desarrollo del Puerto pesquero, deportivo, comercial y turístico de Puerto de la Cruz”, suscrito entre el Presidente del Cabildo de Tenerife, el Alcalde de Puerto de la Cruz y todos los Grupos de la Corporación Municipal, en los siguientes términos, entre otros: “XIII.- El Cabildo de Tenerife y Ayuntamiento de Puerto de la Cruz promoverán ante la Administración de Costas **la redacción y ejecución del proyecto de playa prevista adyacente a la actual Playa Jardín, promoviendo además la remodelación integral de la actual piscina municipal como centro insular de natación.**”*

PRIMERO. - Que es voluntad de esta Corporación Insular, el inicio de los trabajos para ejecutar la remodelación de las piscinas municipales, dotándoles de un programa de servicios más polivalente que dé respuestas no sólo al ámbito federado, sino también a los usuarios libres y al turismo deportivo.

SEGUNDO. - Que, en este sentido, aprovechando los trabajos realizados por Gestión Urbanística de Santa Cruz de Tenerife, S.A. (en adelante GESTUR Tenerife) con relación al Plan de Mejora y Modernización del Puerto de la Cruz, por Acuerdo de Consejo de Gobierno Insular de 5 de julio de 2016 (modificado por acuerdo de 25 de julio de 2016 en relación con los plazos de entregas de los proyectos) se aprueba encomendar a favor de GESTUR Tenerife, S.A. la redacción de los proyectos necesarios para llevar a cabo el futuro Centro Insular de Natación en el término municipal de Puerto de la Cruz, conforme a las determinaciones establecidas desde la normativa de aplicación y el planeamiento municipal en vigor, así como la dirección de obra que la ejecución de estos proyectos conllevaría.

TERCERO. - Con fecha 28 de abril de 2017 se remite por parte del Excmo. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz al Servicio Provincial de Costas de Santa Cruz de Tenerife la documentación necesaria para el otorgamiento de concesión del dominio público marítimo terrestre con destino a la rehabilitación de la piscina del Centro Insular de Natación de Puerto de la Cruz.

CUARTO. - Por Resolución de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar se somete a la aceptación del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz las condiciones para el otorgamiento de la concesión de ocupación de cuatro mil novecientos sesenta y nueve (4.969) metros cuadrados de dominio público marítimo-terrestre, con destino al Centro Insular de Natación, término municipal de Puerto de la Cruz, relativas a la previa formalización del acta de entrega de los terrenos que

conforman el Centro Insular de Natación de propiedad municipal: 1.910,60 m² situados en zona de servidumbre de protección, y 271,97 m² libres de afección que pasarán a formar parte de la concesión.

QUINTO. - Mediante escrito de 27 de noviembre de 2017 por el Sr. Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz se comunica la aceptación de la totalidad de las condiciones y prescripciones establecidas en la señalada Resolución, señalando asimismo que se ha ordenado el inicio de los trámites correspondientes para la formalización del Acta de entrega de los terrenos que conforman el Centro Insular de Natación, que pasarán a formar parte de la concesión.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- Los Cabildos insulares, como órganos de gobierno, administración y representación de las islas, ejercen las competencias propias que corresponden a las islas y las que le sean delegadas por otras administraciones públicas de acuerdo con lo establecido en la legislación de régimen local y en su legislación específica.

Como instituciones de la Comunidad Autónoma de Canarias, corresponde a los cabildos insulares el ejercicio de las funciones, competencias y facultades que se determinan en el Estatuto de Autonomía de Canarias, así como las competencias autonómicas que le sean atribuidas, transferidas o delegadas conforme a lo establecido en la ley de Cabildos entre las asumidas por la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con lo establecido en el Estatuto de Autonomía de Canarias y en el resto del ordenamiento jurídico, conforme a lo estipulado en el artículo 5 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares.

SEGUNDA.- El Cabildo insular de Tenerife, en virtud del artículo 2.B) del Decreto 152/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma Canarias a los Cabildos Insulares en materia de cultura, deportes y patrimonio histórico-artístico, ostenta las siguientes **competencias**:

“1. Fomentar y coordinar la práctica del deporte para todos y la educación física no escolar. (...)”

4. La coordinación de las Administraciones municipales de la isla en la promoción y difusión de la cultura física y deportiva. (...)”

7. Elaboración, aprobación y ejecución de los Planes Insulares de construcción, modernización y ampliación e instalaciones deportivas, atendándose a las directrices del Plan Canario de Infraestructuras Deportivas.”

TERCERA.- El artículo 2.2 de la Ley 8/1997, de 9 de julio, Canaria del Deporte, establece que las Administraciones Públicas deben garantizar la actividad físico-deportiva, entre otras, mediante las siguientes líneas de actuación:

a) *La promoción del deporte en todas sus expresiones.*

b) *La planificación y promoción de una **red de instalaciones deportivas suficiente y racionalmente distribuida.***

(...)

g) *La asignación de recursos para atender, con carácter global, las líneas generales de actuación.*

Asimismo, el artículo 9 en su apartado 2.a) de la Ley 8/1997, atribuye a los Cabildos la promoción de la actividad física y deportiva, estableciendo asimismo, en el artículo 11 como uno de los principios generales para ejercer las competencias en materia de actividad física y deportiva de las diferentes Administraciones Públicas, el de colaboración, utilizando como técnica la celebración de convenios.

CUARTA.- La Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, en su artículo 6, apartado 2, dispone que: *“En todo caso, en los términos de la presente ley y de la legislación reguladora de los distintos sectores de actuación pública, se atribuirán a los cabildos insulares competencias en las materias siguientes: (...) o) Cultura, deportes, ocio y esparcimiento.(...)”*.

QUINTA.- Que el artículo 86 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas habilita a las Administraciones Públicas para la celebración de convenios con personas de derecho público o privado, siempre que no sean contrarios al Ordenamiento Jurídico ni versen sobre materias no susceptibles de transacción y tengan por objeto satisfacer el interés público que tienen encomendado.

“1. Las Administraciones Públicas podrán celebrar acuerdos, pactos, convenios o contratos con personas tanto de Derecho público como privado, siempre que no sean contrarios al ordenamiento jurídico ni versen sobre materias no susceptibles de transacción y tengan por objeto satisfacer el interés público que tienen encomendado, con el alcance, efectos y régimen jurídico específico que, en su caso, prevea la disposición que lo regule, pudiendo tales actos tener la consideración de finalizadores de los procedimientos administrativos o insertarse en los mismos con carácter previo, vinculante o no, a la resolución que les ponga fin.

2. Los citados instrumentos deberán establecer como contenido mínimo la identificación de las partes intervinientes, el ámbito personal, funcional y territorial, y el plazo de vigencia, debiendo publicarse o no según su naturaleza y las personas a las que estuvieran destinados.

(...)”

Asimismo, la celebración de Convenios de Colaboración se encuentra amparada en la previsión legal contenida en el artículo 15 de la LRJAPC: *“El Gobierno de Canarias con los Ayuntamientos y Cabildos Insulares y estos con los Ayuntamientos de su isla, podrán celebrar convenios en los que establezcan libremente los instrumentos de colaboración previstos para la consecución de fines comunes de interés público”*.

SEXTA.- De acuerdo con el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, la aportación financiera de la Corporación Insular se supedita de forma estricta al cumplimiento de las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

SÉPTIMA.- La Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, introduce modificaciones en la Ley de Bases de Régimen Local limitando —en el artículo 7— el ejercicio de competencias de las entidades locales a aquellas que son propias o por delegación. El artículo 25.2 a), en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, establece como competencia propia de los municipios, el urbanismo, considerando incluido en el mismo el planeamiento, gestión y ejecución; de igual manera en el apartado b) establece como competencia municipal el medio ambiente urbano, en particular parques y jardines públicos; así mismo recoge en el apartado l) la promoción del deporte e instalaciones deportivas. El objeto del convenio entra dentro de las competencias municipales previstas legalmente.

OCTAVA.- El artículo 57 de la Ley de Bases de Régimen Local, en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, se establece que será el Convenio una de las formas de cooperación económica, técnica y administrativa entre las administraciones. La suscripción de convenios deberá mejorar la eficiencia de la

gestión pública y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

NOVENA.- El Reglamento Orgánico del Cabildo, establece en la letra s) del artículo 29.5 la competencia del Consejo de Gobierno Insular para aprobar convenios de colaboración que celebre la Corporación Insular con otras Administraciones Públicas, dando cuenta posterior al Pleno, en la primera sesión que se celebre.

Por todo lo expuesto, a la vista de la documentación obrante en el expediente, y previo informe favorable de la Intervención General, el Consejo de Gobierno Insular **ACUERDA:**

Primero.- Aprobar el Convenio de colaboración suscrito con el Il. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz para la ejecución de las obras previstas en el Proyecto de "Remodelación de la Piscina de Puerto de la Cruz en un Centro Insular de Natación", con el siguiente tenor literal:

"Convenio de Colaboración con el Il. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, para la ejecución de las obras comprendidas en el Proyecto de Remodelación de la Piscina de Puerto de la Cruz en un Centro Insular de Natación.

En Santa Cruz de Tenerife, a ...

REUNIDOS

De una parte, el Excmo. Sr. DON CARLOS ALONSO RODRÍGUEZ, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

De otra, el Sr. DON LOPE DOMINGO AFONSO HERNÁNDEZ, en su condición de Alcalde- Presidente del Il. Ayuntamiento de PUERTO DE LA CRUZ.

INTERVIENEN

El primero, por razón de su expresado cargo, en nombre y representación del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. Previamente ha sido facultado para este acto por acuerdo adoptado por el Pleno de la Corporación Insular en sesión celebrada el día 1 de febrero de 2017.

El segundo, también por razón de su expresado cargo, en nombre y representación del Excmo. Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, previamente facultado para este acto por acuerdo adoptado por de la Corporación Municipal en sesión celebrada el día

Dichas partes, según intervienen, se reconocen entre sí la capacidad jurídica necesaria para la suscripción del presente Convenio de Colaboración.

EXPONEN

Primero.- El Ayuntamiento de Puerto de la Cruz y el Cabildo Insular de Tenerife, con la finalidad de mejorar el acondicionamiento de la piscina municipal, dotándola de un programa de servicios más polivalente que dé respuestas no sólo al ámbito federado, sino también a los usuarios libres y al turismo deportivo, pretenden acometer las obras para la remodelación integral de la actual piscina municipal como un Centro Insular de Natación.

Segundo.- El Cabildo Insular, como entidad pública territorial está interesado en garantizar el acceso a la población de la Isla al conjunto de los servicios mínimos de competencia municipal, conforme a lo estipulado en el artículo 36.2 b) de la Ley 7/85, de 2 de abril. El fomento de la Educación Física y el Deporte constituye una actividad que enlaza directamente con las competencias de los Cabildos Insulares a

cuyo fin deberán aplicar los medios disponibles de la forma más conveniente al interés público.

Tercero.- La suscripción de este convenio se enmarca en el ámbito del ejercicio por parte de este Cabildo de las competencias atribuidas por el artículo 86 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el Decreto 152/1994, de 21 de julio de transferencia de funciones de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de deporte y, en último término, de la Ley 8/1997, de 9 de julio, Canaria del Deporte, en concreto, las competencias para la determinación de la política de infraestructura deportiva de cada isla, dentro de los parámetros del Plan Regional de Infraestructuras Deportivas de Canarias, llevando a cabo la construcción y mejora de las instalaciones deportivas, directamente o en colaboración con los Ayuntamientos (arts. 9, apartado 2.b), y 31).

Cuarto.- La celebración de Convenios de Colaboración se encuentra amparada en los artículos 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico de Sector Público. Por otro lado, nuestro Reglamento Orgánico del Cabildo, establece en la letra s) del artículo 29.5 la competencia del Consejo de Gobierno Insular para aprobar convenios de colaboración que celebre la Corporación Insular con otras Administraciones Públicas, dando cuenta posterior al Pleno, en la primera sesión que se celebre, no obstante, esta competencia se ha delegado en la Consejera Delegada de Deportes mediante acuerdo del Consejo de Gobierno Insular adoptado el 7 de marzo de 2017, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia (B.O.P. nº 40 del 3 de abril de 2017).

Quinto.- Dado que existe interés coincidente en el Cabildo Insular de Tenerife y en el Ayuntamiento de Puerto de la Cruz en la ejecución de dichas actuaciones, se instrumenta dicha colaboración en el presente Convenio, y estando conformes en su contenido y efectos, deciden formalizarlo con arreglo a las siguientes estipulaciones.

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- Objeto.

El objeto del presente Convenio lo constituye la redacción del proyecto y ejecución de las obras para la remodelación de la Piscina Municipal de Puerto de la Cruz en un Centro Insular de Natación.

La entrada en funcionamiento de las instalaciones del Centro Insular de Natación requerirá de la necesaria suscripción de una Adenda al presente Convenio en la que se regulen pormenorizadamente las condiciones de explotación y uso de la superficie e instalaciones, tales como régimen de acceso, y tarifas de uso de las instalaciones.

SEGUNDA.- Obligaciones del Ayuntamiento de PUERTO DE LA CRUZ.

En virtud del presente Convenio, el Ayuntamiento asume las siguientes obligaciones:

- ✓ Realización de los trámites correspondientes para la formalización del acta de entrega de los terrenos de propiedad municipal a favor del dominio público marítimo terrestre, como condición previa impuesta para el otorgamiento de la concesión de ocupación.
- ✓ Poner a disposición del Cabildo de Tenerife los bienes y terrenos necesarios para la ejecución de las obras objeto del presente convenio, a través del acuerdo o certificación que resulte pertinente, una vez otorgada la concesión señalada en el apartado anterior.
- ✓ Designar a un técnico competente municipal para que actúe como responsable de la ejecución del contrato, junto con un técnico competente del CIT.

- ✓ Solicitar las licencias y autorizaciones legalmente procedentes, así como en cualquier caso asumir el coste de dichas autorizaciones.
- ✓ Soportar los tributos, así como las cargas y gravámenes derivados de la concesión, en particular, el abono del canon de ocupación o aprovechamiento
- ✓ Realizar las solicitudes y comunicaciones que se le impongan como concesionario de la instalación y durante el transcurso de ejecución de las obras ante las autoridades competentes, tales como solicitud del replanteo y del reconocimiento final de las mismas, de las posibles prórrogas del plazo de ejecución de las obras, de la necesidad de ejecución de obras que tengan carácter de gran reparación, etc...
- ✓ Realizar los trámites tendentes a la transmisión de la concesión de ocupación de los terrenos objeto del presente Convenio a favor del Cabildo Insular de Tenerife, antes del inicio de la explotación de la citada instalación, a los efectos de su posterior gestión y explotación por parte de la Corporación Insular.

TERCERA.- Obligaciones del Cabildo de Tenerife.

El Cabildo Insular de Tenerife, por su parte, asume las siguientes obligaciones:

- ✓ La contratación y abono con cargo al presupuesto insular del proyecto de ejecución de las obras para la remodelación de la Piscina Municipal de Puerto de la Cruz en un Centro Insular de Natación, así como de la dirección de las obras.
- ✓ Remitir al Ayuntamiento para su correspondiente aprobación el proyecto de ejecución.
- ✓ La ejecución de las obras previstas en el Proyecto de remodelación de la Piscina Municipal de Puerto de la Cruz en un Centro Insular de Natación, cuyo presupuesto estimado asciende a la cuantía de once millones seiscientos mil euros (11.600.000,00 €), abonándose con cargo al presupuesto insular (aplicación presupuestaria 0741-3424-76240), tras la previa puesta a disposición de los terrenos por parte del Ayuntamiento, una vez obtenga la consideración de concesionario del terreno.
- ✓ Comunicar con la debida antelación al Ayuntamiento todas las incidencias que puedan acontecer durante su transcurso, tales como modificaciones necesarias, ampliación del plazo de ejecución, etc.
- ✓ Instalar la señalización terrestre provisional durante las obras, así como la definitiva, que deberá incluir la de los accesos y zonas de uso público.
- ✓ Designar al personal técnico necesario para la supervisión de las obras mencionadas, incluida, en su caso, la del plan de seguridad y salud, ensayos y cuantas otras prevenciones sean preceptivas por las disposiciones vigentes.

CUARTA.- Vigencia.

El presente Convenio entrará en vigor al día siguiente de su formalización y mantendrá su vigencia durante cuatro años, pudiendo prorrogarse por el mismo período si las partes así lo acuerdan antes de su extinción.

QUINTA.- Ejecución

Las dudas o controversias que puedan surgir en la interpretación y aplicación del presente Convenio serán resueltas expresamente por una Comisión integrada por un representante designado por cada una de las partes intervinientes.

La modificación del contenido del convenio requerirá acuerdo unánime de los firmantes que será materializado en la oportuna adenda al mismo.

SEXTA.- Extinción anticipada.

Aparte del cumplimiento de su objeto y de las obligaciones de cada una de las partes, serán causas de extinción de este Convenio:

- a. Resolución por incumplimiento de cualquiera de las partes de los compromisos asumidos.*
- b. Mutuo acuerdo entre las partes.*

SÉPTIMA.- Consecuencias en caso de incumplimientos.

Previamente a la resolución del Convenio por el motivo señalado en la letra a) anterior cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio.

OCTAVA.- Jurisdicción.

El presente convenio tiene naturaleza jurídico-administrativa, siendo la Jurisdicción Contencioso- Administrativa la competente para conocer cuántos litigios puedan derivarse del mismo.

Y en prueba de conformidad, firman las partes el presente documento por triplicado ejemplar, y a un solo efecto, en el lugar y fecha arriba indicados.”

Segunda.- Facultar al Presidente del Cabildo Insular para la firma del presente Convenio.

Tercera.- Notificar este acuerdo al Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, a los efectos oportunos.

Cuarta.- Dar cuenta del presente acuerdo al Pleno Insular.”

Por lo expuesto, previo dictamen de la Comisión Plenaria Permanente de Gobierno Abierto, Tenerife 2030, Juventud e Igualdad, el Pleno **QUEDA ENTERADO** de la **TOMA EN CONSIDERACIÓN DE LA APROBACIÓN DEL TEXTO DEL CONVENIO CON EL AYUNTAMIENTO DEL PUERTO DE LA CRUZ, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE REMODELACIÓN DE LA PISCINA MUNICIPAL EN UN CENTRO INSULAR DE NATACIÓN.**

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE CULTURA.

20.- Dación de cuenta de los Convenios de Colaboración suscritos con los Ayuntamientos de la isla para la ejecución del Plan Insular de Bibliotecas de 2016-2025.

Visto expediente relativo a los convenios de colaboración suscritos para la ejecución del Plan Insular de Bibliotecas 2016-2025.

Resultando que el Consejo Insular de Gobierno en sesión celebrada el 6 de junio de 2017 aprobó el texto del convenio de colaboración a suscribir con los ayuntamientos de la isla para la ejecución del Plan Insular de Bibliotecas 2016-2025.

Resultando que el Plan Insular de Bibliotecas es un programa que en todas sus etapas (2000-2010, 2011-2015 y 2016-2025) ha tenido y tiene como objetivos principales colaborar con los ayuntamientos de la Isla para:

- Mejorar la infraestructura de la lectura pública y el acceso a la información en la Isla.

- Garantizar un mejor funcionamiento de las bibliotecas públicas municipales existentes, dotándolas de medios adecuados, técnicos y ambientales.
- Mejorar la formación del personal que se encuentre al frente de la gestión bibliotecaria.

Considerando que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 125.2 de la Ley 8/2015 de Cabildos Insulares que establece que los convenios de colaboración son suscritos por el Presidente, previa autorización del Consejo de Gobierno Insular, y que una vez suscrito el convenio, se debe dar cuenta al pleno de la corporación insular.

Considerando que según lo previsto en el artículo 122.4.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en relación con la Disposición Adicional Decimocuarta del mismo texto legal; el artículo 123.1 del R.D. 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, los asuntos que hayan de ser sometidos a la decisión del Pleno deberán ser informados previamente por la correspondiente Comisión Plenaria.

Por lo expuesto, previo dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Gobierno Abierto, Acción Social, Educación, Juventud, Igualdad, Cultura y Deportes, el Pleno de la Corporación acuerda darse por enterado de la suscripción del convenio de colaboración para la ejecución del Plan Insular de Bibliotecas 2016-2025 con los ayuntamientos a continuación relacionados, que los aprobaron y suscribieron en las fechas igualmente indicadas:

| Ayuntamiento | Fecha aprobación | Fecha suscripción |
|------------------------|------------------|-------------------|
| ADEJE | 01-09-17 | 20-09-17 |
| ARAFO | 07-12-17 | 13-12-17 |
| ARONA | 21-11-17 | 18-12-17 |
| BUENAVISTA DEL NORTE | 03-07-17 | 18-07-17 |
| CANDELARIA | 09-10-17 | 02-11-17 |
| EL ROSARIO | 19-07-17 | 26-07-17 |
| EL SAUZAL | 24-07-17 | 20-09-17 |
| EL TANQUE | 22-06-17 | 21-02-18 |
| FASNIA | 28-07-17 | 20-09-17 |
| GARACHICO | 28-09-17 | 05-10-17 |
| GRANADILLA DE ABONA | 17-10-17 | 25-10-17 |
| GUÍA DE ISORA | 19-10-17 | 30-11-17 |
| GÜÍMAR | 28-07-17 | 20-09-17 |
| ICOD DE LOS VINOS | 31-10-17 | 30-11-17 |
| LA GUANCHA | 25-10-17 | 10-11-17 |
| LA MATANZA DE ACENTEJO | 28-09-17 | 25-10-17 |
| LA OROTAVA | 10-08-17 | 20-09-17 |

| | | |
|----------------------------|----------|----------|
| LA VICTORIA DE ACENTEJO | 23-08-17 | 20-09-17 |
| LOS REALEJOS | 26-07-17 | 20-09-17 |
| LOS SILOS | 07-07-17 | 27-07-17 |
| PUERTO DE LA CRUZ | 25-08-17 | 25-10-17 |
| SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | 05-12-17 | 11-12-17 |
| SAN JUAN DE LA RAMBLA | 26-10-17 | 10-11-17 |
| SAN MIGUEL DE ABONA | 07-09-17 | 05-10-17 |
| SANTA CRUZ DE TENERIFE | 27-10-17 | 02-11-17 |
| SANTA ÚRSULA | 21-07-17 | 20-09-17 |
| SANTIAGO DEL TEIDE | 06-10-17 | 25-10-17 |
| TACORONTE | 01-08-17 | 20-09-17 |
| TEGUESTE | 03-10-17 | 25-10-17 |
| VILAFLOR | 28-09-17 | 25-10-17 |

ÁREA DE EMPLEO, COMERCIO, INDUSTRIA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE EMPLEO, DESARROLLO SOCIOECONÓMICO Y COMERCIO.

21.- Dación de cuenta del Acuerdo de Consejo de Gobierno Insular, relativo a la modificación del texto del Convenio de Colaboración con los Ayuntamientos para ejecutar acciones de mejora en los polígonos industriales.

Visto Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular en sesión celebrada el pasado 6 de marzo de 2018 relativo a la segunda modificación del texto del Convenio de Colaboración con los Ayuntamientos para ejecutar acciones de mejora en los polígonos industriales, este Pleno queda enterado del referido Acuerdo en los términos que obran en el expediente.

ÁREA DE PRESIDENCIA.

GABINETE DE LA PRESIDENCIA

22.- Propuesta de otorgamiento de la Medalla de Oro de la Isla al Colegio Oficial de Farmacéuticos de Santa Cruz de Tenerife.

Visto el expediente instruido en relación con la concesión de la Medalla de Oro de la Isla al Colegio de Farmacéuticos de Santa Cruz de Tenerife y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1.- Que por el Pleno, en la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2017, se acordó la **iniciación del expediente correspondiente para el otorgamiento de la**

distinción honorífica de Medalla de Oro de la Isla al Colegio de Farmacéuticos de Santa Cruz de Tenerife.

2.- Que, conforme a artículos 3 y 4 del Reglamento de distinciones Honoríficas de este Cabildo insular, la Medalla de Oro de la Isla se concederá por Acuerdo del Pleno Corporativo a personas físicas o a entidades sociales de cualquier orden, con el fin de premiar los especiales merecimientos y servicios extraordinarios que hayan contribuido al beneficio moral o material de la Isla de Tenerife.

3.- Que en la tramitación del expediente de referencia se ha seguido el procedimiento establecido en el Capítulo II del referido Reglamento.

4.- Que por Comisión Especial constituida en esta Corporación para la instrucción de dicho expediente se ha emitido el siguiente dictamen, relativo a la acreditación de los méritos que justifican la concesión de dicha distinción honorífica, que ha sido elevado al Pleno mediante Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en la sesión celebrada el día 24 de abril de 2018:

“El Colegio Oficial de Farmacéuticos “de la provincia de Canarias” se funda en Santa Cruz de Tenerife en el año 1918, siendo nombrada su primera Junta directiva el 17 de marzo del mismo año. Su primera ubicación fue en la Calle Alfonso XIII (hoy calle del Castillo).

Posteriormente, en el año 1925, se dictó la Real Orden de 16 de noviembre, por la que se constituyó el Colegio Oficial de Farmacéuticos de las Canarias Orientales en Gran Canaria, provocándose la escisión de los colegiados de las islas orientales de los de las islas occidentales, antes incluso de la separación provincial por el Real Decreto de 1927.

Desde sus inicios el Colegio Oficial de Farmacéuticos realizó labores de coordinación, con las autoridades de la época, para hacer llegar el medicamento a los ciudadanos. Se comenzó colaborando con las instituciones municipales, principalmente a través de las instituciones de beneficencia, acometiendo los primeros trabajos de análisis clínicos, o realizando las primeras actuaciones en materia de salud pública, de manera sinérgica con los avances técnicos y sociales de la época.

En las difíciles épocas del racionamiento, el Colegio se encargaba de solicitar más cupos para las islas de productos básicos como el alcohol, algodón, jabón e incluso azúcar para poder elaborar jarabes, o antibióticos, insulina y otros medicamentos también escasos, que requirieron establecer sistemas de repartos a las farmacias de los distintos municipios, en función de sus consumos históricos, siempre en aras de que la población quedara lo mejor abastecida posible.

Son muchos los farmacéuticos ilustres que a lo largo de su historia han contribuido en todas las facetas de la sociedad tinerfeña. Cabe citar como claros ejemplos a Don Emilio Serra Rus, que fue alcalde de la capital, y a su hijo don Emilio Serra y Fernández de Moratín, que junto a los doctores Guigou y Domínguez Alfonso, formo parte del equipo sanitario que luchó contra la epidemia de cólera de 1892.

En la actualidad, el Colegio Oficial de Farmacéuticos de Santa Cruz de Tenerife, ubicado en el número 24 de la calle 25 de julio, representa a casi 1.800 colegiados, desarrollando actividades profesionales para las distintas áreas del ejercicio farmacéutico. Estas incluyen la Oficina de farmacia (en las diferentes figuras de titulares, adjuntos, sustitutos o regentes), los análisis clínicos, los farmacéuticos ortopedas, los farmacéuticos ópticos, los que llevan a cabo actividades de dermofarmacia, o los que trabajan en las empresas y cooperativas de distribución que hacen posible que el medicamento llegue a cada uno de los rincones de las islas en las mismas condiciones de igualdad que los de la capital. Por último, en áreas tan importantes como la investigación y la docencia, la alimentación o las administraciones públicas también tienen los farmacéuticos sus representantes colegiales.

El objetivo principal del Colegio Farmacéutico ha sido el de actuar como interlocutor entre los profesionales y las instituciones, cumpliendo con la legalidad vigente en cada momento, y poniendo todo su empeño en que los medicamentos estuvieran al alcance de todos los ciudadanos, incluso de aquellos que habitaban en zonas alejadas de los núcleos centrales de las islas. Consiguieron así eliminar las barreras de accesibilidad por cuestiones no solo territoriales sino además económicas, contribuyendo a la distribución de las oficinas de farmacia y los medicamentos en toda la geografía insular, y a la adecuación de los turnos de guardia a las necesidades de los usuarios, en cualquier rincón de la geografía isleña.

El Colegio no solo se ha preocupado por hacer llegar los medicamentos a todos los rincones de las islas, sino de manera primordial se empeñó en ofrecer y garantizar el mejor servicio. Por ello, sus principales actividades estuvieron siempre orientadas a una completa y actualizada formación, a promover la calidad y las conductas deontológicas de los profesionales que garanticen el servicio con equidad, o actuar como interlocutor con las administraciones sanitarias y políticas para contribuir a las mejoras en la salud de los ciudadanos.

A lo largo de todos estos años el Colegio ha dedicado gran parte de su labor a promover la formación continua de sus colegiados, a través de una amplia oferta de cursos, charlas, talleres o campañas, acciones que a su vez han estado siempre de acuerdo a lo que demandaba, y demanda, en cada momento la sociedad.

En paralelo, comprometidos con su obligación de informar y transferir sus conocimientos a la sociedad, el COF^{sctf} lleva a cabo de manera regular actuaciones de divulgación e información sobre temas de actualidad, tales como el uso prudente de antibióticos, hábitos de vida saludables, medicamentos en el hogar, vacunas, anticoncepción de emergencia, virus de Ébola, Zika y Dengue, etc... Estas iniciativas han tenido siempre gran aceptación y un significativo impacto en los distintos medios de comunicación, que se han ocupado de trasladar los mensajes lanzados al resto de la opinión pública.

Asimismo, el Colegio colabora con otras entidades, como la Dirección General de Salud Pública y el Consejo General de Colegios Oficiales de Farmacéuticos, en un gran número de campañas dirigidas a sensibilizar a la población en la prevención y la promoción de la salud y hábitos saludables, relacionadas con el tabaquismo, la anticoncepción, la detección precoz de la diabetes, la prevención del cáncer de piel o la educación nutricional infantil.

Dentro de la **actividad asistencial** de la oficina de farmacia, se han de destacar los proyectos "*conSIGUE*" y "*Adhiérete*" destinados a proporcionar un seguimiento farmacoterapéutico y evaluar la adherencia a los tratamientos de pacientes mayores, crónicos, polimedcados e incumplidores; ambos proyectos han conseguido mejorar la calidad de vida y los problemas de salud no controlados de los enfermos, disminuir las visitas a urgencias y reducir los ingresos hospitalarios, permitiendo una significativa reducción de la relación coste/efectividad. Actualmente, el Colegio está inmerso en un nuevo proyecto denominado "*AdherenciaMED*" para facilitar a los pacientes el cumplimiento terapéutico y la adherencia a los tratamientos mediante el uso de dispositivos móviles. En este contexto, el Colegio participa también de manera activa en la redacción del Plan de Salud de Canarias junto al resto de colegios profesionales sanitarios.

El Colegio desarrolla asimismo una importante **labor social**, participando activamente, en colaboración con otras entidades, en acciones de recogida de alimentos; de fomento de las donaciones de sangre; de cooperación al desarrollo internacional; o de recaudación de fondos, como la llevada a cabo con la primera carrera "Meta Solidaria" a beneficio de la asociación "*Niños con Cáncer, Pequeño*

Valiente". Asimismo, colabora con el programa de dinamización sociocultural e intervención social "Ansina" del Cabildo de Tenerife, para el desarrollo de diferentes actividades y actuaciones con los centros y asociaciones de mayores.

El Colegio ha mostrado, asimismo, un gran compromiso con la **protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible** a través de la implantación en las oficinas de farmacia de 680 puntos del Sistema Integrado de Gestión de Residuos de Envases (SIGRE) con un doble objetivo: reducir los perjuicios medioambientales que los envases y restos de medicamentos pueden ocasionar, y reducir la acumulación y uso inadecuado de medicamentos en los hogares.

Por último, es muy importante subrayar que el Colegio fue pionero a nivel nacional en el desarrollo y puesta en marcha de la "receta electrónica", que tanto ha contribuido a la mejora del servicio a los pacientes. Y muy recientemente, quedó creada con la Universidad de La Laguna la "Cátedra Institucional en Farmacia Asistencial", primera tanto a nivel regional como nacional, orientada a fomentar el correcto uso de los medicamentos.

En resumen, se puede evidenciar que el Colegio, bajo el lema "Con tus medicamentos, con tu salud, contigo en cualquier lugar y momento, con la sostenibilidad del sistema sanitario, y con las nuevas tecnologías", ha tenido y mantiene entre sus prioridades proporcionar las herramientas necesarias para que, desde la oficina de farmacia, se puedan ofrecer los mejores servicios profesionales sanitarios al paciente. Estos servicios, contemplados como un sistema completo e integrado, están fundamentalmente orientados a mejorar la calidad de vida, prevenir enfermedades y obtener los mejores resultados en salud."

El Pleno Corporativo ACUERDA, con 27 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención de los 29 miembros asistentes, **otorgar al Colegio de Farmacéuticos de Santa Cruz de Tenerife la Medalla de Oro de la Isla**, cuya entrega tendrá lugar conforme a lo dispuesto en el Reglamento.

23.- Propuesta de otorgamiento de la Medalla de Oro de la Isla a Los Clubes Rotarios de Tenerife.

Visto el **expediente instruido en relación con la concesión de la Medalla de Oro de la Isla a Los Clubes Rotarios de Tenerife** y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1.- Que por el Pleno, en la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2017, se acordó la **iniciación del expediente correspondiente para el otorgamiento de la distinción honorífica de Medalla de Oro de la Isla a Los Clubes Rotarios de Tenerife.**

2.- Que, conforme a artículos 3 y 4 del Reglamento de distinciones Honoríficas de este Cabildo insular, la Medalla de Oro de la Isla se concederá por Acuerdo del Pleno Corporativo a personas físicas o a entidades sociales de cualquier orden, con el fin de premiar los especiales merecimientos y servicios extraordinarios que hayan contribuido al beneficio moral o material de la Isla de Tenerife.

3.- Que en la tramitación del expediente de referencia se ha seguido el procedimiento establecido en el Capítulo II del referido Reglamento.

4.- Que por Comisión Especial constituida en esta Corporación para la instrucción de dicho expediente se ha emitido el siguiente dictamen, relativo a la acreditación de los méritos que justifican la concesión de dicha distinción honorífica, que ha sido elevado al Pleno mediante Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en la sesión celebrada el día 24 de abril de 2018:

“Paul Harris fundó, en 1905, el primer club de servicio del mundo, un club rotario, en el que solo podrían ingresar personas invitadas por algún socio y que tuvieran una profesión diferente a la de los otros miembros. Al poco tiempo se dieron cuenta del potencial de la idea y se dispusieron a ayudar a su comunidad. Así, el Rotary Club nació con el objetivo de estimular y fomentar el ideal de servicio como base de toda empresa digna. A lo largo de los años han surgido diferentes asociaciones en diferentes puntos del planeta.

Rotary se extendió rápidamente alrededor del mundo. Hoy en día, los más de 1.200.000 socios distribuidos por más de 35.000 clubes se reúnen semanalmente para planificar proyectos de servicio, debatir temas locales y globales, y disfrutar del compañerismo. Los clubes son entidades aconfesionales y apolíticas, abiertas a todas las razas, culturas y credos.

La Fundación Rotaria es la entidad privada del mundo que otorga el mayor número de [becas](#) educativas internacionales, sufragando anualmente el intercambio de más de 1.000 becarios que cursan estudios en el extranjero y desempeñan el papel de embajadores culturales. Rotary también colabora con siete prestigiosas [universidades](#) del mundo a fin de proveer la oportunidad de obtener una [maestría](#) en estudios sobre la paz y la resolución de conflictos.

En 1985 se lanzó el proyecto Polio Plus desde la fundación rotaria. El programa Polio Plus se considera la mayor iniciativa internacional en el campo de la salud pública. En [1988](#), La [Organización Mundial de la Salud](#) (OMS) aprobó una resolución para erradicar la polio a más tardar en el año [2000](#). Ahora, en colaboración con [UNICEF](#), la Organización Mundial de la Salud y el [Centro de Control de las Enfermedades y Prevención de los Estados Unidos](#), Rotary es reconocido por las [Naciones Unidas](#) como un importante socio en este esfuerzo de erradicación.

La historia del Rotary Club en Tenerife se remonta al 22 de junio de 1934, cuando Rotary Internacional entregó su carta constitutiva al club rotario local Santa Cruz, que comenzaría a partir de entonces a reunirse semanalmente en el antiguo hotel Pino del Oro, y que actualmente es el decano de los Clubes Rotary de las Islas Canarias.

Un año después del alzamiento militar, y ante la posibilidad de que el nuevo régimen que parecía imponerse los obligara a disolverse, el Rotary Club de Santa Cruz decidió cesar su actividad pública y, hasta después del establecimiento de la democracia, en 1976, no volvieron a recuperar su actividad normal. Durante los años de franquismo, la agrupación se reunía en privado, sin ningún tipo de publicidad, bajo el nombre de Club Tajinaste. En estos difíciles años para España, el Club Rotario organizó comedores infantiles en los que, atendidos por miembros del club, se daba de comer a los niños pobres que a él acudían.

Ha sido promotor y padrino del resto de clubes rotarios de Tenerife. Actualmente en Tenerife hay 5 clubes Rotarios, que por orden de antigüedad son: Rotary Club Santa Cruz, Rotary Club Puerto de la Cruz, Rotary Club Tenerife Sur, Rotary Club La Laguna, y Rotary Club Ramblas de Santa Cruz.

Bajo las premisas de la amistad y el compromiso ético, los clubes rotarios tratan de servir a sus comunidades promoviendo el desarrollo de la buena voluntad y la paz, unidas en torno a la idea de servicio.

Las principales iniciativas del **Rotary Club Santa Cruz** han sido: organizar comedores infantiles; formación de Aldeas Infantiles en Santa Cruz y en Gambia; envío de dos autobuses a Gambia para transporte escolar; envío de una ambulancia a la India; donación de un furgón para AFES (Familiares de enfermos psíquicos de Tenerife); y colaboraciones entre otros con Aldeas Infantiles, Aspronte, Comedores del Padre Laraña, Hermanas de la caridad de la Noria.

El **Rotary Club Puerto de la Cruz** fue fundado en 1979 por un grupo de empresarios del Valle de la Orotava. Sus principales proyectos han sido: entrega de alimentos a comedores sociales Hermanos de la Cruz Blanca de la Orotava y del Puerto de la Cruz; entrega de colchones a la residencia de mayores de Hermanas de la Cruz Blanca del Puerto de la Cruz; proyecto "Atención a la población infantil en la ludoteca de La Vera" para disminuir los factores de riesgo en la población de 4 a 12 años; colaboración en el parque infantil Puerto de la Cruz-Punta Brava; y proyecto "Orquesta infantil de cuerda de La Vera", para la integración social y cultural de niños de 4 a 12 años.

El **Rotary Club Tenerife Sur** se constituyó en 1983 y sus miembros representan a la población cosmopolita del sur de Tenerife, de más de 10 nacionalidades. Entre un amplio elenco de iniciativas, se podrían destacar: colaboración a lo largo de su historia con el Centro de San Miguel de los Hermanos Franciscanos de la Cruz Blanca; colaboración con la Asociación de padres de disminuidos físicos y psíquicos Oraba; colaboración con la Asociación San Juan, centro de pedagogía curativa y terapia social sur de Tenerife; colaboración con la Asociación Promisor de Granadilla; colaboración con el Hospitalito de niños de Santa Cruz; colaboración con AMATE y con la AECC; proyecto "Un niño, una comida un libro", que empezó ayudando en la alimentación de los niños que se quedaban fuera de las ayudas de comedor por distintas circunstancias, y luego se fue extendiendo a ayudas para libros, material escolar y uniformes; y programa de intercambio de juventud de Rotary International, a través del cual este club ha propiciado que más de cien jóvenes del sur de Tenerife de entre 15 y 18 años hayan ido a estudiar fuera de España.

El **Rotary Club de La Laguna** se fundó en 1992. Entre otras muchas iniciativas, son de destacar las correspondientes a: donaciones económicas y materiales al comedor social de las Hermanas de San Vicente de Paúl de La Laguna; dotaciones económicas y materiales a los Hermanos Franciscanos de la Cruz Blanca de La Laguna; colaboración con la Fundación Corazón y Vida, dirigida a trasplantados de corazón; convenio anual, entre la Universidad de La laguna y los clubs rotarios de La laguna y Tenerife Sur, mediante el cual se otorgan becas a los universitarios y postgraduados; constitución de un Club Interac, constituido por jóvenes entre los 14 y 18 años, en el que aprenden a ser líderes y ayudar a colaborar en las soluciones de los problemas de la sociedad; y establecimiento del Premio Verode por el que anualmente se reconoce la labor social de entidades y personas de la Isla de Tenerife.

El **Rotary Club Tenerife Ramblas**, pese a ser el de más reciente creación, ya ha desarrollado importantes proyectos y colaboraciones, destacando: Torneo de Golf Benéfico-Memorial Eduardo Fernández de Calella para recaudar fondos para proyectos solidarios; colaboraciones en diversos proyectos con Aspronte, Amate y AECC; entrega de juguetes en Navidad a varias asociaciones de vecinos; proyecto 100 € x Empresa, de aportación benéfica de empresas para conseguir alimentos y enseres para recién nacidos; y Baile de la Rosa, cuya recaudación fue para el programa Santa Cruz + Social de la Concejalía de Bienestar Social del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

Además de los proyectos impulsados por cada club, también se han desarrollado diversas iniciativas de forma conjunta entre todos los clubes rotarios de Tenerife, tales como Proyecto Árboles Solidarios, Circuito de Golf Benéfico, Concierto de Los Sabanderos para la compra de kits de supervivencia para los damnificados del terremoto de Haití, y donación de un vehículo para personas con movilidad reducida.

Por tanto, toda la actividad y aportaciones de los clubes rotarios de Tenerife a la sociedad tinerfeña, y su vocación de servicio a la comunidad, los hacen merecedores de la Medalla de Oro de la Isla."

El Pleno Corporativo ACUERDA, con 25 votos a favor, 2 en contra y 2 abstenciones de los 29 miembros asistentes, **otorgar a Los Clubes Rotarios de Tenerife la Medalla de Oro de la Isla**, cuya entrega tendrá lugar conforme a lo dispuesto en el Reglamento.

24.- Propuesta de otorgamiento de la Medalla de Oro de la Isla a la Banda de Música Santa Cecilia de Tacoronte.

Visto el expediente instruido en relación con la concesión de la **Medalla de Oro de la Isla a La Banda de Música Santa Cecilia de Tacoronte** y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1.- Que por el Pleno, en la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2017, se acordó la **iniciación del expediente correspondiente para el otorgamiento de la distinción honorífica de Medalla de Oro de la Isla a La Banda de Música Santa Cecilia de Tacoronte.**

2.- Que, conforme a artículos 3 y 4 del Reglamento de distinciones Honoríficas de este Cabildo insular, la Medalla de Oro de la Isla se concederá por Acuerdo del Pleno Corporativo a personas físicas o a entidades sociales de cualquier orden, con el fin de premiar los especiales merecimientos y servicios extraordinarios que hayan contribuido al beneficio moral o material de la Isla de Tenerife.

3.- Que en la tramitación del expediente de referencia se ha seguido el procedimiento establecido en el Capítulo II del referido Reglamento.

4.- Que por Comisión Especial constituida en esta Corporación para la instrucción de dicho expediente se ha emitido el siguiente dictamen, relativo a la acreditación de los méritos que justifican la concesión de dicha distinción honorífica, que ha sido elevado al Pleno mediante Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en la sesión celebrada el día 24 de abril de 2018:

“Acercarnos a la Banda de Música Santa Cecilia, es conocer la historia del municipio de Tacoronte a través de la música.

La Banda de Música de Tacoronte tiene su origen en 1860, impulsada y subvencionada por el Ayuntamiento. A finales del siglo XIX, se llegó a contar con dos bandas de música que se fusionan posteriormente, bajo la dirección de D. José Izquierdo Domínguez, músico, compositor y que compaginaba esta tarea, con la de secretario del Ayuntamiento.

La siguiente etapa de la banda se desarrolla bajo las órdenes de D. Francisco Bas, que ejerció su labor hasta 1939. Tras un periodo de inactividad le sucede D. César Galán Hernández, otro ilustre músico tacorontero, que cogió la batuta en 1943 y reorganizó la Banda creando la Academia de Educandos. Fue una etapa de gran crecimiento con la incorporación de nuevos músicos, hasta que en 1960 le sustituye como Director D. Eduardo Bastardi Márquez, gran músico gaditano y profesor de la Orquesta de Cámara de Canarias, que le dio a la Banda un toque innovador y entusiasta, llegando a crear en el seno de la misma una de cornetas y tambores. Fue el impulsor de los festivales de la Vendimia, de gran renombre para Tacoronte y Tenerife, que perduran a día de hoy. A partir de 1964, comienza la etapa de D. Antonio Abreu Expósito, ilustre músico tacorontero, que tras su jubilación, cede a D. Antonio Ordóñez Abreu la batuta, a partir de 1998 hasta la actualidad, en la que la banda escribe su etapa más reciente incrementando su actividad musical.

Estos seis directores, acompañados por centenares de músicos, han escrito durante más de un siglo parte de la historia cultural del municipio. Una agrupación muy vinculada al pueblo, siempre presente en cualquier acto público o privado que se le requiera. Esta cercanía a la gente ha sido su mejor carta de presentación, hasta su

reconocimiento con la Medalla de Oro de Tacoronte.

Hasta finales de los años sesenta del pasado siglo, la Banda de Música de Tacoronte, al igual que otras formaciones musicales de municipios de Tenerife, eran la única vía para el aprendizaje musical. En la actualidad mantiene con ilusión esta importante labor social, con la formación de futuros músicos, con los conocimientos y valores que la han caracterizado.

A lo largo de la historia de Tacoronte y de Tenerife, su presencia ha sido una constante en fechas señaladas: la visita de Alfonso XIII en 1906, el Hermanamiento con Guimarões, el V Centenario de la Fundación de Tacoronte en 1997, el centenario del nacimiento del pintor surrealista Óscar Domínguez Palazón en 2006, o los actos conmemorativos de los 100 años de Ciudad de Tacoronte en 2011; y de forma relevante en las Fiestas del Cristo de los Dolores, punto de encuentro para la población de Tenerife durante el mes de septiembre.

La banda de Música Santa Cecilia destaca por la multitud de actividades culturales que realiza, con su presencia constante en procesiones, romerías, certámenes, conciertos, actuaciones cada año en el municipio de Güímar - tras su hermanamiento con Tacoronte -, o colaboraciones con otros sectores de la cultura musical y del teatro, como en la obra "La Casa de Bernarda Alba" de la Compañía tacorontera Delirium Teatro.

También destaca por el apadrinamiento a formaciones musicales de la isla, como la Asociación Músico-Cultural "José Manuel Cabrera" de Icod de Los Vinos, la Banda Asociación-Cultural "Cañada Verde" de Barranco Las Lajas (Tacoronte) y la Asociación Músico-Cultural "Ernesto Beteta" de Santa Úrsula.

Su trabajo y compromiso por la excelencia en la interpretación de cada una de sus obras, han permitido que cada integrante y persona vinculada a la banda tenga la ilusión por mejorar cada día, siendo conscientes de la gran labor que realizan para la sociedad, desde amenizar cada acto, a la difusión de la cultura musical, permitiendo que los más jóvenes puedan acercarse al conocimiento de la música a través de su Academia Musical.

El extraordinario trabajo realizado, ha permitido que la Banda de Música Santa Cecilia esté compuesta con más de medio centenar de músicos, representados por una mezcla de veteranía y juventud, aportando ese granito de arena a la cultura musical de la isla de Tenerife.

Los reconocimientos sociales que ha tenido, como la Medalla de Oro de Tacoronte, se deben a su importante compromiso con la labor de divulgación de la cultura musical. Su intensa actividad e interés social han permitido que la banda haya sido objeto de multitud de artículos de prensa y mención en publicaciones literarias, todas ellas homenaje a la merecida trayectoria que ha tenido su formación.

La Banda de Música Santa Cecilia, forma parte de esa familia de bandas longevas de la isla que, integradas en la Federación de Bandas de Música de Tenerife, han sido propuestas por el Cabildo Insular de Tenerife, por su gran aportación a la identidad y cultura popular, para el premio Canarias de Cultura Popular 2018.

Músicos, directores, socios y cuantas personas de una u otra forma han formado parte de la gran labor realizada, han trazado un largo camino de más de cien años junto a la música. Así, un siglo después, tiene el honor de ser una de las bandas más antiguas de Tenerife, con el compromiso de seguir "caminando" y contribuyendo a la cultura musical de la Isla como seña de identidad. La Medalla de Oro es el mayor reconocimiento a la Banda de Música Santa Cecilia de Tacoronte, para continuar con su labor cultural, social y artística en la isla de Tenerife".

El Pleno Corporativo ACUERDA, con 27 votos a favor y 2 abstenciones de los 29 miembros asistentes, **otorgar a La Banda de Música Santa Cecilia de Tacoronte la Medalla de Oro de la Isla**, cuya entrega tendrá lugar conforme a lo dispuesto en el Reglamento.

25.- Propuesta de otorgamiento de la Medalla de Oro de la Isla al Colegio La Salle La Laguna.

Visto el **expediente instruido en relación con la concesión de la Medalla de Oro de la Isla al Colegio La Salle de La Laguna**, y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1.-** Que por el Pleno, en la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2017, se acordó la **iniciación del expediente correspondiente para el otorgamiento de la distinción honorífica de Medalla de Oro de la Isla al Colegio La Salle de La Laguna.**
- 2.-** Que, conforme a artículos 3 y 4 del Reglamento de distinciones Honoríficas de este Cabildo insular, la Medalla de Oro de la Isla se concederá por Acuerdo del Pleno Corporativo a personas físicas o a entidades sociales de cualquier orden, con el fin de premiar los especiales merecimientos y servicios extraordinarios que hayan contribuido al beneficio moral o material de la Isla de Tenerife.
- 3.-** Que en la tramitación del expediente de referencia se ha seguido el procedimiento establecido en el Capítulo II del referido Reglamento.
- 4.-** Que por Comisión Especial constituida en esta Corporación para la instrucción de dicho expediente se ha emitido el siguiente dictamen, relativo a la acreditación de los méritos que justifican la concesión de dicha distinción honorífica, que ha sido elevado al Pleno mediante Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en la sesión celebrada el día 24 de abril de 2018:

“Los orígenes de los Hermanos de La Salle en la Laguna se remontan a principios del siglo XX. En 1912, por expreso deseo de la Familia Nava y tras la muerte de los últimos marqueses sin descendientes directos, se crea el Patronato *Nava de Escuelas Católicas de La Laguna*, para administrar el legado de la familia con el fin de favorecer la educación de los niños de la clase obrera y proletaria.

El Patronato adquirió un inmueble para instalar la escuela, conocido como la Casa Mesa, en el número 9 de la calle de La Carrera, que hubo que restaurar y habilitar para la docencia. Una vez terminadas las obras necesarias se le confió al Instituto de los Hermanos de las Escuelas Cristianas la dirección de la obra educativa.

El 10 de agosto de 1916 llega a Santa Cruz el Hno. Paul Dominateur, procedente de Almería, para tomar la dirección de las Escuelas Católicas Nava. El 21 de octubre de 1916, desde temprano, el patio del Colegio estaba repleto de alumnos y de padres.

La instalación y apertura de la Escuela supuso un hito importante para el Municipio de La Laguna puesto que en aquellos momentos las autoridades municipales le estaban concediendo prioridad a la enseñanza. Con la apertura de la Escuela Nava, y tras la puesta en marcha en 1913 de la Sección Universitaria de Canarias, se reforzaba su argumento histórico de capital docente del Archipiélago y se resolvían muchas de las necesidades que se le presentaban al Ayuntamiento en materia de enseñanza.

Habría que esperar al año 1923 para que el Colegio obtuviera su autorización administrativa y, poco a poco, mediante su abnegado trabajo fuera ganando el reconocimiento de la sociedad lagunera. Ello posibilitó que, en 1929, por renuncia de

los Padres Paules al legado concedido por doña Nicolasa María Cabrera Afonso, un inmueble contiguo al del Colegio en la calle de La Carrera se incorporara al Patronato Nava y permitiera ampliar el centro.

La llegada de la II República, el cambio de orientación política en el Ayuntamiento, así como determinados comportamientos anticlericales, terminaron reflejándose en la vida colegial. Disminuyó el número de alumnos, las inspecciones se multiplicaron y los Hermanos tuvieron que sustituir su hábito religioso por una vestimenta civil desde mayo de 1931.

Debido a las dificultades derivadas de la guerra y la posguerra, el Patronato tuvo problemas económicos, que conllevaron su suspensión y la transferencia de sus competencias a la Junta Provincial de Beneficencia, que pasaría a ser su titular. En febrero de 1944, el Ministerio de Educación Nacional firmaría un contrato con los Hermanos de La Salle para continuar con la gerencia de la Escuela y cumplir con el fin fundacional.

Este contratiempo, así como la inestabilidad y revuelo que generó, llevó a los Hermanos a plantearse la posibilidad de adquirir terrenos propios con la finalidad de construir un nuevo colegio, incluso al margen de la Fundación. En el año 1944, gracias a la intermediación de la Asociación de Antiguos Alumnos, compraron un solar, en el entonces barranco de Margallo, esquina calle Viana, hoy calle Heraclio Sánchez, que se convertiría en el campo de fútbol de "Los Hermanos" de La Salle. El solar reunía las dimensiones que, de acuerdo a las exigencias legales en materia educativa, permitirían construir un buen Centro.

Entretanto, la nueva situación, así como los nuevos proyectos posibilitaron la consolidación del Bachillerato. Como no estaba legalmente reconocido venía funcionando como "*Sección Laguna*", dependiente del Colegio San Ildefonso de Santa Cruz, que sí lo estaba y muchos de sus profesores alternaban en ambos colegios como titulares y los hermanos como auxiliares. Así estuvo funcionando hasta que en 1959 se reconoce el Grado Elemental y en 1967 el Grado Superior, junto con la nueva denominación de Colegio Nava La Salle.

Los años transcurridos, la solvencia pedagógica avalada por los Hermanos, la ampliación de los estudios en sus diferentes niveles y ser el único colegio privado masculino a cargo de una institución religiosa establecido en La Laguna, permitió que las distintas promociones de estudiantes que por allí pasaron terminaran proyectando la labor lasaliana a la ciudad y conformando una cadena cultural de acción recíproca que terminaría beneficiando al municipio y al Colegio. Paralelamente a la tarea educativa, los Hermanos fueron potenciando consistentes anclajes sociales como la Asociación de Antiguos Alumnos, la Congregación de María Inmaculada y San Juan Bautista de La Salle, fundada en 1919, la Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno y Nuestra Señora de La Soledad, creada en 1953, la Asociación de Padres, alfombristas, equipos en diferentes modalidades deportivas, Grupo Scout "Aguere", la Tuna "Nava-La Salle", etc.

A comienzos de los años setenta, debido a que el edificio del Colegio en la calle de La Carrera no se adaptaba a las exigencias del nuevo Plan General de Educación, éste quedó clasificado por el Ministerio como Centro de E.G.B. Desaparecía el Bachillerato y quedaba reducida su actividad a la Enseñanza General Básica.

Ante esto, los Hermanos de las Escuelas Cristianas, dada su identificación y arraigo con La Laguna decidieron vender el solar de la calle Heraclio Sánchez, y adquirir otro de considerables dimensiones en La Verdellada, donde construirían el Colegio actual.

El 24 de mayo de 1982, se inauguraría el nuevo Centro que comenzaría sus clases en el curso 1982/83. Atrás quedaban 66 años de historia y de fecunda labor en la calle de La Carrera y comenzaba una nueva etapa de 34 años, igual de fecunda, que juntas conforman el centenario que se ha celebrado.

A lo largo de estos cien años transcurridos, un importante número de hermanos de La Salle, así como profesores y profesoras seculares, han dedicado gran parte de su vida profesional a ofrecer la mejor educación al alumnado de La Salle La Laguna.

Entre ellos y a modo de homenaje a todos, recordemos la figura de Don Mateo Arvelo (para muchos Hermano Mateo, aunque era seglar) con su inseparable “complemento didáctico” (entre comillas sea dicho) una regla de madera que, con el nombre de “Periquito”, hoy sería impresentable y nada ortodoxo, pero que, curiosamente, forma parte del patrimonio que, en el apartado dedicado a la Educación, se presenta hoy en el Museo de Historia de Tenerife. Y por supuesto, nunca podremos olvidar al querido y venerado Hermano Ramón Padilla, con sus manos habitualmente manchadas con “merchromina”, tras curar rodillas, codos y las cabezas de muchos alumnos, o preparando para salir a la cofradía del Nazareno o el grupo de “Lo Divino”.

En todo este recorrido el colegio siempre ha recibido el ciento por uno de los alumnos, familias y la sociedad por la labor desarrollada. La gratitud de la Institución con todos los que han confiado a sus hijos y con todos los que han trabajado y colaborado, así como el apoyo de la sociedad con el colegio son la principal muestra de que esta propuesta educativa lasaliana mira más allá del pasado, mira al presente y futuro, como reza el lema del primer centenario “Educando desde el Corazón”.

El Pleno Corporativo ACUERDA, con 26 votos a favor, 1 en contra y 2 abstenciones de los 29 miembros asistentes, **otorgar al colegio La Salle de La Laguna, la Medalla de Oro de la Isla**, cuya entrega tendrá lugar conforme a lo dispuesto en el Reglamento.

26.- Propuesta de otorgamiento de la Medalla de Oro de la Isla a la Banda de Música Las Candelas de Candelaria.

Visto el **expediente instruido en relación con la concesión de la Medalla de Oro de la Isla a la Banda de Música Las Candelas de Candelaria**, y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1.- Que por el Pleno, en la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2017, se acordó la **iniciación del expediente correspondiente para el otorgamiento de la distinción honorífica de Medalla de Oro de la Isla a la Banda de Música Las Candelas de Candelaria.**

2.- Que, conforme a artículos 3 y 4 del Reglamento de distinciones Honoríficas de este Cabildo insular, la Medalla de Oro de la Isla se concederá por Acuerdo del Pleno Corporativo a personas físicas o a entidades sociales de cualquier orden, con el fin de premiar los especiales merecimientos y servicios extraordinarios que hayan contribuido al beneficio moral o material de la Isla de Tenerife.

3.- Que en la tramitación del expediente de referencia se ha seguido el procedimiento establecido en el Capítulo II del referido Reglamento.

4.- Que por Comisión Especial constituida en esta Corporación para la instrucción de dicho expediente se ha emitido el siguiente dictamen, relativo a la acreditación de los méritos que justifican la concesión de dicha distinción honorífica, que ha sido elevado al Pleno mediante Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular en la sesión celebrada el día 24 de abril de 2018:

“En el año 1975, el entonces Alcalde de Candelaria D. Rodolfo Afonso Hernández propuso al prestigioso músico, natural y vecino de Las Cuevecitas, D. Abilio Alonso Otazo, la idea de impartir unas clases de Solfeo a los niños del colegio, como profesor de música, con el fin de completar la formación cultural de la juventud.

Entre el Ayuntamiento y los padres de los alumnos se adquirieron los instrumentos musicales y comenzaron los ensayos en lugares diversos - el colegio, el teleclub o a la intemperie - según las circunstancias y la economía del momento.

Poco después, el Ayuntamiento puso a disposición de los músicos un servicio de transporte gratuito para ampliar sus estudios en el Conservatorio Superior de Música de Santa Cruz de Tenerife. Y posteriormente se acordó crear el Centro Cultural y Musical “Las Candelas”, que se instaló en los antiguos locales del Teleclub (o Club Juvenil) de Candelaria, en la calle Obispo Pérez Cáceres nº 14, donde hoy continúa. Así surgió la Banda de Música “Las Candelas”.

En la Semana Santa del año siguiente, 1976, se presentó oficialmente y actuó por primera vez, bajo la dirección de don Abilio Alonso Otazo, quien permaneció a su frente durante más de tres décadas y media. Desde entonces ha actuado con éxito en muchas localidades de las islas, recibiendo como recuerdo numerosos trofeos y distinciones, que están expuestos en su sede.

Entre sus actuaciones destaca su participación en los conciertos de las Fiestas de Mayo de Santa Cruz de Tenerife; en las Fiestas del Santísimo Cristo de La Laguna; en el programa “*La hora de Schumann*” de Radiocadena Española; en el concierto Homenaje al Pueblo Capitalino de 1986; o en todos los Congresos de la Federación Tinerfeña de Bandas de Música desde 1991, entre otros.

A lo largo de su historia la banda ha obtenido diversos premios y reconocimientos, como la Medalla de Plata y Mención de Honor en el Certamen Internacional de Bandas de Música “*Ciudad de Valencia*”; Premio “*Afable del Turismo*” del Centro de Iniciativas Turísticas de Candelaria-Caletillas; o primer Premio del Certamen de Bandas de Música de Tenerife, entre otros.

También ha actuado en otras islas del archipiélago: en las Fiestas Lustrales de La Gomera, en honor de Ntra. Sra. de Guadalupe; en el Hermanamiento del Municipio de Candelaria con el de Teror en Gran Canaria; o en diversos municipios de la isla de Lanzarote, entre otros.

En 1985 se creó, en el seno de esta agrupación, la Banda Juvenil de Candelaria, primera de Tenerife, con la finalidad de hacer la música más divertida a los más pequeños y facilitar su acceso a la primera banda, la cual fue dirigida inicialmente por Juan Abilio Alonso Fariña. Desde entonces han sido tres las generaciones de bandas juveniles de esta Villa, siendo la última de ellas la que recibió el nombre de “Las Candelitas”, hoy desglosada en infantil y juvenil, ambas bajo la dirección de Silvia Alonso Fariña, hija del fundador, las cuales se mantienen como entidad autónoma, con su propia vida cultural.

Hace unos años, la agrupación adulta se transformó en Banda Sinfónica y, en la actualidad, el Centro Cultural y Musical “Las Candelas” cuenta, además de con dicha agrupación, con la academia de Música, varios grupos de cámara integrados por solistas de la misma, las Bandas Infantil y Juvenil “Las Candelitas”, así como la Orquesta Sinfónica Juvenil del mismo nombre, dirigidas por doña Silvia Alonso Fariña.

En 2012, don Abilio cedió la batuta de la Banda “Las Candelas” a su nieto, don Mauro Fariña Alonso, si bien su fundador continúa perteneciendo a ella como intérprete de saxofón y colaborando en la dirección con su nieto. Por este motivo se le tributó, en noviembre de 2013, un cariñoso y sentido homenaje en el Pabellón de Deportes de Punta Larga con un notable éxito, tanto de público como de ejecución, llevándose a cabo el estrenos del Pasodoble Don Abilio, obra de otro músico de la

Academia, el compositor Bernardo Rodríguez, interpretado en su honor por la Banda Las Candelas.

En los últimos años, la Banda ha dado conciertos con prestigiosas agrupaciones o artistas, como la Banda del Regimiento de Infantería Tenerife 49 y la Música del Mando de Canarias o los cantantes Rafael Flores “El Morocho” y Francisco Flores. También ha organizado cinco conciertos especiales “A orillas del mar”, en honor a la Patrona de Canarias, en los que ha actuado con prestigiosos artistas como Chago Melián, José Manuel Ramos, Alba y Francisco Cano, Esther Ovejero, Goyo Tavío, Yanira Martín, Rubén Simeó, Agrupación folclórica “Igonce”, Los Sabanderos y con los tenores Celso Albelo y Badel Albelo.

Entre los músicos que se han formado en la Academia de Las Candelas figuran: el compositor, director de orquesta y coros, así como miembro de la Academia de Bellas Artes de San Fernando, Emilio Coello Cabrera; el primer oboe de la Orquesta Sinfónica de Qatar, Germán Díaz Blanco; los profesores de la Banda Sinfónica de Tenerife, Antonio L. Fariña Díaz (tuba), Jesús Castellano Marrero (fagot), Evaristo Ramos Alberto (bombardino) y Máximo Sabina Plasencia (trombón); y la profesora de flauta de la Escuela Municipal de Música de Adeje, Elena Fariña Alonso.

Por todo lo expuesto, la Banda Las Candelas es merecedora de la distinción honorífica Medalla de Oro de la Isla de Tenerife”.

El Pleno Corporativo ACUERDA, con 27 votos a favor y 2 abstenciones de los 29 miembros asistentes, **otorgar a la Banda de Música Las Candelas de Candelaria, la Medalla de Oro de la Isla**, cuya entrega tendrá lugar conforme a lo dispuesto en el Reglamento.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE ASESORAMIENTO JURÍDICO.

27.- Propuesta relativa al informe del Cabildo Insular sobre la modificación de los estatutos de la Mancomunidad del Nordeste de Tenerife

Vista la solicitud de informe remitida por la **MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS DEL NORDESTE DE TENERIFE** en relación con la **modificación de los Estatutos** aprobada mediante acuerdos de la Junta General Extraordinaria de fechas 26 de octubre y 15 de diciembre de 2016.

La propuesta de modificación estatutaria remitida a esta Corporación y que fue aprobada por la Junta General de la Mancomunidad en sesiones antes indicadas, según consta en el certificado expedido por la Secretaría General de la Mancomunidad de Municipios del Nordeste de Tenerife, afecta al artículo 2 de la redacción del texto remitido, relativo a las facultades y competencias, al artículo 3, relativo al ámbito territorial, al artículo 4, sede de la Mancomunidad, al artículo 6, relativo a símbolos y emblemas o distintivos, al artículo 7, relativo a los fines, a los artículos 8 y 9 relativos a la prestación de los servicios y potestades y prerrogativas, respectivamente, al art. 18, relativo a las competencias de la Comisión Ejecutiva, a los artículos 19 y 20 relativos a las sesiones de la Junta y de la Comisión Ejecutiva, al artículo 21 al personal, al artículo 24, relativo a la aportación de cada Ayuntamiento a la Mancomunidad, y los artículos 25, 26, 27 y 28, relativos a la separación, disolución de la Mancomunidad y modificación estatutaria.

Por la Asesoría Jurídica de esta Corporación se ha emitido informe con fecha de 17 de abril de 2018, con el objeto de analizar la adecuación a derecho de la

propuesta de modificación remitida por la citada Mancomunidad, formulándose al respecto las observaciones que en dicho informe se indican.

Conforme establece el artículo 44 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local, el procedimiento de aprobación de los estatutos de las mancomunidades se determinará por la legislación de las comunidades autónomas. A tal efecto, el artículo 63 de la Ley 7/2015, de Municipios de Canarias dispone que entre las actuaciones a realizar en el procedimiento de constitución de las Mancomunidades y de elaboración y aprobación de sus Estatutos, se encuentra la de la emisión de **informe del Pleno del Cabildo insular respectivo**.

Por todo lo expuesto, visto informe jurídico emitido por la Asesoría Jurídica, así como propuesta del Sr. Presidente de la Corporación y, de conformidad a lo dictaminado por la **Comisión Plenaria del Área de Presidencia**, el Pleno de la Corporación, por unanimidad, adopta el siguiente **ACUERDO**:

PRIMERO.- Emitir el siguiente informe en cumplimiento de lo establecido en el artículo 63 de la Ley 7/2015, de Municipios de Canarias:

"Vista solicitud de informe remitida por la **MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS DEL NORDESTE DE TENERIFE** en relación con la **modificación de los Estatutos** aprobada mediante acuerdos de la Junta General Extraordinaria de fechas 26 de octubre y 15 de diciembre de 2016.

En cumplimiento de la función que legalmente tiene atribuida la Asesoría Jurídica por aplicación de lo dispuesto en el artículo 129 de la **Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local** (en adelante LRBRL), en relación con lo establecido en el artículo 20.4 del Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y en cumplimiento de lo previsto en el artículo **44.3.b) de la LRBRL** -que exige en el procedimiento de aprobación de los estatutos de las mancomunidades, que se determinará por la legislación de las comunidades autónomas, la emisión de informe sobre el proyecto de estatutos por parte de la Diputación o Diputaciones provinciales interesadas-, y artículo **63.5 de la Ley 7/2015, de 1 de abril, de Municipios de Canarias**, que exige en el procedimiento "Informe del Pleno del Cabildo insular respectivo"; esta **ASESORÍA JURÍDICA** emite el siguiente **INFORME**:

Las mancomunidades de municipios no son entidades locales consagradas en la **Constitución Española** y tampoco han sido configuradas por el legislador básico como entidades cuya existencia dependa de la voluntad de las Comunidades Autónomas, toda vez que el artículo 44.1 de la LRBRL reconoce a los municipios el derecho a asociarse en su doble vertiente de libertad de creación de mancomunidades y libertad de no ser obligados a asociarse o a permanecer en ellas, como clara materialización del principio de autonomía local y como reconocimiento al derecho de las entidades locales a cooperar y asociarse con otras entidades locales.

Por su parte, en la **legislación básica de Régimen Local**, el artículo 3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril (LRBRL), además de reconocer como entidades locales territoriales al municipio, a la provincia y a la isla, señala en su párrafo 2º que "*gozan asimismo de la condición de Entidades Locales: (...) c) Las Mancomunidades de Municipios*". Así, para el cumplimiento de sus fines y en el ámbito de sus respectivas competencias, las Entidades Locales, incluyendo las Mancomunidades, tienen plena capacidad jurídica para adquirir, poseer, reivindicar, permutar, gravar o enajenar toda clase de bienes, celebrar contratos, establecer y explotar obras o servicios públicos, obligarse, interponer recursos y ejercitar acciones.

Tras la aprobación de la **Ley 57/2003, de 16 de diciembre**, de medidas para la modernización del gobierno local, se introdujeron una serie de reformas en el articulado de LRBRL, que afectaron a las entidades locales. Entre las mismas cabe destacar el **refuerzo del papel de las mancomunidades de municipios en nuestro**

sistema local, de forma que, por una parte, se mejoró la regulación de sus potestades -atribuyéndoles la citada ley básica estatal en el artículo 4.3 de dicha LRBRL, las mismas potestades que a las entidades locales territoriales antes citadas- y, por otra parte, en el artículo 44 de aquélla se estableció la posibilidad de que las mismas pudieran ser creadas entre municipios de distintas comunidades autónomas, en los términos de sus legislaciones respectivas. El artículo 44 de la LRBRL quedó redactado, tras la modificación operada por la Ley 57/2003, en los términos siguientes:

"1. Se reconoce a los municipios el derecho a asociarse con otros en mancomunidades para la ejecución en común de obras y servicios determinados de su competencia.

2. Las mancomunidades tienen personalidad y capacidad jurídicas para el cumplimiento de sus fines específicos y se rigen por sus Estatutos propios. Los Estatutos han de regular el ámbito territorial de la entidad, su objeto y competencia, órganos de gobierno y recursos, plazo de duración y cuantos otros extremos sean necesarios para su funcionamiento.

En todo caso, los órganos de gobierno serán representativos de los ayuntamientos mancomunados.

3. El procedimiento de aprobación de los estatutos de las mancomunidades se determinará por la legislación de las comunidades autónomas y se ajustará, en todo caso, a las siguientes reglas:

a) La elaboración corresponderá a los concejales de la totalidad de los municipios promotores de la mancomunidad, constituidos en asamblea.

b) La Diputación o Diputaciones provinciales interesadas emitirán informe sobre el proyecto de estatutos.

c) Los Plenos de todos los ayuntamientos aprueban los estatutos.

4. Se seguirá un procedimiento similar para la modificación o supresión de mancomunidades.

5. Podrán integrarse en la misma mancomunidad municipios pertenecientes a distintas comunidades autónomas, siempre que lo permitan las normativas de las comunidades autónomas afectadas."

Posteriormente, la **Ley 27/2013, de 27 de diciembre**, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, recogió en su **Disposición transitoria undécima** lo siguiente:

"En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las mancomunidades de municipios deberán de adaptar sus estatutos a lo previsto en el artículo 44 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, para no incurrir en causa de disolución.

Las competencias de las mancomunidades de municipios estarán orientadas exclusivamente a la realización de obras y la prestación de los servicios públicos que sean necesarios para que los municipios puedan ejercer las competencias o prestar los servicios enumerados en los artículos 25 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

El expediente para la disolución será iniciado y resuelto por la Comunidad Autónoma, y en todo caso conllevará: a) Que el personal que estuviera al servicio de la mancomunidad disuelta quedará incorporado en las Entidades Locales que formaran parte de ella de acuerdo con lo previsto en sus estatutos. b) Las Entidades Locales que formaran parte de la mancomunidad disuelta quedan subrogadas en todos sus derechos y obligaciones."

En cuanto a la modificación estatutaria y el **procedimiento** para llevarla a cabo, será el establecido en el **artículo 63 de la Ley 7/2015, de Municipios de Canarias**, el cual dispone lo siguiente:

"El procedimiento de constitución de las Mancomunidades y de elaboración y aprobación de sus Estatutos será el siguiente:

1.º Acuerdo de iniciación de constitución adoptado por los Plenos de los Ayuntamientos promotores. En dicho acuerdo también se encomendará la competencia de gestión del procedimiento en uno de ellos, que lo tramitará en representación de todos y custodiará los documentos originales.

2.º Elaboración del anteproyecto de los Estatutos, con los estudios, informes y demás antecedentes que acrediten su legalidad, acierto y oportunidad, por una Comisión técnica designada al efecto por los Plenos de los Ayuntamientos promotores.

3.º Aprobación del proyecto por la asamblea de todos los Concejales de los municipios promotores. El funcionamiento de esta asamblea será el que determinen los Plenos de los Ayuntamientos promotores y, en su defecto, las normas básicas reguladoras de los órganos colegiados.

4.º Exposición al público del proyecto durante 20 días, mediante anuncio inserto en el «Boletín Oficial» de la provincia respectiva.

5.º Informe del Pleno del Cabildo insular respectivo. Cuando se trate de Mancomunidades de municipio pertenecientes a diferentes islas deberán emitir informe los cabildos respectivos.

6.º Aprobación definitiva de los Estatutos por los Plenos de todos los Ayuntamientos interesados, por acuerdos adoptados por la mayoría exigida por la legislación básica estatal.

7.º Publicación íntegra de los Estatutos aprobados en el o los boletines oficiales de la provincia, sin cuyo requisito no entrarán en vigor."

Por su parte, el **Tribunal Supremo**, en la Sentencia de 14 de noviembre de 2016, en relación a la autonomía local, recoge lo siguiente:

"El principio de autonomía local, garantizado en los artículos 137, 140 y 141 de la Constitución española, según una consolidada doctrina del Tribunal Constitucional, sentada en las sentencias 4/1981, de 2 de febrero y las posteriores 32/1981, de 28 de julio; 84/1982, de 23 de diciembre; 170/1989, de 19 de octubre; 214/1989, de 21 de diciembre; 148/1991, de 4 de julio; 46/1992, de 2 de abril; 40/1998, de 19 de febrero; 159/2001, de 5 de julio; 240/2006, de 20 de julio, y la 111/2016, de 9 de junio, y de esta Sala de lo Contencioso – Administrativo del Tribunal Supremo, expuesta en las sentencias de 18 de julio de 1997 (RA 6333/1992), 20 de enero de 2005 (RC 6904/2001) y 26 de julio de 2006 (RC 1346/2004), no se opone a que la Administración del Estado ejerza, por razones de interés general y con base en una específica previsión legal, control sobre actuaciones de las Entidades locales que comprometan gravemente el ejercicio de competencias de titularidad estatal, siempre que éste no sea establecido con carácter indeterminado o genérico. En la sentencia de esta Sala de 20 de enero de 2005 (RC 6904/2001), hemos fijado el alcance del principio de autonomía local enunciado en los artículos 137 , 140 y 141 de la Constitución española , en los siguientes términos:

«[...] El principio de autonomía local consagrado en la Constitución como principio estructural rector de la organización territorial, cuyo desarrollo corresponde al legislador, que garantiza a los Entes territoriales de ámbito municipal o provincial la capacidad de decidir libremente y bajo su plena responsabilidad entre varias opciones legalmente posibles, aquella que estime oportuna con arreglo a criterios esencialmente políticos, que es circunstancial a su caracterización como poder público territorial y a

su capacidad de autodeterminación de sus propios intereses, es compatible con la existencia de controles de legalidad ejercidos por otra Administración de ámbito territorial superior por razones puntuales, siempre que ostenten un título competencial habilitante y que no sea susceptible de configurarse como un control genérico, indeterminado o jerárquico.»

La propuesta de modificación estatutaria remitida a esta Corporación y que fue aprobada por la Junta General de la Mancomunidad en sesiones celebradas los días 26 de octubre y 15 de diciembre de 2016, según certificado expedido por la Secretaría General de la Mancomunidad de Municipios del Nordeste de Tenerife, afecta al artículo 2 de la redacción del texto remitido, relativo a las facultades y competencias, al artículo 3, relativo al ámbito territorial, al artículo 4, sede de la Mancomunidad, al artículo 6, relativo a símbolos y emblemas o distintivos, al artículo 7, relativo a los fines, a los artículos 8 y 9 relativos a la prestación de los servicios y potestades y prerrogativas, respectivamente, al art. 18, relativo a las competencias de la Comisión Ejecutiva, a los artículos 19 y 20 relativos a las sesiones de la Junta y de la Comisión Ejecutiva, al artículo 21 al personal, al artículo 24, relativo a la aportación de cada Ayuntamiento a la Mancomunidad, y los artículos 25, 26, 27 y 28, relativos a la separación, disolución de la Mancomunidad y modificación estatutaria.

En el presente informe se procede a analizar la adecuación a derecho de la propuesta remitida, formulándose las observaciones al mismo que se indican a continuación:

PRIMERA.- Modificación por supresión del contenido del **artículo 3** relativo al **ámbito territorial**.

La omisión de este aspecto parece obedecer a un error de transcripción que deberá subsanarse toda vez que, ineludiblemente, el ámbito territorial debe figurar en los Estatutos por los que se rige la Mancomunidad (art. 44.2 LRBRL).

SEGUNDA.- Se incluye en la redacción propuesta el **artículo 6**, bajo la rúbrica **“símbolos y emblemas o distintivos”** estableciendo que *“mediante acuerdo adoptado por la Junta de la Mancomunidad, por unanimidad, ésta adoptará sus símbolos, emblemas o distintivos de identificación colectiva”*.

Con carácter preliminar se hace preciso determinar el **régimen jurídico** aplicable en materia de competencias, organización y funcionamiento de las mancomunidades.

El **artículo 3 de la Ley 7/2015, de municipios de Canarias**, dictada en desarrollo de la legislación estatal en materia de Régimen Local, establece que los municipios, las áreas metropolitanas y las mancomunidades de municipios, se rigen por **la legislación básica estatal, por la ley canaria y la normativa propia de aquellos en sus aspectos competencial, organizativo y de funcionamiento**.

Por tanto, atendiendo a la prelación normativa expuesta, debemos tener en cuenta el régimen jurídico aplicable en materia de competencias, organización y funcionamiento de las mancomunidades:

1. En primer lugar, deberá estarse a lo establecido en la **legislación básica de Régimen Local**.

Así, por un lado, el artículo 44 de la LRBRL dispone que las mancomunidades se rigen por sus propios Estatutos, por lo que cabría admitir, en principio, que los mismos previesen el régimen de mayorías que estimaran conveniente.

No obstante, por otro lado, debe tenerse en cuenta que la propia LRBRL contiene en su artículo 47 el régimen de mayorías aplicable a la adopción de acuerdos por parte de las Corporaciones Locales, y en particular el apartado 2, letra e), requiere para el acuerdo de adopción o modificación de *bandera*,

enseña o escudo, el voto favorable de la **mayoría absoluta** del número legal de miembros de la entidad.

Para la adecuada interpretación de ambos preceptos hemos de acudir a la **Sentencia del Tribunal Constitucional 33/1993, de 1 de febrero de 1993**, en la que se dispone lo siguiente:

"(...) No se niega que el artículo 47.2 LBRL sea básico y básicos son los supuestos de mayoría reforzada para la adopción de acuerdos de las Corporaciones Locales que prevé. (...).

*Otro es el caso de la mayoría de dos tercios que el artículo 47.2 LBRL requiere para cuatro supuestos muy singularizados (mayoría que ha sido suprimida de la vigente LRBRL), en los que se ponen en juego aspectos constitutivos de la propia Corporación Local o elementos fundamentales de su estructura. Su gravedad y trascendencia explicaría, según el Abogado del Estado, la alteración de la regla general y **la exigencia de una mayoría reforzada, concebida con carácter rigurosamente excepcional**, por lo que la relación de supuestos incluido en dicho precepto operaría como un **límite negativo para el legislador autonómico con competencias sobre Régimen Local**, que no podría ampliar a discreción tal listado sin comprometer significativamente el modelo de funcionamiento democrático de las Corporaciones Locales.*

*Ha de darse la razón al Abogado del Estado ya que el listado de supuestos incluido en el 47.2 de la LBRL es cerrado y exhaustivo (...). De este modo, la excepción misma aparece como norma básica y **el legislador autonómico no puede ampliar a discreción aquellos listados**, si así no fuera podría quedar comprometido el modelo básico legal de funcionamiento democrático de las Corporaciones Locales que, en sus elementos esenciales, es el mismo en todo el territorio del Estado.*

En consecuencia, la fijación por el legislador catalán de un nuevo supuesto para el que se exige la referida mayoría cualificada, vulnera la normativa básica contenida en el artículo 47.2 de la LRBRL, lo que conlleva la nulidad de los preceptos que lo infringen."

De lo expuesto, cabe afirmar que si el régimen de mayorías es una materia indisponible para el legislador autonómico, no puede ser admitido que sea materia disponible para la norma estatutaria, por lo que cabe concluir que resulta de aplicación la **mayoría absoluta** establecida en el artículo 47.2.e) de la LRBRL para el acuerdo de adopción o modificación de *bandera, enseña o escudo* de la Mancomunidad.

2. En defecto de previsión de la LRBRL, resultaría de aplicación en segundo lugar, la Ley autonómica 7/2015, de Municipios de Canarias y en su defecto, la normativa propia de las mancomunidades, sus Estatutos.
3. Finalmente, en ausencia de previsión estatutaria, resultaría de aplicación el Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986 (en adelante ROF), que dispone que en defecto de regulación expresa en los Estatutos de las Mancomunidades, las Juntas de las Mancomunidades ejercerán las atribuciones y ajustarán su funcionamiento a las normas del ROF referentes al Pleno del Ayuntamiento.

TERCERA.- El artículo 8 incluido en la propuesta de modificación, dispone lo siguiente:

*"La aplicación de los anteriores **finés** se entenderá en todo caso bajo los siguientes **criterios**:*

a) Prestación de Programas mancomunados a las Administraciones para su ejecución por convenio y con la participación de éstas.

b) *Apoyo a los miembros de la Mancomunidad ante las Administraciones Públicas para la consecución de obras que por su carácter sean difícil conseguirlas individualmente y que, sin embargo tengan un interés generalizado.*

La puesta en marcha de cada uno de estos servicios requerirá el acuerdo de la Junta de la Mancomunidad que, aprobados previamente por cada Ayuntamiento y entre otros aspectos, tendrá especialmente en cuenta la situación de los mismos en cada uno de los Municipios con arreglo a la legislación vigente en caso de que su organización así lo requiera, aprobará el correspondiente Reglamento en que se recoja la normativa específica”.

Aunque el artículo 7 de los estatutos no es objeto de modificación, es preciso invocarlo para aclarar la interpretación correcta del transcrito artículo 8. El artículo 7 declara un fin genérico perseguido por la Mancomunidad y relaciona a continuación en los apartados 7.1 al 7.12 las competencias de la Mancomunidad para la consecución de ese fin. Entre ellas, el apartado 7.12. recoge que a la Mancomunidad le corresponderá *"la ejecución de los planes supramunicipales (...)".*

Dicho esto, cuando el artículo 8 dispone que *"la aplicación de los fines"* del artículo 7 se entenderá bajo los siguientes *"criterios"*, cabe realizar las siguientes precisiones conceptuales:

1. Los fines del artículo 7 no son tales fines, sino que son las competencias de la mancomunidad, entendiéndose por tales, a la luz del artículo 25 de la LRBRL, las diversas materias o sectores de la acción pública sobre los que pueden actuar las respectivas entidades locales, de acuerdo con la atribución conferida legalmente.

2. Los criterios del artículo 8 no dejan de ser también competencias como las del artículo 7, que deben cumplir también el límite de no exceder del marco competencial de los artículos 25 y 26 de la LRBRL, especialmente el de la letra a) de dicho artículo.

3. No se alcanza a comprender el alcance y significado del subapartado a) *"Prestación de Programas mancomunados a las Administraciones para su ejecución por convenio y con la participación de éstas"*. Los aspectos que generan confusión son los siguientes:

a) De la lectura de este apartado no se desprende que nos encontremos ante una competencia distinta de la enunciada en el artículo 7.2 que, con carácter genérico, atribuye a la Mancomunidad la competencia para *"elaborar y ejecutar proyectos comunes en materia de infraestructura que afecten a los municipios mancomunados para posibilitar el desarrollo socioeconómico integral..."*. También el artículo 7.12 le atribuye *"la ejecución de los planes Supramunicipales, debidamente aprobados por todos los Ayuntamientos que abarquen obras y servicios de carácter municipal"*.

Sin perjuicio de que, desde un punto de vista sistemático, esta competencia debería ubicarse en el artículo anterior, dedicar un precepto aparte a estos programas nos parece una duplicidad innecesaria.

b) La *"prestación de los programas mancomunados a las Administraciones para su ejecución por convenio y con la participación de éstas"* nos plantea dos dudas: quiénes son los destinatarios de los programas y a quiénes se refiere el precepto cuando determina *"con la participación de éstas"*.

- Si la respuesta es que se prestan a los propios integrantes de la mancomunidad, resulta innecesario formalizar un convenio.

- Si los programas a que se refiere este apartado se prestan a otras Administraciones Públicas que no están integradas en la mancomunidad -lo que justificaría la necesidad de convenio-,

existiría una extralimitación competencial, ya que el ámbito propio de actuación de estas entidades asociativas queda circunscrito al territorio de los municipios integrados en la misma. En tal sentido, una cosa es la colaboración interadministrativa a través de la figura del convenio, al que se dedica otro artículo, el 10, y otra bien distinta es la aprobación de programas que tengan por destinatarios a municipios no integrados.

4. Tampoco se entiende la función de apoyo a los miembros de la Mancomunidad para la "consecución de obras". Si las obras son de interés común, entra dentro de las competencias de la Mancomunidad instar directamente a las Administraciones competentes (se entiende que de ámbito territorial superior), la ejecución o financiación de dichas obras, sin necesidad de "apoyar" a un municipio asociado para que actúe a título individual.

5. No se comprende el alcance y la finalidad del último párrafo del artículo 8, cuya redacción es confusa. El tenor literal del mismo es el siguiente: *"La puesta en marcha de cada uno de estos servicios requerirá el acuerdo de la Junta de la Mancomunidad que, aprobados previamente por cada Ayuntamiento, y entre otros aspectos, tendrá especialmente en cuenta la situación de los mismos en cada uno de los Municipios con arreglo a la legislación vigente en caso de que su organización así lo requiera, aprobará el correspondiente Reglamento en que se recoja la normativa específica"*.

Tampoco entendemos la especialidad de la que gozan las competencias de los apartados a) y b), para que se exija acuerdo de la Junta de la Mancomunidad al respecto, en los términos que en dicho apartado se indican.

CUARTA.- El artículo 9 determina las **potestades** que corresponden a la Mancomunidad para el cumplimiento de sus fines, si bien no se entiende qué es lo que tienen que ratificar los Ayuntamientos, toda vez que la atribución de las potestades se realiza "ope legis" por el legislador estatal y no precisa acuerdo alguno por parte de las entidades que conforman la Mancomunidad.

Sin perjuicio de lo expuesto, el elenco de potestades que se ha incluido en la modificación propuesta es conforme a lo establecido en el artículo 4.3 de la LRBRL que remite a las asignadas en el apartado 1 de dicho artículo a los municipios, provincias e islas. En la referencia a la presunción de legitimidad y ejecutividad de sus actos debe sustituirse "legitimada" por "legitimidad".

QUINTA.- El artículo 19 relativo a las sesiones de la **Junta de la Mancomunidad**, incluye que las **sesiones de carácter extraordinario** se celebrarán a propuesta de una tercera parte *"sin perjuicio de lo legalmente establecido"*.

Teniendo en cuenta el orden de prelación normativa recogido en el apartado SEGUNDO del informe, cabe señalar que, la LRBRL regula en el **artículo 46** el régimen de sesiones de las Entidades Locales y, en el apartado 2º, las del Pleno (al que debe asimilarse la Junta de la Mancomunidad), por lo que deberá estarse en todo caso, al régimen establecido en dicho precepto, cuyo tenor es el siguiente:

"(...) 2. En todo caso, el funcionamiento del Pleno de las Corporaciones Locales se ajusta a las siguientes reglas:

a) El Pleno celebra sesión ordinaria como mínimo cada mes en los Ayuntamientos de municipios de más de 20.000 habitantes y en las Diputaciones Provinciales; cada dos meses en los Ayuntamientos de los municipios de una población entre 5.001 habitantes y 20.000 habitantes; y cada tres en los municipios de hasta 5.000 habitantes. Asimismo, el Pleno celebra sesión extraordinaria cuando así lo decida el Presidente o lo solicite la cuarta parte, al menos, del número legal de miembros de la Corporación, sin que ningún concejal pueda solicitar más de tres anualmente. En este

último caso, la celebración del mismo no podrá demorarse por más de quince días hábiles desde que fuera solicitada, no pudiendo incorporarse el asunto al orden del día de un Pleno ordinario o de otro extraordinario con más asuntos si no lo autorizan expresamente los solicitantes de la convocatoria.

Si el Presidente no convocase el Pleno extraordinario solicitado por el número de concejales indicado dentro del plazo señalado, quedará automáticamente convocado para el décimo día hábil siguiente al de la finalización de dicho plazo, a las doce horas, lo que será notificado por el Secretario de la Corporación a todos los miembros de la misma al día siguiente de la finalización del plazo citado anteriormente. En ausencia del Presidente o de quien legalmente haya de sustituirle, el Pleno quedará válidamente constituido siempre que concurra el quórum requerido en la letra c) de este precepto, en cuyo caso será presidido por el miembro de la Corporación de mayor edad entre los presentes.

b) Las sesiones plenarias han de convocarse, al menos, con dos días hábiles de antelación, salvo las extraordinarias que lo hayan sido con carácter urgente, cuya convocatoria con este carácter deberá ser ratificada por el Pleno. La documentación íntegra de los asuntos incluidos en el orden del día, que deba servir de base al debate y, en su caso, votación, deberá figurar a disposición de los Concejales, desde el mismo día de la convocatoria, en la Secretaría de la Corporación.(...)"

SEXTA.- El artículo 20 de los Estatutos, relativo a las **sesiones de la Comisión Ejecutiva**, dispone que las mismas "se celebrarán en función del régimen de funcionamiento aprobado al efecto por la Junta General, siendo necesario para su aprobación un quórum de 2/3 de miembros de la Mancomunidad. El régimen de sesiones, acuerdos, votación, convocatoria y cuantos actos deriven del funcionamiento de la misma, se regirá en lo no previsto en los presentes Estatutos, por lo previsto en el vigente Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico".

Con carácter preliminar, a la vista de la redacción contenida en los estatutos, conviene distinguir entre el concepto de quórum de constitución, entendiéndose por tal el exigido legal o reglamentariamente para la válida constitución de un órgano y el quórum de adopción de acuerdos, esto es, la mayoría exigida legal o reglamentariamente para la válida adopción de un acuerdo por un órgano.

Así pues, sobre el establecimiento del quórum exigido en el artículo 20 ("siendo necesario para su aprobación un quórum de 2/3 de miembros de la Mancomunidad"), cabe afirmar lo siguiente:

1. Si la intención del artículo 20 de los estatutos es, como parece, regular el **quórum para la válida constitución de las sesiones** de la Comisión Ejecutiva, sería necesario sustituir el término "aprobación" por los términos "válida constitución", toda vez que no se estaría pretendiendo regularla mayoría necesaria para la adopción del acuerdo, sino el quórum mínimo exigido para la constitución y posterior celebración de la sesión del órgano en la que se materializará la formación de la voluntad del mismo.
2. Si por el contrario, la intención del artículo 20 de los estatutos es regular el quórum necesario para la **adopción de los acuerdos** adoptados por la Comisión Ejecutiva, sería necesario precisar dicho aspecto en la redacción del artículo, con absoluta claridad, dada la trascendencia de la norma.
3. Si la intención del artículo 20 es regular la **mayoría** necesaria para la adopción del acuerdo para la aprobación del régimen de funcionamiento de la Comisión Ejecutiva al que se refiere el último inciso, debería asimismo precisarse con la misma claridad.
4. En uno u otro caso, debería precisarse en los estatutos que el quórum exigido lo es respecto del "número legal de miembros de la Comisión Ejecutiva" y no "de los miembros de la Mancomunidad", si bien a efectos

prácticos existe coincidencia numérica en ambos casos, ya que tanto la Mancomunidad como la Comisión Ejecutiva están integradas por cinco miembros.

5. En cuanto a la remisión al "*vigente Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico*", no puede hacerse valoración alguna dado que no se dispone del mismo.
6. Por otro lado, tras el análisis del artículo 20 relativo a la Comisión Ejecutiva, se observa que no se contiene en los Estatutos regulación similar para el régimen de sesiones de la Junta General de la mancomunidad.

SÉPTIMA.- En el **artículo 24.1**, relativo a la aportación de cada Ayuntamiento a la Mancomunidad, se incorporan las actuaciones a seguir en caso de **retraso en el pago de la cuota**.

Se incluye en la modificación propuesta lo siguiente: "(...) *remitiéndose la información del estado de la deuda contraída con carácter mensual, acompañada de un informe del cumplimiento del servicio (incluso seguimiento por señal GPS)*".

Respecto a la referencia al GPS, sin perjuicio de que se desconoce lo que se pretende al solicitar el seguimiento por señal GPS, cabe señalar que no se determina con claridad a quién le corresponde remitir la información del estado de la deuda y quién es el destinatario del informe. Por otra parte, en cualquier caso, no se aprecia que la norma estatutaria, como norma de organización y funcionamiento, sea el lugar idóneo para determinar el modo de seguimiento del servicio.

Como consecuencia de lo anterior, debe asimismo valorarse el hecho de las dificultades técnicas añadidas que supondrán el citado requisito de seguimiento del servicio por satélite, con los efectos que podrían resultar respecto del cumplimiento de los plazos previstos por la legislación vigente en materia de pago a proveedores de la mancomunidad, toda vez que un retraso en los condicionantes impuestos podrían impedir cumplir los pagos en los plazos tasados legalmente.

Por otro lado, se incluye en la modificación propuesta que si pasado el plazo de 15 días desde el requerimiento del ingreso sin que el mismo se hubiere producido, "*la Intervención quedará autorizada a detraer de los recursos del REF, Comunidad Autónoma o Estado Central, las cantidades adeudadas por el deudor*". Al respecto, debe señalarse, por un lado, que estos ingresos no se encuentran entre los ingresos previstos en los estatutos de la mancomunidad, con lo que no parece posible la detracción de unos ingresos que no forman parte del patrimonio de la mancomunidad. Por otro lado, se hace preciso determinar que, en todo caso, la actuación material de detracción de la Intervención se realizará, previa la adopción del acuerdo por el órgano competente que a tal efecto se determine.

Finalmente, en el párrafo último de dicho artículo se señala que "*e/ incumplimiento reiterado en situación de deudor*" será causa suficiente para proceder a su separación definitiva de la Mancomunidad, siendo conveniente, a la vista del efecto previsto, determinar el alcance material y temporal del incumplimiento; esto es, cuántos supuestos de incumplimiento originarán los efectos previstos y en su caso, fijación de número de cuotas impagadas, en qué período de tiempo, etc.

OCTAVA.- En cuanto a la **separación de la Mancomunidad**, el **artículo 25 apartado 1** de los Estatutos dispone: "*Podrá separarse cualquier municipio previo acuerdo favorable del Pleno respectivo del Ayuntamiento, adoptado con el quórum 2/3 de los miembros de la Mancomunidad*". Al respecto:

1.- Debe reiterarse lo ya expuesto en relación con el quórum en el apartado SEXTO del presente informe.

2.- Teniendo en cuenta el orden de prelación normativa recogido en el apartado SEGUNDO del informe y las conclusiones vertidas en él sobre el régimen de mayorías, cabe señalar que sobre el particular habrá que estar a la mayoría exigida en el artículo 47.2.g) de la LRBRL, que exige el voto favorable de la **mayoría absoluta** del número legal de miembros del Pleno para los acuerdos de creación, modificación o disolución de Mancomunidades, así como los de adhesión a las mismas, pudiendo entenderse que el supuesto de separación previsto en dicho artículo es asimilable al de adhesión previsto legalmente.

3.- Se indica nuevamente que la mayoría se computa respecto de los miembros del órgano competente del Ayuntamiento y no de los miembros de la Mancomunidad, al tratarse de un acuerdo del Pleno del Ayuntamiento respectivo, no de la Mancomunidad.

4.- Se incorpora también en la propuesta de modificación, entre las consecuencias derivadas de la separación, la del abono por parte del ayuntamiento correspondiente, de *"la parte proporcional de los gastos en medios materiales, personal, indemnizaciones por despidos, etc."*, si bien debería precisarse la fecha hasta la que aquél asumirá esos gastos y los demás que ya constan previstos en dicho artículo, apartado 3.

5.- Si bien el artículo 25 no es objeto de modificación, ha de advertirse que lo que el apartado 2 contempla como requisito para la separación (estar al corriente de sus obligaciones y aportaciones respecto de la Mancomunidad), no es tal requisito, pues si lo considerásemos como tal, estaría en contradicción con el apartado 2 del artículo 24, que considera el incumplimiento de las aportaciones económicas como una causa para "proceder a su separación definitiva".

NOVENA.- Por lo que respecta a la **disolución de la Mancomunidad**, el artículo 26.d) de los estatutos dispone que la misma procede, entre otras causas, *"Cuando así lo acuerden los Ayuntamientos mancomunados con el quórum de 2/3 de los miembros de la Mancomunidad"*, dándose por reproducidas todas las observaciones manifestadas en relación al quórum, recogidas en el presente informe.

En el artículo 27 se dispone que los acuerdos de los Ayuntamientos que decidan disolver la Mancomunidad se adoptarán "por quórum de 2/3 de miembros de la Mancomunidad". Se dan por reproducidas también, todas las observaciones ya expuestas sobre el particular en los apartados SEGUNDO y OCTAVO del presente informe, significándose además, que la mayoría exigible sería la del artículo 47.2.g) de la LRBRL, que exige el voto favorable de la **mayoría absoluta** del número legal de miembros del Pleno para los acuerdos de creación, modificación o disolución de Mancomunidades que, en todo caso, lo sería respecto del número legal de miembros de órgano competente del Ayuntamiento, no de los miembros de la Mancomunidad.

Se incorpora también, en la propuesta de modificación, entre las consecuencias derivadas de la separación, la del abono por parte del ayuntamiento correspondiente, de *"la parte proporcional de los gastos en medios materiales, personal, indemnizaciones por despidos, etc."*, si bien debería precisarse la fecha hasta la que aquél asumirá esos gastos y los demás que ya constan previstos en dicho artículo, apartado 3.

Es todo cuanto procede informar en derecho por esta Asesoría Jurídica, procediéndose a elevar el presente informe al **Pleno de esta Corporación Insular**, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 44.3.b) de la LRBRL y artículo 63.5 de la Ley 7/2015, de 1 de abril, de Municipios de Canarias, para su conocimiento y adopción del correspondiente acuerdo. "

SEGUNDO.- Dar traslado del mismo a la Mancomunidad del Nordeste para conocimiento y efectos oportunos en relación a las observaciones que en el mismo se contienen.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE PRESUPUESTOS Y GASTO PÚBLICO.

28.- Aprobación inicial del expediente de modificación de créditos nº 3 del Presupuesto del Cabildo Insular de Tenerife para el ejercicio 2018.

Visto dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia celebrada el día 23 de abril de 2018, relativo a propuesta de aprobación del Expediente nº 3 de Modificación de Créditos dentro del Presupuesto de este Cabildo para el presente año una vez incorporada la enmienda presentada por el portavoz del grupo Coalición Canaria en el período de exposición del expediente a los portavoces de los Grupos Políticos; previos informes del Servicio de Presupuestos y Gasto Público y de la Intervención General, el Pleno, por unanimidad, acuerda aprobar el expediente de modificación de créditos nº 3 de acuerdo con el siguiente detalle:

ALTAS DE GASTOS

Crédito extraordinario

| Año | Org. | Prog. | Econ. | Proy. | Descripcion de la Aplicación | Importe |
|---------------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--|-------------------|
| 2018 | 0125 | 9331 | 20300 | | ARRENDAMIENTOS DE MAQUINARIA, INSTALACIO/GESTIÓN DEL PATRIMO | 300,00 |
| 2018 | 0402 | 1722 | 61912 | 20160642 | INFRAESTRUCTURAS/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 7.934,54 |
| 2018 | 0403 | 1723 | 62314 | 20180102 | MAQUINARIA Y UTILLAJE/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 700,00 |
| 2018 | 0403 | 1723 | 62500 | 20180241 | MOBILIARIO/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 2.500,00 |
| 2018 | 0403 | 1723 | 62500 | 20180503 | MOBILIARIO/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 1.700,00 |
| 2018 | 0601 | 4107 | 62400 | 20170605 | ELEMENTOS DE TRANSPORTE/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTUR | 63.336,30 |
| 2018 | 0602 | 4191 | 44903 | 20180338 | SUBVENCIONES CTES. A INSTITUCION FERIA /OTRAS ACTUACIONES E | 10.000,00 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 71540 | 20170994 | SUBVENCIONES DE CAPITAL AL CONSEJO INSUL/COMUNICACIONES INTE | 50.010,61 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 71640 | 20170994 | SUBVENCIONES DE CAPITAL AL O.A. IIASS/COMUNICACIONES INTERNA | 52.354,92 |
| 2018 | 0731 | 3301 | 62400 | 20180082 | ELEMENTOS DE TRANSPORTE/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 17.000,00 |
| 2018 | 0741 | 3401 | 62400 | 20180083 | ELEMENTOS DE TRANSPORTE/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL DEPORTE | 17.000,00 |
| 2018 | 0741 | 3424 | 46240 | | SUBVENCIONES CORRIENTES A AYUNTAMIENTOS/INSTALACIONES DEPORT | 20.946,11 |
| Total créditos extraordinarios | | | | | | 243.782,48 |

Suplementos de crédito

| Año | Org. | Prog. | Econ. | Proy. | Descripcion de la Aplicación | Importe |
|------|------|-------|-------|-------|--|-----------|
| 2018 | 0101 | 9121 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 12.579,40 |
| 2018 | 0101 | 9121 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 3.144,85 |
| 2018 | 0101 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 4.803,32 |
| 2018 | 0101 | 9122 | 11001 | | RETRIBUCIONES COMPLEMENTARIAS/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 25.879,49 |
| 2018 | 0101 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 7.670,70 |
| 2018 | 0111 | 9203 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 20.265,47 |
| 2018 | 0111 | 9203 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 5.066,37 |
| 2018 | 0121 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.256,51 |
| 2018 | 0121 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 564,13 |
| 2018 | 0121 | 9311 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 9.022,83 |
| 2018 | 0121 | 9311 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 2.255,71 |
| 2018 | 0122 | 9332 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/GESTIÓN DEL PATRIMONIO | 12.794,31 |
| 2018 | 0122 | 9332 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/GESTIÓN DEL PATRIMONIO | 3.198,58 |
| 2018 | 0123 | 9313 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 30.570,79 |
| 2018 | 0123 | 9313 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 7.642,70 |
| 2018 | 0124 | 9341 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/GESTIÓN DE LA DEUDA Y DE LA TESORERÍA | 13.721,45 |
| 2018 | 0124 | 9341 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/GESTIÓN DE LA DEUDA Y DE LA TESORERÍA | 3.430,36 |
| 2018 | 0125 | 9331 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/GESTIÓN DEL PATRIMONIO | 17.981,41 |
| 2018 | 0125 | 9331 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/GESTIÓN DEL PATRIMONIO | 4.495,35 |
| 2018 | 0126 | 9315 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 5.217,14 |
| 2018 | 0126 | 9315 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 1.304,29 |
| 2018 | 0127 | 9314 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 12.920,01 |
| 2018 | 0127 | 9314 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL | 3.230,00 |
| 2018 | 0131 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.014,88 |
| 2018 | 0131 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 503,72 |
| 2018 | 0131 | 9202 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 51.333,05 |
| 2018 | 0131 | 9202 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 12.833,26 |
| 2018 | 0132 | 9208 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 16.726,13 |
| 2018 | 0132 | 9208 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 4.181,53 |
| 2018 | 0133 | 9205 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 34.944,99 |
| 2018 | 0133 | 9205 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 8.736,25 |

| | | | | | | |
|------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--|----------------|
| 2018 | 0134 | 9206 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 10.805,00 |
| 2018 | 0134 | 9206 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 2.701,25 |
| 2018 | 0141 | 4502 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE INFRAESTRUC | 159.493,68 |
| 2018 | 0141 | 4502 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | 39.873,42 |
| 2018 | 0143 | 4501 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE INFRAESTRUC | 18.878,46 |
| 2018 | 0143 | 4501 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | 4.719,61 |
| 2018 | 0143 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 4.371,92 |
| 2018 | 0143 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.092,98 |
| 2018 | 0152 | 4503 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE INFRAESTRUC | 4.687,27 |
| 2018 | 0152 | 4503 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | 1.171,82 |
| 2018 | 0153 | 4401 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE | 25.108,67 |
| 2018 | 0153 | 4401 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE | 6.277,17 |
| 2018 | 0161 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.930,88 |
| 2018 | 0161 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 482,72 |
| 2018 | 0161 | 9200 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 3.257,76 |
| 2018 | 0161 | 9200 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 814,44 |
| 2018 | 0171 | 9208 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 7.685,64 |
| 2018 | 0171 | 9208 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 1.921,41 |
| 2018 | 0202 | 1601 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ALCANTARILLADO | 15.105,76 |
| Año | Org. | Prog. | Econ. | Proy. | Descripcion de la Aplicación | Importe |
| 2018 | 0202 | 1601 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ALCANTARILLADO | 3.776,44 |
| 2018 | 0202 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 4.412,04 |
| 2018 | 0202 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.103,01 |
| 2018 | 0211 | 4521 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/RECURSOS HIDRÁULICOS | 1.693,32 |
| 2018 | 0211 | 4521 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/RECURSOS HIDRÁULICOS | 423,33 |
| 2018 | 0211 | 4521 | 41500 | | TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL CONSEJO INS.DE AGUAS/RECURSOS H | 108.006,96 |
| 2018 | 0211 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0211 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0301 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0301 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0302 | 9251 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ATENCIÓN A LOS CIUDADANOS | 44.282,21 |
| 2018 | 0302 | 9251 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ATENCIÓN A LOS CIUDADANOS | 11.070,55 |
| 2018 | 0303 | 2311 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ASISTENCIA SOCIAL PRIMARIA | 1.725,24 |
| 2018 | 0303 | 2311 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ASISTENCIA SOCIAL PRIMARIA | 431,31 |

| | | | | | | |
|------|------|------|-------|----------|--|--------------|
| 2018 | 0303 | 2311 | 41600 | | TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL O.A. IIASS/ASISTENCIA SOCIAL PR | 1.145.314,77 |
| 2018 | 0303 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 3.888,65 |
| 2018 | 0303 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 972,16 |
| 2018 | 0401 | 1702 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBI | 23.485,29 |
| 2018 | 0401 | 1702 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE | 5.871,32 |
| 2018 | 0401 | 1702 | 62400 | 20180383 | ELEMENTOS DE TRANSPORTE/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL MEDIO AMB | 25.000,00 |
| 2018 | 0401 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.021,80 |
| 2018 | 0402 | 1722 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENT | 219.994,71 |
| 2018 | 0402 | 1722 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 54.998,68 |
| 2018 | 0402 | 1722 | 62400 | 20170652 | ELEMENTOS DE TRANSPORTE/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIEN | 627.048,44 |
| 2018 | 0403 | 1725 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENT | 103.455,51 |
| 2018 | 0403 | 1725 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 25.863,88 |
| 2018 | 0411 | 1620 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/RECOGIDA, GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE RE | 14.098,27 |
| 2018 | 0411 | 1620 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/RECOGIDA, GESTIÓN Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS | 3.524,57 |
| 2018 | 0431 | 1351 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/PROTECCIÓN CIVIL | 7.092,64 |
| 2018 | 0431 | 1351 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/PROTECCIÓN CIVIL | 1.773,16 |
| 2018 | 0431 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.893,93 |
| 2018 | 0431 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 473,48 |
| 2018 | 0501 | 4395 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/OTRAS ACTUACIONES SECTORIALES | 17.914,01 |
| 2018 | 0501 | 4395 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/OTRAS ACTUACIONES SECTORIALES | 4.478,50 |
| 2018 | 0502 | 2411 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/FOMENTO DEL EMPLEO | 7.321,96 |
| 2018 | 0502 | 2411 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/FOMENTO DEL EMPLEO | 1.830,49 |
| 2018 | 0502 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0502 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0503 | 4335 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/DESARROLLO EMPRESARIAL | 1.959,63 |
| 2018 | 0503 | 4335 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/DESARROLLO EMPRESARIAL | 489,91 |
| 2018 | 0504 | 4394 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/OTRAS ACTUACIONES SECTORIALES | 12.688,49 |
| 2018 | 0504 | 4394 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/OTRAS ACTUACIONES SECTORIALES | 3.172,12 |
| 2018 | 0504 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.625,83 |
| 2018 | 0504 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 656,46 |
| 2018 | 0601 | 4103 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA | 15.216,78 |
| 2018 | 0601 | 4103 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANA | 3.804,19 |
| 2018 | 0602 | 4102 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA | 78.969,43 |
| 2018 | 0602 | 4102 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANA | 19.742,36 |

| | | | | | | |
|------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--|----------------|
| 2018 | 0602 | 4102 | 62400 | 20170313 | ELEMENTOS DE TRANSPORTE/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTUR | 191.183,06 |
| 2018 | 0603 | 4106 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA | 17.558,36 |
| 2018 | 0603 | 4106 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANA | 4.389,59 |
| 2018 | 0604 | 4105 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA | 9.051,17 |
| 2018 | 0604 | 4105 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANA | 2.262,79 |
| Año | Org. | Prog. | Econ. | Proy. | Descripcion de la Aplicación | Importe |
| 2018 | 0604 | 4190 | 44980 | | SUBVENCIONES CTES. A BALTEN/OTRAS ACTUACIONES EN AGRICULTURA | 35.977,67 |
| 2018 | 0604 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.467,72 |
| 2018 | 0604 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 616,93 |
| 2018 | 0701 | 4622 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/INVESTIGACIÓN, Y ESTUDIOS RELACIONADO | 6.818,79 |
| 2018 | 0701 | 4622 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/INVESTIGACIÓN, Y ESTUDIOS RELACIONADOS CON | 1.704,70 |
| 2018 | 0702 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.965,29 |
| 2018 | 0702 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 491,32 |
| 2018 | 0702 | 9209 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 10.110,64 |
| 2018 | 0702 | 9209 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL | 2.527,66 |
| 2018 | 0711 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0711 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/COMUNICACIONES INTERNAS | 30.808,35 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/COMUNICACIONES INTERNAS | 7.702,09 |
| 2018 | 0712 | 9261 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/COMUNICACIONES INTERNAS | 12.130,45 |
| 2018 | 0712 | 9261 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/COMUNICACIONES INTERNAS | 3.032,61 |
| 2018 | 0713 | 1513 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/URBANISMO: PLANEAMIENTO, GESTIÓN, EJE | 6.284,28 |
| 2018 | 0713 | 1513 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/URBANISMO: PLANEAMIENTO, GESTIÓN, EJECUCIÓN | 1.571,07 |
| 2018 | 0714 | 9263 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/COMUNICACIONES INTERNAS | 5.755,34 |
| 2018 | 0714 | 9263 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/COMUNICACIONES INTERNAS | 1.438,84 |
| 2018 | 0721 | 3201 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN | 11.759,66 |
| 2018 | 0721 | 3201 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DE EDUCACIÓN | 2.939,92 |
| 2018 | 0731 | 3301 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 18.151,40 |
| 2018 | 0731 | 3301 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 4.537,85 |
| 2018 | 0731 | 3331 | 44981 | | SUBVENCIONES CTES. A TEA TENERIFE ESPACIO DE LAS ARTES/EQUIP | 17.702,62 |
| 2018 | 0731 | 3345 | 41400 | | TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL PATRONATO INSULAR DE MUSICA/PRO | 101.157,51 |
| 2018 | 0731 | 9122 | 10101 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.145,64 |
| 2018 | 0731 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 536,41 |
| 2018 | 0732 | 3332 | 41200 | | TRANSFERENCIAS CORRIENTES AL O.A. MUSEOS/EQUIPAMIENTOS CULTU | 117.102,52 |

| | | | | | | |
|--------------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--|---------------------|
| 2018 | 0732 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0732 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0741 | 3401 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL DEPORTE | 16.360,71 |
| 2018 | 0741 | 3401 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL DEPORTE | 4.090,18 |
| 2018 | 0741 | 3411 | 48940 | | SUBV. CTES A OTRAS TRANSF. INSTITUCIONES SIN FINES DE LUCRO/ | 159.000,00 |
| 2018 | 0741 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0741 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0801 | 1501 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMÓN. GRAL. VIVIENDA Y URBANISMO | 24.706,24 |
| 2018 | 0801 | 1501 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMÓN. GRAL. VIVIENDA Y URBANISMO | 6.176,56 |
| 2018 | 0801 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 0801 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| 2018 | 0901 | 4301 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMÓN. GRAL DE COMERCIO, TURISMO Y PE | 27.523,14 |
| 2018 | 0901 | 4301 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMÓN. GRAL DE COMERCIO, TURISMO Y PEQ. Y M | 6.880,78 |
| 2018 | 0901 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 2.467,72 |
| 2018 | 0901 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 616,93 |
| 2018 | 0911 | 4392 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/OTRAS ACTUACIONES SECTORIALES | 6.657,06 |
| 2018 | 0911 | 4392 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/OTRAS ACTUACIONES SECTORIALES | 1.664,26 |
| 2018 | 0911 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.996,33 |
| 2018 | 0911 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 499,08 |
| 2018 | 1001 | 3303 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 9.213,84 |
| 2018 | 1001 | 3303 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 2.303,46 |
| 2018 | 1002 | 2312 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ASISTENCIA SOCIAL PRIMARIA | 6.617,21 |
| 2018 | 1002 | 2312 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ASISTENCIA SOCIAL PRIMARIA | 1.654,30 |
| 2018 | 1002 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 1002 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| Año | Org. | Prog. | Econ. | Proy. | Descripcion de la Aplicación | Importe |
| 2018 | 1003 | 3302 | 12101 | | COMPLEMENTO ESPECIFICO/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 18.578,93 |
| 2018 | 1003 | 3302 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ADMINISTRACION GENERAL DE CULTURA | 4.644,73 |
| 2018 | 1004 | 9122 | 10001 | | OTRAS REMUNERACIONES/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 1.923,51 |
| 2018 | 1004 | 9122 | 16000 | | SEGURIDAD SOCIAL/ÓRGANOS DE GOBIERNO | 480,88 |
| Total suplementos de créditos | | | | | | 4.221.407,89 |

| | |
|--------------------|---------------------|
| TOTAL ALTAS | 4.465.190,37 |
|--------------------|---------------------|

BAJA DE GASTOS**Bajas por anulación**

| Año | Org. | Prog. | Econ. | Proy. | Descripcion de la Aplicación | Importe |
|----------------------------------|------|-------|-------|----------|--|---------------------|
| 2018 | 0000 | 9291 | 50000 | | FONDO CONTINGENCIA/IMPREVISTOS, SITUACIONES TRANSITORIAS Y C | 3.219.176,39 |
| 2018 | 0125 | 9331 | 22108 | | HERRAMIENTAS NO INVENTARIABLES/GESTIÓN DEL PATRIMONIO | 300,00 |
| 2018 | 0125 | 9333 | 63210 | 20150218 | CONSTRUCCIONES/GESTIÓN DEL PATRIMONIO | 940.567,80 |
| 2018 | 0402 | 1722 | 62210 | 20180060 | CONSTRUCCIONES/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 7.934,54 |
| 2018 | 0403 | 1725 | 63210 | 20180233 | CONSTRUCCIONES/PROTECCIÓN Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE | 4.900,00 |
| 2018 | 0602 | 4191 | 22602 | | PUBLICIDAD Y PROPAGANDA/OTRAS ACTUACIONES EN AGRICULTURA, GA | 10.000,00 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 74302 | 20180414 | A BALTEN/COMUNICACIONES INTERNAS | 22.365,53 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 76701 | 20180414 | TRANSFERENCIAS AL CONSORCIO DE BOMBEROS/COMUNICACIONES INTER | 40.000,00 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 76709 | 20180414 | TRANSFERENCIAS A OTROS CONSORCIOS/COMUNICACIONES INTERNAS | 15.000,00 |
| 2018 | 0711 | 9261 | 76742 | 20180414 | SUBVENCIONES AL CONSORCIO DE TRIBUTOS/COMUNICACIONES INTERNA | 25.000,00 |
| 2018 | 0741 | 3412 | 44908 | 20180554 | SUBVENCIONES CTES. A IDECO S.A./PROMOCIÓN Y FOMENTO DEL DEPO | 159.000,00 |
| 2018 | 0741 | 3423 | 77040 | 20170644 | SUBVENCIONES A OTRAS EMPRESAS PRIVADAS/INSTALACIONES DEPORTI | 20.946,11 |
| Total bajas por anulación | | | | | | 4.465.190,37 |

| | |
|--------------------|---------------------|
| TOTAL BAJAS | 4.465.190,37 |
|--------------------|---------------------|

Este expediente se someterá a información pública por un periodo de QUINCE (15) DÍAS, de conformidad con lo previsto en el artículo 177.2 del RDL 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, en relación con el artículo 169.1 del citado Texto Refundido, entendiéndose definitivamente aprobado de no presentarse en dicho período reclamación o alegación alguna.

29.- Autorización de transferencia de crédito de operaciones de capital a operaciones corrientes.

Visto dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia celebrada el día 23 de abril de 2018, relativo a expediente de autorización de transferencia de crédito de operaciones de capital a operaciones corrientes; previos informes del Servicio Administrativo de Presupuestos y Gasto Público y de la Intervención General, el Pleno, por unanimidad, acuerda autorizar las citadas transferencias de crédito de capital para financiar gastos corrientes, de conformidad con la Base 15ª, apartado 5º, de las de Ejecución del Presupuesto, sin perjuicio de los trámites que posteriormente haya que realizar para hacer efectiva dicha transferencia, de acuerdo con el siguiente detalle:

ALTA DE GASTOS

| | | |
|--------------------|--|-----------|
| 18.0403.1725.22706 | Estudios y trabajos técnicos/Protección y mejora del Medio Amb. | 62.000,00 |
| 18.0403.1723.22706 | Estudios y trabajos técnicos/Protección y mejora del Medio Amb. | 12.000,00 |

BAJA DE GASTOS

| | | |
|--------------------|---|-----------|
| 18.0403.1725.63210 | Construcciones/Protección y mejora del Medio Ambiente. | 74.000,00 |
|--------------------|---|-----------|

(Py. 18/0237, Obras de mejora en centros ambientales)

30.- Aprobación inicial de la modificación del Anexo II de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife para el ejercicio 2018.

Visto dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, celebrada el día 23 de abril de 2018, relativo a propuesta de modificación del Anexo II de las Bases de Ejecución del Presupuesto 2018, previo informe del Servicio de Presupuestos y Gasto Público, el Pleno, por mayoría, con veintitrés (23) votos a favor de los Consejeros presentes de los Grupos Políticos Coalición Canaria-PNC (10), Socialista (6), Popular (6) y del Consejero Sr. D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar, miembro no adscrito (1), y cinco (5) votos en contra de los Consejeros presentes del Grupo Político Podemos, ACUERDA:

Único.- Incluir en el Anexo II.a de las Bases de Ejecución del Presupuesto 2018 las siguientes subvenciones nominativas:

| Partida | Objeto | Tercero | Importe |
|--------------------|---|--|-----------|
| 18.0603.4195.48940 | Gastos de funcionamiento del refugio de gatos | Protectora de Animales La Rosaleda | 12.000,00 |
| 18.0603.4195.48940 | Implantación del proyecto CES | Grupo Animalia de Protección y Defensa para Animales Domésticos y Silvestres de Tenerife | 18.000,00 |

Este expediente se someterá a información pública por un periodo de QUINCE (15) DÍAS, de conformidad con lo previsto en el artículo 177.2 del RDL 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, en relación con el artículo 169.1 del citado Texto Refundido, entendiéndose definitivamente aprobado de no presentarse en dicho período reclamación o alegación alguna.

31.- Reconocimiento de créditos de pasados ejercicios.

Visto dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, celebrada el día 23 de abril de 2018, relativo a reconocimientos de créditos de pasados ejercicios, realizados por razones excepcionales debidamente justificadas, previo informe de la Intervención General, el PLENO, por mayoría y previo debate, con dieciséis (16) votos a favor de los Consejeros presentes de los Grupos Políticos Coalición Canaria-PNC (10) y Socialista (6), y siete (7) votos en contra de los Consejeros presentes de los Grupos Políticos Popular (5) y Podemos (2), acuerda el reconocimiento y abono de los siguientes gastos a favor de las personas que a continuación se indican:

| Nº FACTURA | CONCEPTO | IMPORTE | PROVEEDOR | SERVICIO |
|------------|----------|---------|-----------|----------|
|------------|----------|---------|-----------|----------|

| Nº FACTURA | CONCEPTO | IMPORTE | PROVEEDOR | SERVICIO |
|--------------------|--|------------------|------------------------------|---|
| 0070549 | Adq. 5 relojes reto patrona 2017 | 230,00 | VISANTA SL | Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público |
| 41582014A100043642 | Consumo agua La Casona | 52,63 | TEIDAGUA SA | Servicio Técnico de Desarrollo Socioeconómico y Comercio |
| 41582016A100019948 | Consumo de agua La Casona | 26,25 | TEIDAGUA SA | Servicio Técnico de Desarrollo Socioeconómico y Comercio |
| 41582016A100030893 | Consumo de agua La Casona | 19,20 | TEIDAGUA SA | Servicio Técnico de Desarrollo Socioeconómico y Comercio |
| A/51.120 | Compra manuales jurídicos | 98,86 | Librería Lemus S.L. | Servicio Administrativo de Defensa Jurídica y Cooperación Jurídica Municipal |
| EMIT-54 | Pack de fotocopias servicio | 1.958,77 | Mercury Infotel S.L. | Servicio Administrativo de Defensa Jurídica y Cooperación Jurídica Municipal |
| A-3506 | Compra tóners | 333,84 | Rodríguez y Cairos S.L. | Servicio Administrativo de Defensa Jurídica y Cooperación Jurídica Municipal |
| F170503 | Comprobac. verificación tasas Pª Turis | 13.000,50 | Ingenium Labor, S.L. | Servicio Administrativo de Turismo |
| F2555 | Pintura y disolvente, U.O.G.T. Oeste | 113,73 | Higinio Tabares e Hijos S.L. | Servicio Administrativo de Gestión Económica de Medio Ambiente |
| F2106 | Pletina para barreras, U.O.G.T. Oeste | 46,04 | Higinio Tabares e Hijos S.L. | Servicio Administrativo de Gestión Económica de Medio Ambiente |
| | | 15.879,82 | | |

32.- Propuesta relativa a la resolución de la reclamación presentada y aprobación definitiva, en su caso, del expediente de modificación de créditos nº 1 del Presupuesto del Cabildo Insular de Tenerife para el ejercicio 2018.

El Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 2 de marzo de 2018, acordó **aprobar inicialmente el expediente de Modificación de Créditos nº 1 del Presupuesto del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 169.1º del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, **el Expediente inicialmente aprobado fue expuesto al público durante quince días hábiles, a los efectos de la presentación de reclamaciones ante el Pleno de la Corporación, contados a partir del día 12 de marzo de 2018, fecha de publicación del anuncio de aprobación inicial en el Boletín Oficial de la Provincia, finalizando dicho plazo el 4 de abril de 2018.**

Con fecha 4 de abril de 2018 y, en el periodo de exposición pública, **D Armando B. Guanche Rodríguez**, ha presentado reclamación contra el expediente inicialmente aprobado, cuyo tenor literal es el siguiente:

“Que el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 31, lunes 12 de marzo de 2018, publico "el Pleno del Cabildo insular de Tenerife sesión extraordinaria celebrada el día 2 de marzo de 2018, acordó aprobar inicialmente el expediente de modificación de créditos nº 1 del Presupuesto del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. En virtud de lo dispuesto en el art. 177.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RDL 2/2004, de 5 de marzo, en relación con el artículo 169.1 del citado Texto Refundido, el expediente estará expuesto al público en este Cabildo Insular (Servicio de Presupuestos y Gasto Público) por un periodo de quince (15) días hábiles, durante el cual se admitirán reclamaciones y sugerencias ante el Pleno de la Corporación”

*Por ello presento **alegaciones***

El artículo 170 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, dice "...tendrán la consideración de interesados: a) Los habitantes en el territorio de la respectiva entidad local..." También, que ". Únicamente podrán entablarse reclamaciones contra el presupuesto: a) Por no haberse ajustado su elaboración y aprobación a los trámites establecidos en esta ley.

El artículo 177 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, dice: "2. El expediente, que habrá de ser previamente informado por la Intervención, se someterá a la aprobación del Pleno de la corporación, con sujeción a los mismos trámites y requisitos que los presupuestos. Serán asimismo, de aplicación, las normas sobre información, reclamación y publicidad de los presupuestos a que se refiere el artículo 169 de esta ley."

El artículo 169 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, dice: "1. Aprobado inicialmente el presupuesto general, se expondrá al público, previo anuncio en el boletín oficial de la provincia o, en su caso, de la comunidad autónoma uniprovincial, por 15 días, durante los cuales los interesados podrán examinarlos y presentar reclamaciones ante el Pleno...."

El artículo 108 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, dice "Los cabildos insulares, respecto de su gestión económico-financiera y la de los organismos y entidades vinculadas o dependientes de los mismos, publicarán y mantendrán permanentemente actualizada la información siguiente. e) Las modificaciones presupuestarias aprobadas por el pleno y por el consejo de gobierno."

Dado que no se ha público en el portal de transparencia, se deje sin efecto dicho plazo de exposición pública y se publique en el portal de transparencia y/o tablón de anuncios de la corporación."

El procedimiento de reclamación está previsto en los artículos 170 y siguientes del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, 20 y siguientes del Real Decreto 500/1990, y en el artículo 112 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 170.2 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y en el artículo 22.2 del Real Decreto 500/1990, **únicamente se podrán entablar reclamaciones contra el Presupuesto en los siguientes supuestos:**

"a) Por no haberse ajustado su elaboración y aprobación a los trámites establecidos en esta Ley.

b) *Por omitir el crédito necesario para el cumplimiento de obligaciones exigibles a la Entidad local, en virtud de precepto legal o de cualquier otro título legítimo.*

c) *Por ser de manifiesta insuficiencia los ingresos con relación a los gastos presupuestados o bien de éstos respecto a las necesidades para las que esté previsto.”*

A tenor de lo dispuesto en el artículo 169 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, **corresponde al Pleno de la Corporación el conocimiento y resolución de las reclamaciones que se interpongan por los interesados durante los quince días de exposición pública, para cuya resolución dispone de un plazo de un mes, tras lo cual se considerará el Expediente definitivamente aprobado.**

En consideración con los antecedentes anteriores, la Dirección de la Asesoría Jurídica del Cabildo Insular de Tenerife emite informe al respecto, cuyo tenor literal es el siguiente:

“Se ha recibido en esta Asesoría Jurídica solicitud de informe sobre la reclamación presentada en el plazo de exposición pública al expediente de modificación de créditos nº1 del Presupuesto de esta Corporación para el ejercicio 2018, por el Sr. D. Armando B. Guanche Rodríguez. La cuestión planteada versa sobre la conformidad a derecho de la tramitación administrativa realizada en el expediente de modificación de créditos, a la vista de la reclamación presentada por el Sr. Guanche Rodríguez.

A la vista, únicamente, del escrito del particular remitido por el Área de Hacienda, se informa lo siguiente:

PRIMERO.- *Con carácter previo, se recuerda que, según el punto 4 del apartado cuarto de las Instrucciones Internas dictadas por el Excmo. Sr. Presidente de este Cabildo el 19 de julio de 2017, sobre el ejercicio de la función de Asesoramiento por la Dirección de la Asesoría Jurídica, la petición de informe se acompañará de la documentación que en el mismo se indica, entre la que se encuentra, al tratarse de informe facultativo, un estudio de la cuestión suscitada y que comprenderá la alternativa que el Servicio considera viable. No obstante, en este caso, teniendo en cuenta el vencimiento del plazo de un mes de resolución de las alegaciones presentadas y para evitar más dilaciones, se procede a emitir el informe.*

Como antecedentes de la cuestión planteada destacamos los siguientes:

1. *El Pleno, en sesión del 2 de marzo de 2018, aprobó inicialmente el expediente de modificación de créditos nº1, sometiendo el expediente a un período de información pública de quince días hábiles a partir de la inserción del correspondiente anuncio en el BOP.*

2.- *Con fecha 4 de abril fue presentado escrito por parte del Sr. D. Armando B. Guanche Rodríguez, invocando los artículos 177 y 169 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales (en adelante LHL) y el artículo 108 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, al objeto de hacer constar que dado que no se ha publicado en el portal de transparencia la modificación aprobada, se deje sin efecto el plazo de exposición pública y se proceda a la publicación de la modificación en el portal de transparencia y/o tablón de anuncios de la Corporación.*

SEGUNDO.- *Las normas de elaboración y aprobación del presupuesto se encuentran recogidas en los artículos 168 y 169 de la citada*

LHL, remitiendo el artículo 177.2, para la tramitación y aprobación de las **modificaciones presupuestarias**, "a los mismos trámites y requisitos que los presupuestos"; esto es, a las disposiciones contenidas en los citados artículos 168 y 169 para la elaboración y aprobación del presupuesto de la Corporación.

En particular, el artículo 169.1, bajo la rúbrica "publicidad, aprobación definitiva y entrada en vigor del presupuesto", dispone lo siguiente:

"Aprobado inicialmente el presupuesto general, **se expondrá al público**, previo anuncio en el **boletín oficial de la provincia** o, en su caso, de la comunidad autónoma uniprovincial, por **15 días**, durante los cuales los **interesados podrán examinarlos** y presentar reclamaciones ante el Pleno. El presupuesto se considerará definitivamente aprobado si durante el citado plazo no se hubiesen presentado reclamaciones; en caso contrario, el Pleno dispondrá de un plazo de un mes para resolverlas.(...)".

Analizando las actuaciones realizadas por el Área de Hacienda, que resultan de los datos que constan en el escrito del particular, es importante destacar que por aquélla fue consignado expresamente en el anuncio insertado en el BOP, las determinaciones necesarias para la materialización del **derecho a examinar el expediente** administrativo de modificación presupuestaria y, en su caso, el **derecho a formular reclamaciones** al Pleno, toda vez que se consignó en el anuncio publicado que la **exposición pública** podía realizarse en el Servicio de Presupuestos y Gasto Público del Cabildo y en el mencionado plazo de quince días.

TERCERO.- Por otra parte, en cuanto a las **normas relativas al derecho de acceso a la información pública**, el artículo 177.2 de la LHL determina aplicables a las modificaciones presupuestarias, las normas sobre información, reclamación y publicidad de los presupuestos a que se refiere el artículo 169.7, que literalmente dispone:

"La copia del presupuesto y de sus modificaciones deberá hallarse a **disposición del público**, a efectos informativos, desde su **aprobación definitiva hasta la finalización del ejercicio**".

El mandato legal de puesta a disposición del público, alcanza un ámbito temporal que se inicia con la aprobación definitiva del presupuesto y de las modificaciones al mismo y termina con la finalización del ejercicio presupuestario el 31 de diciembre de cada año. Para el supuesto que nos ocupa, esta obligación legal impuesta a la Corporación no ha nacido aún, por cuanto que no se ha producido la premisa fáctica que exige la norma, esto es, la aprobación definitiva de la modificación presupuestaria.

Una vez recaiga el acuerdo del Pleno de aprobación definitiva de la modificación presupuestaria, el legislador estatal circunscribe **solamente a efectos informativos** y no a otros, las consecuencias derivadas de la puesta a disposición del público del presupuesto y de sus modificaciones definitivamente aprobadas por el Pleno.

Por lo tanto, en lo que a la petición del particular relativa a la publicación de la aprobación inicial de la modificación en el portal de transparencia y a la apertura de un nuevo plazo de exposición pública, puede afirmarse que la obligación de exposición pública y por ende, el derecho de acceso al expediente de modificación y a formular reclamaciones al Pleno, expiró al vencimiento del plazo legal de quince días previsto en el artículo 169.1 de la LHL.

Llegados a este punto y, por otra parte, se hace preciso distinguir entre el derecho expuesto en el párrafo anterior -examen del expediente y formulación de reclamaciones-, y el derecho previsto en la LHL y el **derecho de acceso a la información** respecto de la actividad pública realizada por las Administraciones Públicas que, como materialización del principio legal de transparencia al que están sometidas en sus actuaciones, tienen la obligación de materializar la denominada "publicidad activa o transparencia activa".

La citada publicidad activa se configura legalmente como la obligación que tienen las Administraciones Públicas de publicar en sus respectivos portales de transparencia, la información institucional, organizativa y de planificación, económica, presupuestaria, estadística, contractual, etc. relativa con la actuación pública, en los términos exigidos por la legislación básica estatal y por la legislación autonómica aplicable en la materia.

Así, el artículo 8.1.d) de la **Ley estatal 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno**, establece la obligación de hacer pública en el portal de transparencia, en cuanto a la Información presupuestaria se refiere, lo siguiente:

"(...) d) Los presupuestos, con descripción de las principales partidas presupuestarias e información actualizada y comprensible sobre su estado de ejecución y sobre el cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera de las Administraciones Públicas (...)"

Por su parte, la **Ley autonómica 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares**, que contiene las normas aplicables a éstos en materia de transparencia o publicidad activa, dispone en su artículo 108 lo siguiente:

"1. Los cabildos insulares, respecto de su gestión económico-financiera y la de los organismos y entidades vinculadas o dependientes de los mismos, publicarán y mantendrán permanentemente actualizada la información siguiente:

A) Información presupuestaria y contable.

Será objeto de publicación la siguiente información:

a) **El presupuesto aprobado inicialmente**, así como la documentación preceptiva que debe adjuntarse al mismo.

b) **Las alegaciones y reclamaciones** presentadas durante el trámite de exposición pública.

c) **El presupuesto aprobado definitivamente**, tanto de la corporación como de los organismos autónomos, entidades dependientes, consorcios, y sociedades mercantiles, con descripción de las principales partidas presupuestarias.

d) Los informes periódicos de ejecución de los presupuestos y del movimiento y la situación de la tesorería.

e) **Las modificaciones presupuestarias aprobadas por el pleno y por el consejo de gobierno.(...)."**

Si bien en la Ley de Cabildos no se determina expresamente en dicho precepto si las modificaciones a publicar en el portal son las aprobadas inicialmente o las aprobadas definitivamente, esta Asesoría considera que la obligación de los Cabildos se circunscribe, únicamente, a las aprobadas definitivamente, por lo que no resultaría exigible la publicación de la misma en

el portal hasta tanto se aprueben definitivamente, y ello por las razones siguientes:

1. En ejecución del mandato contenido en la Disposición final novena de la ley básica estatal de transparencia, las Comunidades autónomas disponían de "un plazo máximo de dos años para adaptarse a las obligaciones contenidas en esta Ley", que en ningún caso, como ya se ha expuesto, exige la publicación en el portal de modificaciones presupuestarias aprobadas inicialmente.
2. No era voluntad del legislador autonómico que alcanzase la publicación en el portal a las modificaciones aprobadas inicialmente, a diferencia de lo que sí ocurre con el presupuesto aprobado con carácter inicial, donde expresamente el legislador autonómico sí lo exigió.
3. La LHL exige que la puesta a disposición del público del presupuesto y sus modificaciones, "a efectos informativos, lo será desde su aprobación definitiva hasta la finalización del ejercicio".

Sobre este particular, el interesado alega que no se ha publicado la modificación aprobada inicialmente en el portal de transparencia, por lo que propone se deje sin efecto el plazo de exposición pública y se publique en el portal y/o en el tablón de anuncios de la Corporación.

La pretensión anterior no encuentra sustento legal a juicio de esta Asesoría, dado que sólo existe obligación de publicar en el BOP los acuerdos de aprobación inicial de las modificaciones presupuestarias en los términos ya expuestos.

La publicación de la información relativa al presupuesto y a sus modificaciones, lo es para conocimiento general de la ciudadanía y de la sociedad en general, en virtud del principio de transparencia de la actuación administrativa consagrado en el artículo 3.1.c de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el artículo 5 de la Ley estatal 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y en el artículo 95 de la Ley 8/2015, de Cabildos Insulares.

En ningún caso, la publicación de la información exigida en la legislación de transparencia -que no alcanza a las modificaciones aprobadas con carácter inicial-, determina el nacimiento de los efectos establecidos en la ley sectorial de Haciendas Locales, esto es, el derecho de acceso al expediente y a la formulación de reclamaciones.

Por lo tanto, a juicio de esta Asesoría puede afirmarse que las actuaciones administrativas relativas a la aprobación inicial y al trámite de exposición pública en cumplimiento de la LHL, que fueron realizadas por el Área de Hacienda, son conformes a derecho, no procediendo la estimación de la reclamación del Sr. Guanche Rodríguez."

Por todo lo expuesto anteriormente y previo dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Presidencia, el Pleno, por mayoría, con diecisiete (17) votos a favor de los Consejeros presentes de los Grupos Políticos Coalición Canaria-PNC (10) y Socialista (7), y doce (12) abstenciones de los Consejeros presentes de los Grupos Políticos Popular (6) y Podemos (5), y del Consejero Sr. D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar, miembro no adscrito (1), acuerda **desestimar la reclamación presentada, quedando definitivamente aprobado el Expediente de Modificación de Créditos nº 1 correspondiente al Presupuesto de este Cabildo para el Ejercicio 2018.**

ÁREA DE POLÍTICA TERRITORIAL.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE POLÍTICA TERRITORIAL.

33.- Expediente relativo a la vigencia del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife (PTEOAG), después de la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Con relación al expediente administrativo sobre la vigencia del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife (PTEOAG) después de la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, se emite el presente en base a las **siguientes consideraciones**:

Primera.- La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias y su disposición derogatoria

El 19 de julio de 2017 se publica en el Boletín Oficial de Canarias la Ley 4/2017, de 13 de julio, de Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, aprobado por el Pleno del Parlamento de Canarias en las sesiones de celebradas el 21 y 22 de junio de 2017, disponiéndose en la misma en cuanto a su entrada en vigor y derogación que:

- Disposición Final Décima.- Entrada en vigor:
La presente ley entrará en vigor el día 1 de septiembre de 2017.
- Disposición Derogatoria Única
 1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:
 - a) El Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, con excepción del anexo de reclasificación de los espacios naturales de Canarias que se mantiene vigente.
(...)
 3. Igualmente, quedan derogadas cuantas determinaciones contrarias a lo dispuesto en esta ley se contengan en los instrumentos de ordenación vigentes en el momento de su entrada en vigor, en particular las determinaciones urbanísticas del planeamiento insular. En aras de la certidumbre jurídica, las administraciones en cada caso competentes adaptarán los instrumentos de ordenación a este mandato, suprimiendo las determinaciones derogadas por esta ley.

Segunda.- Derogación tácita

El artículo 2.2 del Código Civil dispone que *"las leyes solo se derogan por otras posteriores. La derogación tendrá el alcance que expresamente se disponga y se extenderá siempre a todo aquello que en la ley nueva, sobre la misma materia, sea incompatible con la anterior. Por la simple derogación de una ley no recobran vigencia las que ésta hubiere derogado."*

Tal y como se deduce del citado texto legal, la derogación puede ser expresa o tácita. Es expresa cuando la ley nueva deroga a la antigua porque lo dispone expresamente y es tácita cuando la ley nueva se opone simplemente a la antigua. Es decir, que la derogación tácita tiene por objeto normas de igual o inferior rango jerárquico incompatibles con otras normas del texto normativo del que forma parte la disposición derogatoria tácita, lo que implica el necesario análisis jurídico e interpretativo para concluir esa incompatibilidad.

Tercera.- Derogación del PTEOAG

Este Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera, que ostenta la condición de disposición reglamentaria, tiene por objeto la regulación de la actividad ganadera lo que resulta **incompatible** con la norma contenida en el art. 120 de la Ley 4/2017 que dispone que el Plan Territorial Especial tiene **POR EXCLUSIVO** objeto “*de las infraestructuras y los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal*”. De modo que el legislador canario al aprobar la Ley 4/2017 ha querido limitar de forma concreta y específica el objeto de los PTE que difiere sustancialmente en el contenido de este PTEOAG.

Esta Ley 4/2017 establece un nuevo marco de regulación en materia de la ordenación territorial y urbanística del suelo del Archipiélago al objeto de, según reza en su exposición de motivos, “*simplificar, racionalizar y actualizar el marco normativo*”. En la búsqueda de este propósito la nueva norma redefine el modelo del sistema de planeamiento de Canarias **incorporando, por un lado, nuevos instrumentos** como los Proyectos de Interés Insular o Autonómico y las ordenanzas provisionales insulares o municipales “*para permitir una respuesta ágil a nuevas situaciones y demandas sobrevenidas*” y, **por otro, delimitando el contenido de los instrumentos que ya existían** y que en la nueva norma perviven. Todo ello en aras de combatir, como también se señala en la exposición de motivos, la excesiva “*amplitud de su contenido, de crecimiento constante, y además, el detalle de la regulación, en ocasiones llegando a situaciones absurdas, con el resultado de dificultar y bloquear proyectos e iniciativas –muchos, meros cambios de usos- que tropiezan con normas de mínimo rango y máximo detalle*”.

La exposición de motivos de la Ley 4/2017 arroja más luz a la hora de interpretar el sentido de la restricción que el nuevo régimen introduce sobre el contenido tradicional de los Planes Territoriales Especiales indicando que “*esta norma incorpora el principio de contención. Se introduce la regla de que cada plan desarrolle las determinaciones que le corresponden de acuerdo a la ley, sin ir más allá de lo estrictamente necesario (...); declarando nulo de pleno derecho todo aquello en lo que exceda (...). En coherencia con este principio, la ley formula una delimitación más precisa del contenido de cada uno de los instrumentos de ordenación fundamentales y, en su caso, del modo de completarlo y desarrollarlo*”. En este contexto, se ha regulado normativamente en el artículo 81.3, cristalizando el espíritu del nuevo régimen, señalan expresamente que “*Todo instrumento de planeamiento responderá a los **principios de mínimo contenido necesario y de máxima simplicidad, en cumplimiento de las determinaciones establecidas para los mismos por esta ley. Serán nulas de pleno derecho cualquier determinación del planeamiento que exceda de este mandato***”.

Por tanto, los Planes Territoriales Especiales en ningún caso podrían contener determinaciones que superen las expresamente referidas en el artículo 120 impidiendo la posibilidad de que mediante este instrumento pudiera procederse a la ordenación integral de todo un sector económico como, en cierta medida, podía hacerse hasta ahora.

Cuarta.- El Plan Insular de Ordenación de Tenerife y el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera (PTEPAG)

El Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife en celebrada el 11 de mayo de 2007, se acuerda declarar debidamente cumplidos y subsanados los condicionantes establecidos en el Acuerdo de aprobación definitiva del Plan Territorial Especial de la Actividad Ganadera de Tenerife, adoptado en sesión extraordinaria celebrada el 19 de julio de 2006, procediéndose a su publicación en BOC de fecha 4 de junio de 2007.

Este PTEOAG se formuló en desarrollo de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) bajo el ámbito del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias, aprobado por el Derogado Decreto Legislativo

1/2000 desde unos criterios de ordenación que según reza el apartado 2.1.1 de su Memoria de Ordenación pasaban “*por la necesidad de la clasificación de las explotaciones, de la disposición o ubicación de éstas en el territorio insular así como en la dicción de las normas correspondientes a emplazamientos, infraestructuras y condiciones constructivas, que deberán guardar los asentamientos ganaderos en el ámbito insular y en particular en cada área de uso ganadero*”.

Este alcance encontraba amparo legal por el derogado artículo 23.2.3 del TRLOTG que disponía que:

*“tendrán por objeto **la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y cualesquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico o social**, pudiendo desarrollar, entre otras, las siguientes determinaciones: a) Definir los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos” y “b) Ordenar los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo u otros”.*

Además encontraba el amparo legal del derogado artículo 23.3 y 5 del DL 1/2000 (en su redacción anterior a la Ley 14/2014), que establecía que

3. Los Planes Territoriales Especiales, que podrán tener ámbito regional, insular o comarcal, tendrán por objeto la ordenación de las infraestructuras, los equipamientos y **cualquiera otras actuaciones o actividades de carácter económico y social**, pudiendo desarrollar, entre otras, las siguientes determinaciones:

a) Definir los equipamientos, dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativo vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos.

b) Ordenar los aprovechamientos de los recursos naturales de carácter hidrológico, minero, extractivo u **otros**.

5. Las determinaciones con incidencia territorial de los Planes Territoriales Especiales que no **desarrollen** Directrices de Ordenación ni **Planes Insulares** de Ordenación, tendrán el carácter de recomendaciones para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística.

Pero en la actualidad, se sitúa claramente al margen del marco normativo del artículo 120 de la Ley 4/2011, que reduce el objeto de los PTE a la exclusiva concreción y definición “*de las infraestructuras y los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, cuando no sean objeto de ordenación por el plan insular de ordenación o por determinaciones de la legislación sectorial cuando esté así establecido por la misma*”.

Quinta.- Alcance de la derogación

No obstante lo señalado anteriormente y analizado la normativa del PTEOAGT, se considera que una parte de **sus determinaciones se encuentran amparadas por el actual régimen legal** que son aquellas contenidas en el Capítulo V y Capítulo VI del Título II Disposiciones Territoriales que establece las determinaciones para los Núcleos Ganaderos (Finca La Mosca y Finca Presas del Campo) y para el Polígono Agropecuario-Guamasa así como el Anexo I de las Fichas de gestión de los Núcleos Ganaderos.

Se ha llegado a esta conclusión al considerarse que si este Plan Territorial Especial de Ordenación tiene su origen en el desarrollo del propio Plan Insular de

Ordenación de Tenerife (art. 3.4.3.8), debe tenerse en cuenta el actual marco legal del Plan Insular de Ordenación relativas a las determinaciones de ordenación. A este respecto se dispone en el art. 96.2 de la Ley 4/2017 que:

2. A partir del anterior diagnóstico, los planes insulares de ordenación contendrán las siguientes determinaciones de ordenación:

e) Determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal.

f) Determinación de los suelos que deban preservarse del proceso urbanizador.

g) Determinación de las reservas de suelo necesarias para actividades agropecuarias, energéticas, industriales, turísticas y extractivas y otras que sean estratégicas para el desarrollo insular.

Asimismo, se dispone en el art. 98.1 de la Ley 4/2017 que:

*1. A los efectos previstos en el artículo anterior, tendrán la consideración de **sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal**:...*

d) Los polígonos industriales de trascendencia insular.”

*2. La **ordenación e implantación de estos sistemas generales y equipamientos estructurantes**, así como los destinados a la prevención de riesgos sísmicos, geológicos, meteorológicos u otros, incluyendo los incendios forestales, podrá realizarse, directamente, por el plan insular de ordenación o **mediante plan territorial especial**.*

De modo que, con respecto al **Polígono Agropecuario Guamasa** se considera que el mismo al ser un polígono industrial agropecuario insular, en el cual se ubica el Matadero Insular, debe considerarse como un equipamiento estructurante en la terminología del art. 98.1 y art. 2.3.e) de la Ley 4/2017, en consecuencia su ordenación e implantación puede realizarse por un Plan Territorial Especial. Por ello, se estima que las determinaciones contenidas en el PTEOAGT relativas al citado Polígono no resultan incompatibles con lo dispuesto en la citada Ley, manteniéndose su vigencia.

En relación a los **Núcleos Ganaderos** regulados en el PTEOAGT, si bien los mismos no pueden considerarse como un polígono industrial sino **zona del territorio de la isla con alta potencialidad para el desarrollo de la ganadería**, responde más bien a las determinaciones de ordenación de Plan Insular de Ordenación establecidas en el art. 96.2.f) y g), y en especial el art. 99.1 que señala:

1. Los planes insulares de ordenación delimitarán las siguientes zonas del territorio de cada isla:

b) Las que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los agrarios, forestales o extractivos.

Por tanto, si bien no responde al objeto de un Plan Territorial Especial de Ordenación, según la redacción actual del art. 120.1 de la Ley 4/2017, si ostenta este Cabildo Insular la competencia para que a través de la ordenación territorial del Plan Insular de Ordenación determine estas zonas de reserva ganaderas. Pero al mismo tiempo, la propia Ley en su art. 97.3 contempla una excepción al disponer que:

Excepcionalmente, y previa justificación detallada y específica, podrá desarrollarse mediante dichos instrumentos la ordenación de ámbitos territoriales o sectoriales cuya especial importancia y complejidad pudiesen provocar una ampliación notable del tiempo de redacción

del plan insular o un contenido claramente insuficiente e ineficiente de la ordenación propuesta desde el mismo.

Dado que este PTEOAG se aprobó en desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, no sólo por la propia previsión del art. 3.4.3.8 del PIOT sino por la complejidad y especialización de la materia del sector ganadero, no se observa causa material para considerar incompatible las determinaciones de los Núcleos Ganaderos del PTEOAG con la Ley 4/2017, siempre y cuando las mismas se mantengan con carácter transitorio hasta tanto se adapte el Plan Insular de Ordenación de Tenerife a la nueva ley, ya que ese proceso de adaptación se determinará el mantenimiento y/o desarrollo de la ordenación de esos Núcleos Ganaderos o se decidirá si se difiere a un futuro plan territorial especial o parcial.

Por último, del análisis realizado sólo puede concluirse también, a sensu contrario, que las restantes determinaciones del PTOEAGT exceden del alcance de la delimitación del contenido legal vigente propio de esta clase de instrumentos de ordenación, conduciendo por tanto a su automática derogación en aplicación de la Disposición Derogatoria Única de la Ley que en su apartado 3 señala expresamente que *“quedan derogadas cuantas determinaciones contrarias a lo dispuesto en esta ley se contengan en los instrumentos de ordenación vigentes en el momento de su entrada en vigor, en particular las determinaciones urbanísticas del planeamiento insular”*.

Sexta.- PIOT y PTEOAGT: Cambio de Adscripción a ARH de Protección Económica 2 del Ambito Territorial Las Llanadas-Benijos (TT.MM. de los Realejos-La Orotava)

En punto 2.1.3.1 de la Memoria del PTEOAGT se señala que *“el PIOT incluye la zona este de la cabecera del Valle de La Orotava, Las Llanadas – Benijos, dentro de la categoría de ARH de Protección Ambiental 2: Bosques Potenciales. No obstante dadas las características que presenta la zona desde un punto de vista agrícola, ganadero y ambiental, se opta por incluir este ámbito territorial dentro de la categoría de ARH de Protección Económica 2. La adscripción a esta ARH obedece a que se producen en la zona la totalidad de los supuestos que establece el PIOT para permitir esta modificación, como son:*

- *El ámbito limita con áreas de ARH de Protección Económica 3.*
- *Limita y dispone interiormente de núcleos rurales consolidados.*
- *La zona desarrolla una importante actividad agrícola efectiva que es conveniente fomentar.*

El ámbito correspondiente a la justificación de nueva adscripción del Área de Regulación Homogénea-Protección Económica 2 (Las Llanadas-Benijos) se sitúa en la cabecera de la medianía del Valle de La Orotava, mostrando una planta próxima a la rectangular que es limitada al Norte por la carretera TF-211, vía que comunica los núcleos de Benijos y Palo Blanco, al Sur por el Parque Natural de Corona Forestal, al Oeste por el escarpe del Macizo de Tigaiga y finalmente al Este por el Barranco de Candelaria.”

La técnica de la adscripción a la ARH es una figura que aparece en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife en su art. 2.3.1.4-4, de modo que a través del PTEOAGT el ámbito territorial Las Llanadas-Benijos se adscribió pasado de ARH Ambiental 2- Bosques Potenciales a ARH Económicas 2, de modo que el Plan de Ganadería desarrolló las determinaciones del régimen de la ARH Económicas 2 del PIOT.

Dado que la presente propuesta es considerar que el PTEOAGT se encuentra derogado (salvo lo señalado en el considerando quinto) ya que no responde al objeto

de Plan Territorial Especial del art. 120 de la Ley 4/2017, pero visto que, en el ejercicio de las competencias atribuidas hasta fecha a este Cabildo Insular, se procedió a través del Plan de Ganadería a realizar la adscripción del ámbito territorial La Llanadas-Benijos como ARH Económicas 2. A este respecto se estima, que al menos transitoriamente, debe permanecer ese ámbito territorial como adscrito a la ARH Económicas 2, y que quedará definitivamente establecido su alcance y efectos en el Acuerdo Insular que se adopte con respecto de la “derogación” tácita del PIOT, entre otros motivos porque cuando se hizo esta adscripción, estos suelos quedaron excluidos del ámbito de la ordenación de la ARH Ambiental 2-Bosques Potenciales situándose desde el ámbito de la ordenación insular en la ARH Económicas 2 tal como se deduce de la redacción del art.2.3.1.4-4 que dispone:

*-La idoneidad de adscribir tales suelos a una categoría de ARH distinta de la que propone el PIOT, bien en razón de la realidad física, bien por objetivos específicos del planeamiento. En el primer caso, los factores de hecho aducidos deberán ser relevantes, en el sentido de que su presencia baste para aconsejar un **tratamiento ordenancístico distinto del que resultaría si se les aplicara el régimen propio del ARH asignada por el PIOT.** En el segundo caso, deberá justificarse la coherencia de la nueva ordenación de ese ámbito en relación al modelo conjunto del plan y, además, que el destino que se le asigna (especialmente si es de naturaleza urbanística) cumple las normas sectoriales del PIOT que le fueran de aplicación.*

*- Que observe los criterios de delimitación señalados en este capítulo respecto al **ARH a la cual se adscribe.***

*- Que, al **excluir ese ámbito** de otra categoría de ARH, no se esté desvirtuando o comprometiendo la ordenación de los terrenos del entorno y, especialmente, dificultando que en éstos se ejerciten las actividades e intervenciones que son propias de la categoría de ARH asignada por el PIOT a los mismos. A tal efecto, se justificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este capítulo respecto al ARH de la cual se excluye tal ámbito de ordenación.*

Séptima.- Mandato legal para suprimir las disposiciones derogadas

La nueva Ley 4/2017, de Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, en su Disposición Derogatoria Única apartado tercero atribuye a las Administraciones competente la facultad de declarar la supresión de las determinaciones de los Planes que se consideren que se encuentran derogadas tácitamente por esta nueva ley al disponerse que:

*“En aras de la certidumbre jurídica, las administraciones en cada caso competentes adaptarán los instrumentos de ordenación a este mandato, **suprimiendo** las determinaciones derogadas por esta ley.”*

Octava.- Órgano competente

A estos efectos, y dado que el Pleno de este Cabildo Insular es el órgano competente para la aprobación de los Planes Territoriales (29.3.n), art. 41.2.n) y art. 63.1 del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife), se estima que este mismo órgano colegiado deberá acordar, por aplicación de la Disposición Derogatoria Única apartado Tercero de la Ley 4/2017, de Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, la derogación el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife.

Por lo expuesto, y previo Dictamen favorable de la Comisión Plenaria de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Política Territorial, Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas, **EL PLENO**, con diecisiete votos a favor (diez de CC-PNC y siete de PSOE) y cinco votos en contra del Grupo Podemos y siete abstenciones (seis Grupo PP y uno del Consejero no adscrito), **ACUERDA:**

PRIMERO.- Considerar derogado el Plan Territorial Especial de la Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife en aplicación de la Disposición Derogatoria Única apartado Tercero de la Ley 4/2017, de Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

SEGUNDO.- No obstante lo acordado anteriormente, considerar vigente las determinaciones contenidas en el Capítulo V, con el carácter transitorio, y las del Capítulo VI del Título II Disposiciones Territoriales del Plan Territorial Especial de la Ordenación de la Actividad Ganadera, relativas a los Núcleos Ganaderos (Finca La Mosca y Finca Presas del Campo) y el Polígono Agropecuario-Guamasa, el Anexo I de las Fichas de gestión de los Núcleos Ganaderos, y así como su Disposición Adicional y Disposición Final Única.

TERCERO.- Mantener transitoriamente para el ámbito territorial La Llanadas-Benijos (La Orotava- Los Realejos) como Área de Regulación Homogénea Económicas 2, cuyo alcance y efectos quedara definitivamente determinado en el documento actualizado del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que deberá de elaborarse tal como se ordenó en el Acuerdo del Pleno Insular en sesión celebrada el 2 de marzo de 2018.

CUARTO.- Ordenar su publicación en el Boletín Oficial de Canarias así como en el tablón de Anuncio de este Cabildo Insular.

QUINTO.- Comunicarlo a los treinta y un Ayuntamientos de la Isla de Tenerife y a la Consejería de Política Territorial, Seguridad y Sostenibilidad.

34.- Acuerdo a adoptar sobre la aprobación por el Pleno del Convenio de cooperación interadministrativa entre el Excmo. Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Guía de Isora, para la encomienda de la evaluación ambiental estratégica ordinaria de la modificación puntual del P.G.O. de Guía de Isora, sector Villa Erques.

Visto el expediente relativo al **“CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERADMINISTRATIVA ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE GUÍA DE ISORA, PARA LA ENCOMIENDA DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE GUÍA DE ISORA, EN EL SECTOR DE VILLA ERQUES”**, se emite el presente Informe-propuesta en atención a los siguientes,

ANTECEDENTES

I.- Que con fecha de 19 de enero de 2016 tuvo registro de entrada en la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias la solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación de Guía de Isora en el sector de “Villa Erques”, conforme al artículo 29 de la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

II.- Posteriormente, el 11 de Julio de 2016, la Comisión de Ordenación del Territorio de Canarias (COTMAC) adoptó Acuerdo a los efectos de determinar que la

Modificación Puntual del PGO de Guía de Isora en el Sector “Villa Erques” debía someterse al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria. Atendiendo a los planteamientos del artículo 31.2 a) de la Ley 21 /2013 precitada, se elaboró el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, remitiéndose al promotor a efectos de la elaboración de la documentación ambiental.

III.- Con fecha de 4 de agosto de 2017, el Ayuntamiento de Guía de Isora solicitó ante la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias, la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica de la modificación puntual del Plan General de Ordenación de Guía de Isora en el sector de “Villa Erques”, a que se refieren los artículos 24 y 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y artículo 25 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, así como la emisión de informe preceptivo previo a su aprobación definitiva municipal, contemplado en el artículo 42.2.B) del Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo (TROLTENC); y en los artículos 78.9 y 79.a) del Decreto 55/2006, de 9 de mayo (RPIOSPC).

IV.- Con fecha de 31 de octubre de 2017 la Secretaría General Técnica de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias, remite al Ayuntamiento de Guía de Isora certificado del Acuerdo adoptado por la COTMAC, en sesión ordinaria celebrada el 26 de octubre de 2017, por el que se dispone “COMUNICAR” al Ayuntamiento de Guía de Isora que, de conformidad con los preceptos de la Ley 4/2017 indicados (referencia hecha a la DT sexta de la Ley 4/2017 y al artículo 86.6.c, en su párrafo primero), la Evaluación Ambiental de este instrumento urbanístico corresponde al órgano ambiental municipal.

V.- Resultando que en sesión ordinaria del Consejo de Gobierno Insular, celebrada el día 20 de febrero de 2018, dicho órgano adopta Acuerdo, en su punto 23 .- apartado SEGUNDO con objeto de.- **AUTORIZAR** al Presidente del Cabildo Insular de Tenerife para la suscripción del presente Convenio.

VI.- Con fecha de 5 de abril de 2018, se recibe en el servicio administrativo de política territorial acuerdo nº 7 de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, sesión de 7 de marzo de 2018, según el cual queda dicho órgano enterado del Acuerdo de Consejo de Gobierno Insular.

VII.- Con fecha de 13 de abril de 2018 se recibe en el Servicio Administrativo de Política Territorial Informe preceptivo emitido por el Secretario General del Pleno.

A los anteriores, les son de aplicación las siguientes,

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- Con fecha de 1 de septiembre de 2017, entró en vigor la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos (BOC n.º 138, de 19 de julio de 2017), y según su Preámbulo (V) ,en aras de la simplificación y de la eficacia, “esta ley impone la inmediata aplicación de los preceptos relativos a competencias y procedimientos, en la medida en que contribuyen a la simplificación y racionalización del marco normativo (...)”.

SEGUNDA.- De conformidad con el 86 de la Ley 4/2017, “la aprobación, modificación sustancial y adaptación de los instrumentos de ordenación territorial, ambiental y urbanística se someterán al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, en los términos contemplados en la legislación básica estatal y en la presente ley (1)”. Según su apartado sexto, “a los efectos previstos en el presente artículo, tendrá la consideración de:

c) Órgano ambiental: En el caso de los instrumentos autonómicos, lo será el órgano que designe el Gobierno de Canarias; en cuanto a los instrumentos insulares, lo será el órgano que designe el cabildo o, previo convenio, el órgano ambiental autonómico; y en el caso de los instrumentos municipales, lo será el que pueda designar el ayuntamiento, si cuenta con los recursos suficientes o, previo convenio, podrá optar entre encomendar esa tarea al órgano ambiental autonómico o bien al órgano ambiental insular de la isla a la que pertenezca.

No obstante, en los municipios de menos de 100.000 habitantes de derecho, la evaluación ambiental de la ordenación urbanística estructural de los planes generales de ordenación, así como en los casos de modificación sustancial de los mismos, corresponderá al órgano ambiental autonómico. A estos efectos, se entiende por ordenación urbanística estructural la delimitada por el artículo 136 de esta ley, y por modificación sustancial los supuestos previstos en el artículo 163 de esta ley”.

Por lo tanto, este artículo contiene la previsión legal que ampara la suscripción del presente convenio, al tiempo que define el órgano ambiental insular.

TERCERA.- El Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2017, acordó la creación y regulación transitoria del órgano ambiental insular, denominado “Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife” al amparo de lo establecido en el artículo 86.7 y en la D. Ad. Primera-4 de la Ley 4/2017 de 13 de Julio, en concordancia con el artículo 66 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, como órgano complementario y especializado, dentro de la estructura orgánica de la Corporación Insular.

Al amparo del citado Acuerdo, la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife se constituye como órgano actuante en los expedientes de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, y de evaluación ambiental de proyectos, en el ámbito de la competencia insular definido en las vigentes leyes, llevando a cabo cuantas actuaciones y procedimientos establezca la citada normativa, con carácter previo a las decisiones del órgano sustantivo insular, o del municipal en caso de encomienda en virtud de convenio de cooperación.

En relación a la comunicación que con fecha de 5 de abril de 2018, se recibe en el servicio administrativo de política territorial, del acuerdo nº 7 de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, adoptado en sesión de 7 de marzo de 2018, en que dicho órgano manifiesta la insuficiencia de medios técnicos y de personal propio de la Comisión, por este servicio administrativo has de realizarse las siguientes afirmaciones:

1.- El Acuerdo adoptado en sesión extraordinaria del Pleno Insular, de 6 de octubre de 2017, designa al número máximo de los miembros posibles de la Comisión, tanto titulares como suplentes de la Comisión de Evaluación Ambiental.

2.- Por su parte, en el presente expediente, el órgano sustantivo actuante es el Ayuntamiento de Guía de Isora, por lo que no se requiere de participación del personal administrativo y técnico propio del área de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Seguridad, ni de Política Territorial, que actúan transitoriamente en las labores de apoyo técnico jurídico y de registro de Entrada y Salida de documentos, tal como previenen los puntos 6,7, y 8 del Acuerdo de 6 de octubre de 2017 del Pleno Insular.

Requiriéndose únicamente la labor de los miembros de la CEAT, a efectos de cumplimiento de los términos del Convenio de cooperación.

CUARTA.- En relación al Régimen jurídico aplicable al Convenio que se pretende suscribir;

Visto el objeto del Convenio, éste resultaría encuadrable en la encomienda de gestión a que se refiere el artículo 11 de la ley 40/2015, por remisión y habilitación

del artículo 86.1.c) de la Ley 4/2017, que hace expresa mención al término **encomienda** en los términos siguientes: “... o, **previo convenio, podrá optar entre encomendar esa tarea al órgano ambiental autonómico o bien al órgano ambiental insular de la isla a la que pertenezca**”.

En este sentido, el artículo 11 de la Ley 40/2015 establece que “**1. la realización de actividades de carácter material o técnico de la competencia de los órganos administrativos o de las Entidades de Derecho Público podrá ser encomendada a otros órganos o Entidades de Derecho Público de la misma o de distinta Administración, siempre que entre sus competencias estén esas actividades, por razones de eficacia o cuando no se posean los medios técnicos idóneos para su desempeño.**”

Las encomiendas de gestión no podrán tener por objeto prestaciones propias de los contratos regulados en la legislación de contratos del sector público. En tal caso, su naturaleza y régimen jurídico se ajustará a lo previsto en ésta.

2. La encomienda de gestión no supone cesión de la titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos de su ejercicio, siendo responsabilidad del órgano o Entidad encomendante dictar cuantos actos o resoluciones de carácter jurídico den soporte o en los que se integre la concreta actividad material objeto de encomienda.

En todo caso, la Entidad u órgano encomendado tendrá la condición de encargado del tratamiento de los datos de carácter personal a los que pudiera tener acceso en ejecución de la encomienda de gestión, siéndole de aplicación lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal.

3. La formalización de las encomiendas de gestión se ajustará a las siguientes reglas:

a) *Cuando la encomienda de gestión se realice entre órganos administrativos o Entidades de Derecho Público pertenecientes a la misma Administración deberá formalizarse en los términos que establezca su normativa propia y, en su defecto, por acuerdo expreso de los órganos o Entidades de Derecho Público intervinientes. En todo caso, el instrumento de formalización de la encomienda de gestión y su resolución deberá ser publicada, para su eficacia, en el Boletín Oficial del Estado, en el Boletín oficial de la Comunidad Autónoma o en el de la Provincia, según la Administración a que pertenezca el órgano encomendante.*

Cada Administración podrá regular los requisitos necesarios para la validez de tales acuerdos que incluirán, al menos, expresa mención de la actividad o actividades a las que afecten, el plazo de vigencia y la naturaleza y alcance de la gestión encomendada.

b) **Cuando la encomienda de gestión se realice entre órganos y Entidades de Derecho Público de distintas Administraciones se formalizará mediante firma del correspondiente convenio entre ellas, que deberá ser publicado en el «Boletín Oficial del Estado», en el Boletín oficial de la Comunidad Autónoma o en el de la Provincia, según la Administración a que pertenezca el órgano encomendante, salvo en el supuesto de la gestión ordinaria de los servicios de las Comunidades Autónomas por las Diputaciones Provinciales o en su caso Cabildos o Consejos insulares, que se regirá por la legislación de Régimen Local.**

Por lo tanto, tanto la ley 4/2017 como la Ley 40/2015 remiten a la figura del Convenio para instrumentalizar la citada encomienda.

No obstante lo anterior, a los efectos del **procedimiento** a seguir para la aprobación del Convenio, tal procedimiento no viene regulado en el propio artículo 11,

por lo que, si bien la ley 40/2015 excluye expresamente a las encomiendas de gestión de la aplicación de lo previsto en sus artículos 47 a 53, lo cierto es que a falta de regulación expresa, cabría entender que resultaría aplicable el procedimiento previsto en dichos artículos.

La aprobación y suscripción del convenio por lo tanto puede ajustarse a la regulación establecida en los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP) siendo aplicable a todas las Administraciones Públicas, dado que se trata de preceptos básicos, dictados principalmente al amparo del título competencial que el artículo 149.1.18ª de la CE atribuye al Estado para establecer las bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas, como expresamente se dice en la Disposición final 14ª de la LRJSP, con excepción de los apartados 2 y 8 del art. 48, segundo párrafo en este último, al último párrafo del art. 49, y apartado 2 del artículo 50.

Así mismo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL);

Además de la legislación estatal básica, resulta aplicable la propia ley 4/2017 de 13 de Julio, como normativa especial.

QUINTA.- En relación a la colaboración y cooperación que se ponen de manifiesto a través de la suscripción del convenio, según el propio preámbulo (XIV) de la Ley 4/2017, el criterio rector del reparto competencial que efectúa esta ley es la garantía de la autonomía de cada Administración pública; autonomía para ejercer sus competencias sin injerencias indebidas de otras entidades públicas. Ahora bien, la autonomía es compatible con los mecanismos de colaboración y cooperación, en especial cuando se trata de administraciones pequeñas de capacidad limitada, que tienen derecho a la asistencia de la Administración autonómica y del cabildo correspondiente.

El art 18 de la ley 4/2017 establece al respecto que “las relaciones entre las distintas administraciones públicas canarias con competencias en materia de ordenación del territorio, medioambiente y urbanismo se rigen por los principios de cooperación y asistencia mutua, que se manifiestan:

a) En la participación de todas ellas en el procedimiento de elaboración de los instrumentos de ordenación del territorio, de los recursos naturales y del planeamiento urbanístico mediante los mecanismos previstos en la presente ley.

Por su parte, el artículo 13 de la Ley 4/2017 establece que los cabildos insulares, como órgano de gobierno y administración de las islas, ejercen las competencias que les atribuye la presente ley con arreglo a los principios de autonomía y responsabilidad, asumiendo las competencias a ellos reservadas en materia de ordenación y gestión del territorio insular y protección del medioambiente. (2) En particular, corresponderá a los cabildos insulares:

(...) f) La cooperación con los ayuntamientos en el ejercicio de competencias que les son propias, incluyendo en su caso las encomiendas de gestión para la redacción del planeamiento de otras administraciones”

SEXTA.- Por su parte, de conformidad con la Disposición transitoria séptima de la ley 4/2017, los instrumentos de ordenación en elaboración cuya evaluación ambiental se venga realizando conforme a las determinaciones de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de armonización y simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales, continuarán su tramitación conforme a la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, salvo que cuente ya con un documento de alcance en cuyo caso podrán continuar conforme a la Ley 14/2014, de 26 de diciembre.

En el presente caso, se podrá continuar la tramitación de la Evaluación ambiental estratégica de conformidad con la ley 14/2014 al contar ya el expediente tramitado por el Ayuntamiento de Guía de Isora, ante la COTMAC, con el Documento de Alcance. Si bien, el órgano ambiental pasará a ser la “Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife” en virtud del Convenio que se pretende suscribir.

Por su parte, el artículo 172 de la ley 4/2017 acoge plenamente lo ya regulado en el artículo 44 de la ley 14/2014 de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, estableciendo que cualquier plan, programa o proyecto con efectos territoriales o urbanísticos que no tenga relación directa con la gestión del lugar o que no sea necesario para la misma, y que pueda afectar de forma apreciable a los lugares de la Red Natura 2000, ya sea individualmente o en combinación con otros planes, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación de la presente ley, así como de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.

SÉPTIMA.- Conforme a lo dispuesto en la Disposición transitoria sexta de la ley 4/2017, y como cuestión diferente a lo recogido en el Exponendo anterior, “los Instrumentos de ordenación en elaboración podrán continuar su tramitación conforme a la normativa anterior a la entrada en vigor de la presente ley o, previo acuerdo del órgano al que competa su aprobación definitiva de acuerdo con esta ley, someterse a las disposiciones de esta, conservándose los actos y trámites ya realizados.

(2) En todo caso, cualquiera que sea la decisión, incluida la continuación conforme a la legislación anterior, la competencia para su aprobación y el modo de intervención de las administraciones afectadas se ajustará a lo dispuesto por la presente ley”.

Según sentencia del Tribunal Supremo de 20 de Julio de 2001, dictada en recurso de casación nº 7052/1994: “(...) la competencia de los órganos administrativos, conferida por la ley en este caso, es irrenunciable y se ha de ejercer precisamente por aquellos que la tengan atribuida como propia en el momento en que se haya de resolver el expediente. Como hemos afirmado en otras ocasiones – recientemente en la sentencia de 14 de junio de 2001 (...) – “el órgano competente para la resolución es el que lo sea en el momento en que se ha de dictar, salvo que haya norma que disponga la ultraactividad de la misma (...)”.

Por lo que corresponde la aprobación definitiva del instrumento de ordenación objeto de evaluación ambiental, al Ayuntamiento de Guía de Isora.

OCTAVA.- Por su parte, de conformidad con el artículo 119 de la Ley 8/2015 de 1 de abril, de Cabildos (LC), las relaciones de colaboración y cooperación entre la Administración pública de la Comunidad Autónoma y los cabildos insulares, sin perjuicio de cualquier otra prevista en el ordenamiento jurídico, podrán materializarse mediante la suscripción de convenios, la creación de consorcios, la participación en la planificación, programación y gestión de obras y servicios, la creación de órganos de colaboración y cooperación, así como la aprobación de planes y programas conjuntos de actuación.

NOVENA.- Considerando lo establecido en el artículo 123.1.j) de la Ley 7/1985 de 2 de abril, corresponde al Pleno del Cabildo Insular, la transferencia de funciones o actividades a otras Administraciones públicas, así como la aceptación de las delegaciones o encomiendas de gestión realizadas por otras Administraciones, salvo que por ley se impongan obligatoriamente.

Por lo tanto, si bien el convenio de cooperación encierra en su contenido un instrumento de cooperación, también es cierto que encierra una encomienda de

gestión, regulada en el artículo 11 de la ley 40/2015, requiriendo la aprobación expresa del Pleno de la Corporación Insular y los trámites necesarios establecidos en dicho precepto para la adquisición de eficacia.

DÉCIMA.- Que de conformidad con lo previsto en el art. 11.3.b) de la ley 40/2015, una vez suscrito el Convenio se requerirá la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia.

Por todo lo expuesto, previo dictamen de la Comisión Plenaria de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Política Territorial, Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas, **el Pleno**, con 24 votos a favor (10 de CC-PNC, 7 del Grupo Socialista, 6 del Grupo Popular y 1 voto de consejero no adscrito), y 5 abstenciones del Grupo Podemos, **ACUERDA:**

PRIMERO.- APROBAR EL “CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERADMINISTRATIVA ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE GUÍA DE ISORA, PARA LA ENCOMIENDA DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE GUÍA DE ISORA, EN EL SECTOR DE VILLA ERQUES”, cuyo texto literal es el siguiente:

“CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERADMINISTRATIVA ENTRE EL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE GUÍA DE ISORA, PARA LA ENCOMIENDA DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE GUÍA DE ISORA, EN EL SECTOR DE VILLA ERQUES.

En Santa Cruz de Tenerife, a

REUNIDOS

De una parte, D. Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, actuando en nombre y representación del Cabildo Insular de Tenerife, en virtud de lo dispuesto en los artículos 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares; 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

De otra parte, D. Alcalde-Presidente del Iltre. Ayuntamiento de Guía de Isora, actuando en nombre y representación del mismo, de conformidad con los artículos 21.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local; 31.1.e) de la Ley 7/2015, de 1 de abril, de los municipios de Canarias; 41 del Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las entidades locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre.

INTERVIENEN

En el ejercicio de sus respectivos cargos, reconociéndose legitimidad y capacitación suficiente para la suscripción del presente Convenio y a tal efecto,

EXPONEN

Primero.- Que con fecha de 19 de enero de 2016 tuvo registro de entrada en la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias la solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación de Guía de Isora en el sector de “Villa Erques”, conforme al artículo 29 de la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Segundo.- Posteriormente, el 11 de Julio de 2016, la Comisión de Ordenación del Territorio de Canarias (COTMAC) adoptó Acuerdo a los efectos de determinar que la Modificación Puntual del PGO de Guía de Isora en el Sector “Villa

Erques” debía someterse al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria. Atendiendo a los planteamientos del artículo 31.2 a) de la Ley 21 /2013 precitada, se elaboró el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, remitiéndose al promotor a efectos de la elaboración de la documentación ambiental.

Tercero.- Con fecha de 4 de agosto de 2017, el Ayuntamiento de Guía de Isora solicitó ante la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias, la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica de la modificación puntual del Plan General de Ordenación de Guía de Isora en el sector de “Villa Erques”, a que se refieren los artículos 24 y 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y artículo 25 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, así como la emisión de informe preceptivo previo a su aprobación definitiva municipal, contemplado en el artículo 42.2.B) del Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo (TROLTENC); y en los artículos 78.9 y 79.a) del Decreto 55/2006, de 9 de mayo (RPIOSPC).

Cuarto.- Que con fecha de 1 de septiembre de 2017, entró en vigor la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos, (BOC n.º 138, de 19 de julio de 2017) y, conforme establece su Disposición Transitoria Sexta, los instrumentos de ordenación en trámite pueden continuar su tramitación conforme a la normativa anterior o conforme la nueva Ley, conservándose los actos y trámites ya realizados (apartado primero), pero, en todo caso, la competencia para su aprobación y el modo de intervención de las administraciones afectadas ha de ajustarse a lo dispuesto por la Ley 4/2017 (apartado segundo).

Así mismo, en relación a la Evaluación Ambiental de Instrumentos de Ordenación en trámite, la Disposición Transitoria Séptima de la Ley 4/2017 establece que “los Instrumentos de Ordenación en elaboración cuya evaluación ambiental se venga realizando conforme a las determinaciones de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de armonización y simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales, continuarán su tramitación conforme a la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, salvo que cuenten ya con un documento de alcance en cuyo caso podrán continuar conforme a la Ley 14/2014, de 26 de diciembre”. Circunstancia que concurre en el presente expediente iniciado por el Ayuntamiento de Guía de Isora, al haberse emitido el Documento de Alcance, incorporado como Anexo II en el Acuerdo de la COTMAC de 11 de Julio de 2016 precitado.

Quinto.- Que con fecha de 31 de octubre de 2017, la COTMAC comunicó al Ayuntamiento de Guía de Isora el Acuerdo adoptado en sesión ordinaria de 26 de octubre de 2017, según el cual, al tratarse de una modificación puntual de la ordenación pormenorizada del PGO de un municipio de menos de 100.000 habitantes, la competencia para la Evaluación Ambiental de este instrumento urbanístico corresponde a partir del día 1 de septiembre de 2017 al órgano ambiental municipal, debiendo entenderse ello siempre que el mismo cuente con los recursos suficientes, existiendo la posibilidad que, previo convenio, puede optar entre encomendar esa tarea al órgano ambiental autonómico o bien al órgano ambiental insular de la isla a la que pertenezca (ex artículo 86.6.c) de la Ley 4/2017).

Sexto.- Que efectivamente se constata como el precitado artículo 86.6.c) de la Ley 4/2017 contiene la habilitación legal para amparar la suscripción del presente convenio, al tiempo que define el órgano ambiental insular en los siguientes términos: “(...) en cuanto a los instrumentos insulares, lo será el órgano que designe el Cabildo o, previo Convenio, el órgano ambiental autonómico; y en el caso de los instrumentos municipales, lo será el que pueda designar el ayuntamiento, si cuenta con los recursos

suficientes o, previo Convenio, podrá optar entre encomendar esa tarea al órgano ambiental autonómico o bien al órgano ambiental insular de la isla a la que pertenezca.

En los municipios de menos de 100.000 habitantes de derecho, la evaluación ambiental de la ordenación urbanística estructural de los planes generales de ordenación, así como en los casos de modificación sustancial de los mismos, corresponderá al órgano ambiental autonómico. A estos efectos, se entiende por ordenación urbanística estructural la delimitada por el artículo 136 de la Ley 4/2017, y por modificación sustancial los supuestos previstos en el artículo 162 de la misma”.

Séptimo.- Que el Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2017, acordó la creación y regulación transitoria del órgano ambiental insular, denominado “Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife” al amparo de lo establecido en el artículo 86.7 y en la D. Ad. Primera-4 de la Ley 4/2017 de 13 de Julio, en concordancia con el artículo 66 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, como órgano complementario y especializado, dentro de la estructura orgánica de la Corporación Insular.

Octavo.- Que según Acuerdo del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife adoptado en sesión celebrada el día 6 de octubre de 2017, la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife se constituye como órgano actuante en los expedientes de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, y de evaluación ambiental de proyectos, en el ámbito de la competencia insular definido en las vigentes leyes, llevando a cabo cuantas actuaciones y procedimientos establezca la citada normativa, con carácter previo a las decisiones del órgano sustantivo insular, o del municipal en caso de encomienda en virtud de convenio de cooperación.

Noveno.- Que a la fecha del presente Convenio, el Ayuntamiento de Guía de Isora aún no ha podido habilitar los recursos suficientes con que habrá de dotar al órgano ambiental municipal, en caso de proceder a su creación; y teniendo en cuenta que, en la medida en que sus miembros deben cumplir los requisitos legales de autonomía, especialización y profesionalidad exigidos a esta clase de órganos por la legislación de evaluación ambiental, no es previsible que en breve plazo pueda ser constituido, con lo que se podría producir la demora en la tramitación normal de los procedimientos sujetos a evaluación ambiental.

Décimo.- Que en virtud de lo expuesto en el apartado 6.c) del artículo 86 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales de Canarias, el Ayuntamiento de Guía de Isora considera oportuno encomendar al órgano ambiental insular, mediante convenio de cooperación, la realización de todos los trámites necesarios que permitan culminar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del expediente indicado en el exponendo “primero”.

Décimo-Primero.- Que ambas partes estiman conveniente llevar a cabo la colaboración interesada, en aplicación de los principios de cooperación y asistencia mutua, para conseguir la mejora de la eficiencia de la gestión pública, objetivo perseguido por el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Guía de Isora, por lo que, en ejercicio de sus respectivas competencias y de conformidad con lo legalmente dispuesto, suscriben el presente Convenio de Cooperación interadministrativo, al amparo de lo previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y, específicamente, en los artículos 49 a 52 y 143 y 144 de la citada norma; art. 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local; y art. 15 de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

En virtud de lo expuesto anteriormente, el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Guía de Isora celebran el presente Convenio de cooperación, de acuerdo con las siguientes

CLÁUSULAS

Primera.- Objeto.

A través de este Convenio el Ayuntamiento de Guía de Isora encomienda al órgano ambiental insular denominado “Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife”, la continuación de la tramitación del procedimiento iniciado ante la COTMAC, para la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica Ordinaria de la modificación puntual del Plan General de Ordenación de Guía de Isora en el sector de “Villa Erques”, a que se refieren los artículos 24 y 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y artículo 25 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, con inclusión, si procede, de la evaluación ambiental regulada en el artículo 44 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre (actual artículo 172 de la ley 4/2017), puesto que el órgano promotor (el Ayuntamiento), se acoge al régimen transitorio de evaluación ambiental dispuesto por la Ley 4/2017, (Disposición Transitoria 7ª.1), y todo ello con carácter previo a la aprobación definitiva por el órgano municipal competente.

Segunda.- Ámbito y compromisos jurídico-administrativos de las partes.

El ámbito material de aplicación del presente Convenio se corresponde con la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación de Guía de Isora en el sector de “Villa Erques”.

Constituyen compromisos de las partes intervinientes los siguientes:

- El Cabildo Insular de Tenerife continuará con la tramitación del procedimiento mencionado, de conformidad con la Disposición Transitoria Séptima de la Ley 4/2017, procediendo a someter el expediente en trámite al órgano ambiental insular denominado “Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife”, a los efectos del pronunciamiento que proceda y hasta la finalización del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

- El Ayuntamiento de Guía de Isora, se compromete a poner a disposición del Cabildo Insular de Tenerife, toda la documentación que sea requerida por éste en relación al ámbito del Convenio, colaborando hasta la finalización del mismo en todo lo necesario para asegurar su buena ejecución.

Tercera.- Compromisos financieros de las partes.

El Convenio no contempla la existencia de gastos que requieran el establecimiento de un sistema de financiación en el mismo, considerando que los derivados del cumplimiento de lo acordado no implican incremento de los programas ordinarios de gasto e inversión de cada Administración.

A este respecto, cada Administración interviniente asumirá con sus propios medios económicos las acciones que sea necesario emprender para el cumplimiento de este Convenio. Cualquier necesidad de financiación conjunta que pudiera surgir será, en su caso, objeto de acuerdo que se formalizará en un nuevo Convenio específico. Asimismo el Convenio no reviste carácter contractual, sin perjuicio de los procesos de contratación administrativa que fueran necesarios para su buen fin, y que en todo caso seguirán los procedimientos contemplados en el vigente Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, o en la nueva Ley de Contratos del Sector Público, Ley 9/2017, de 8 de noviembre, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, vigente a partir de 9 de marzo de 2018, y demás normativa de aplicación.

Cuarta.- Órgano de seguimiento y control.

Se creará una Comisión de Seguimiento que será, así mismo, el órgano colegiado encargado de resolver las dudas que se planteen en relación con la aplicación del presente Convenio, y estará compuesta por el Alcalde del Ayuntamiento de Guía de Isora o persona en quien delegue, el Sr. Consejero Insular del Área de Política Territorial o persona en quien delegue, un técnico de rama jurídica del Cabildo Insular de Tenerife, un técnico superior competente en materia medioambiental del Cabildo Insular de Tenerife y un técnico superior del Ayuntamiento.

Quinta.- Vigencia.

Se establece como plazo de vigencia del presente Convenio el plazo de dos (2) años desde su firma. Este plazo podrá ser prorrogado por mutuo acuerdo de las partes y antes de su vencimiento por otro periodo adicional de un (1) año, sin que pueda exceder la duración total del convenio, de tres (3) años, incluida la prórroga.

Sexta.- El presente convenio se extinguirá por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en causa de resolución.

Serán asimismo causa de extinción o resolución las siguientes:

- a) El transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- b) El acuerdo unánime de los firmantes.
- c) El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes.
- d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- e) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en las leyes.

Si cuando concurra cualquiera de las causas de resolución del Convenio existen actuaciones en curso de ejecución, las partes, a propuesta de la Comisión de Seguimiento del Convenio, podrán acordar la continuación y finalización de las actuaciones en curso que consideren oportunas, estableciendo un plazo improrrogable para su finalización. El incumplimiento por una de las partes de las obligaciones acordadas en el Convenio conllevará la extinción automática de los derechos que le otorgue el presente. En el caso de que la extinción del Convenio se deba a mutuo acuerdo entre las partes, se estará a lo válidamente estipulado entre ellas.

Séptima.- Régimen Jurídico.

Será de aplicación al presente Convenio la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público; la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local; la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares; la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias; y demás normativa concordante.

Octava.- Modificación.

La modificación de cualquier cláusula del presente Convenio requerirá acuerdo unánime de los firmantes.

Novena.- Jurisdicción.

Las cuestiones litigiosas que surjan en la interpretación o aplicación del presente Convenio se sustanciarán ante el Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo conforme a sus normas de competencia y procedimiento. El órgano jurisdiccional competente es la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y para que así conste y surta los efectos oportunos, se firma el presente Convenio por triplicado ejemplar en el lugar y fecha indicados;

Fdo.: El Presidente del Cabildo
Insular de Tenerife

Fdo.: El Alcalde del Ayuntamiento
de Guía de Isora.

D. Carlos Alonso Rodríguez

D. Pedro Manuel Martín Domínguez”

SEGUNDO.- ACEPTAR la Encomienda de Gestión realizada por el Ayuntamiento de Guía de Isora a favor del Cabildo Insular de Tenerife en los términos del Convenio.

TERCERO.- Publicar el Convenio suscrito en el Boletín Oficial de la Provincia.

CUARTO.- Someter el Convenio a la publicidad activa de conformidad con lo establecido en la normativa vigente para garantizar los objetivos de transparencia y publicidad.

QUINTO.- Notificar el presente Acuerdo al Ayuntamiento de Guía de Isora, a los efectos oportunos.

SEXTO.- Notificar el presente Acuerdo a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, para la ejecución del Convenio en sus términos.

35.- Acuerdo a adoptar sobre la modificación del Acuerdo Plenario adoptado en sesión extraordinaria de 2 de marzo de 2018, sobre contenido vigente del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, tras la derogación producida por la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (en su DDÚnica.3).

Con relación al expediente relativo a la derogación de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a la vista de Disposición Derogatoria Única. 3 de la Ley 4/2017, de Suelo y de Espacios Naturales de Canarias, se emite el presente en base a las **siguientes consideraciones:**

Primera.- El Pleno Insular, en sesión ordinaria celebrada el 2 de marzo de 2018, acordó *“Considerar, en aplicación de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que el estado de vigencia de las distintas determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife es aquel que se indica en considerando sexto”.*

El considerando sexto se contiene el informe emitido por la Unidad Técnica de Ordenación del Territorio y de los Recursos Naturales el 29 de enero de 2018 en el cual se identifica aquellas determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que se estiman derogadas y por tanto que debería suprimirse del contenido del PIOT garantizando la certidumbre jurídica.

Segunda.- La Unidad Técnica de Ordenación Territorial y de los Recursos Naturales ha emitido informe con fecha 8 de marzo de 2018 en el cual se señala que:

En la sesión extraordinaria del Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, celebrada el día 2 de marzo de 2018, en el punto 23 se adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo: *“Considerar, en aplicación de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 4/2017,*

de 13 de julio, del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que el estado de vigencia de las distintas determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife es aquel que se indica en considerando sexto”. El citado considerando sexto es la transcripción literal del informe emitido el 29 de enero de 2018 por la Unidad Orgánica Técnica de Ordenación del Territorio y Recursos Naturales del Área de Política Territorial, en el cual se establece el estado de vigencia de todas y cada una de las determinaciones dispositivas (Normas y Planos) del PIOT.

No obstante, con posterioridad a la adopción del citado acuerdo plenario, desde el Área de Política Territorial se ha advertido que en el citado informe se incurrió en errores, señalándose que han sido derogados tres preceptos normativos que, de acuerdo con los criterios establecidos en el mismo informe, no lo han sido. Se pasa a continuación a identificar dichos preceptos y justificar por qué no deben entenderse derogados, proponiéndose, en consecuencia, que acuerde la procedente corrección de errores.

1. Artículo 3.3.3.10. Criterios sobre la ordenación de las infraestructuras portuarias

En el epígrafe 3.4 del informe-propuesta sobre el Capítulo 3 de las Normas que trata de las infraestructuras, se señala, en relación a la sección 3ª que “Ninguna de las disposiciones de la Sección es de aplicación directa sobre actos de ejecución, sino instrucciones a los correspondientes planes; por tanto, han de suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT”. Sin embargo, el artículo 3.3.3.10, aunque se denomina erróneamente, “criterios sobre la ordenación de las infraestructuras portuarias” tiene como contenido la definición de los puertos de primer y segundo nivel (por referencia al Anexo III) y el establecimiento de condiciones de aplicación directa para la autorización de los mismos. En tanto estos puertos tienen el carácter de sistemas generales insulares, que el PIOT incluya estas disposiciones queda sobradamente amparado por la nueva Ley, si bien deberían trasladarse de esta sección al Título II que es donde se contienen las determinaciones sobre el Modelo de Ordenación Insular. De otra parte, sí han de considerarse derogados algunos de los párrafos de este artículo que tienen el carácter de instrucciones a los planes o proyectos. Así pues:

- a) El artículo 3.3.3.10 debe suprimirse del Título III de las Normas.
- b) Los párrafos 5, 7 y 8 del artículo 3.3.3.10 deben suprimirse de las Normas al tratarse de disposiciones directivas al planeamiento.
- c) El resto de párrafos del artículo 3.3.3.10 se entiende que mantienen su vigencia como disposiciones normativas, pero deben trasladarse al Título II en la definición y regulación del Modelo de Ordenación Insular (con un capítulo específico sobre las infraestructuras portuarias insulares).

2. Artículo 3.6.2.6. Grandes equipamientos comerciales

En el epígrafe 3.7 del informe-propuesta sobre el Capítulo 6 de las Normas que trata de las actividades industriales y

terciarias, se señala, en relación al párrafo 4 del artículo 3.6.2.6. Grandes equipamientos comerciales, que “establece condiciones que deben ser tenidas en cuenta en la localización de los grandes equipamientos comerciales y de ocio por el PTEO ya citado” por lo que se concluye que “este párrafo, al tener carácter directivo, debe pasarse a otro documento del PIOT. Sin embargo, las condiciones que se relacionan son las que deben verificarse en la implantación de tales centros comerciales, sin perjuicio de otras más específicas que pudiera establecer el citado PTEO. Por tanto, no son normas de carácter directivo y, consecuentemente, no procede pasar este precepto a otro documento del PIOT, sin perjuicio de que se suprima la referencia a las Directrices de Ordenación General.

3. Artículo 3.7.5.8. Condiciones de los establecimientos turísticos recreativos

En el epígrafe 3.7 del informe-propuesta sobre el Capítulo 7 de las Normas que trata del turismo, se señala, en relación al artículo 3.7.5.8. Condiciones de los establecimientos turísticos recreativos, que “este artículo se limita a remitir la ordenación de los mismos a un Plan Territorial Especial de Ordenación cuando la LSENPC no admite que estos usos sean objeto de dicho instrumento. Así pues, este artículo ha quedado derogado”. Esta conclusión es válida para los primeros cuatro párrafos, pero no así respecto del 5º en el que se establecen condiciones para la implantación de un establecimiento turístico recreativo, sin perjuicio de otras que establezca el citado PTEO.

De otra parte, el párrafo 6º se refiere a la implantación de nuevos puertos deportivos, remitiendo al artículo 3.3.3.10. Como ya se ha dicho en el anterior epígrafe 1, ese artículo debe suprimirse del Título III y pasar al Título II de las Normas. Dado que la referencia de este párrafo es errónea y, sobre todo, que no tiene contenido sustantivo (simplemente remite a otro precepto), se entiende que conviene suprimirlo de este artículo.

En base a lo expuesto, el artículo 3.7.5.8 quedaría de la siguiente manera:

- a) Los párrafos 1, 2, 3 y 4 quedan derogados porque la nueva Ley no ampara que la ordenación de los establecimientos turísticos recreativos sea objeto de un Plan Territorial Especial.
- b) El párrafo 5 se mantiene, suprimiendo la primera frase (desde “Sin perjuicio de las condiciones ...” hasta “... la adecuada implantación territorial de los mismos”).
- c) El párrafo 6 se suprime de las Normas.

4. Conclusión

En base a lo expuesto, se propone que se tramite la correspondiente modificación del Acuerdo Plenario del día 2 de marzo de 2018, para corregir los errores advertidos en el informe emitido el 29 de enero de 2018 por la Unidad Orgánica Técnica de Ordenación del Territorio y Recursos Naturales del Área de Política Territorial.

Tercera.- Analizado el citado informe emitido por la Unidad Técnica de Ordenación Territorial y de los Recursos Naturales así como los datos que figuran en el expediente, se estima que concurren las circunstancias objetivas para estimar que se ha producido un error en la valoración interpretativa que ha podido incidir en la formación, conocimiento y voluntad por el Pleno Insular en su consideración relativa al estado de vigencia de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.

Ante esta situación, se estima que el mecanismo más acertado es la modificación del Acuerdo Plenario de 2 de marzo de 2018 dado que es improcedente acudir a la previsión legal de la corrección de error material previsto en el art. 109.2 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, ya que no concurren las circunstancias señaladas por la reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, entre otras, las sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de 1 de octubre de 2012 (Recurso 527/2011), de 15 de marzo de 2010 (Recurso 226/2009) y de 5 de febrero de 2009 (Casación 3454/2005).

Cuarta.- Por otro lado, dado que el presente asunto versa sobre la interpretación que hace este Cabildo Insular respecto de las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que se consideran derogadas y consecuentemente suprimidas, en virtud de lo dispuesto en la Disposición Derogatoria Única.3 de la Ley 4/2017, de Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, se estima que procede la publicación del Acuerdo Plenario no sólo en el Boletín Oficial de Canarias y de la Provincia sino en la propia **sede electrónica** de este Cabildo Insular (art. 103.9 de la citada Ley 4/2017) a los efectos de su difusión en el marco de la transparencia de la información tal como se contempla en la Ley 12/2014, de transparencia y de acceso a la información pública.

Quinta.- A estos efectos, dado que el Pleno de este Cabildo Insular adoptó el Acuerdo de 2 de marzo de 2018 relativo a la derogación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, debe ser este mismo el órgano el que deberá aprobar, en su caso, su modificación a través del procedimiento agravado regulado en los artículos 29.3.n), art. 41.2.n) y art. 63.1 del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife).

Por todo lo expuesto, previo dictamen de la Comisión Plenaria de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Política Territorial, Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas, **el Pleno**, con 24 votos a favor (10 de CC-PNC, 7 del Grupo Socialista, 6 del Grupo Popular y 1 voto de consejero no adscrito), 4 votos en contra del Grupo Podemos y una abstención del Grupo Podemos, **ACUERDA modificar el Acuerdo del Pleno Insular adoptado en sesión celebrada el 2 de marzo de 2018**, a fin de integrar los cambios propuestos por la Unidad Técnica de Ordenación Territorial y de los Recursos Naturales en relación a los artículos 3.3.3.10; 3.6.2.6; y 3.7.5.8 del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, el cual queda redactado en los términos siguientes:

PRIMERO: Considerar, en aplicación de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que el estado de vigencia de las distintas determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife es el que se señala a continuación:

1. Título I: Disposiciones Generales

1.1. Capítulo 1: Disposiciones preliminares; Sección 1ª: Naturaleza, ámbito y alcance del PIOT

Esta sección primera comprende los preceptos genéricos que tienen todos los instrumentos de planeamiento y, a este respecto, no queda afectado por la derogación genérica derivada de la LSENPC. No obstante, toda vez que ha cambiado el marco legal, hay determinados textos que han de entenderse no meramente derogados, sino

sustituidos en base a las nuevas referencias. Se pasa a continuación al análisis de los 6 artículos que componen esta sección.

- **Art. 1.1.1.1. Naturaleza y régimen jurídico:** Se define qué es el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Al margen de que la definición debería ajustarse a la nueva redacción de la LSENPC, lo único que es claramente contrario a ésta en el primer punto es predicar que el PIOT es un instrumento básico de planificación urbanística; ha de entenderse, por tanto, que la palabra “urbanística” ha de suprimirse por estar derogada. En el punto 2, ha quedado derogada la frase que dice que “el régimen jurídico del PIOT viene establecido por el Decreto Legislativo 1/2000 por el que se aprueba el Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TRLOTENC)”, ya que la mención al antiguo TRLOTENC debe ser sustituida por la Ley 4/2017 del Suelo y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC). De otra parte, al final del párrafo, convendría añadir que la entrada en vigor de esta Ley ha supuesto la derogación de diversas disposiciones del documento aprobado definitivamente el 4 de marzo de 2011.
- **Art. 1.1.1.2. Vigencia y revisión:** Los párrafos 1 y 2 de este artículo no resultan incompatibles con las disposiciones de la LSENPC. El párrafo 3 obliga a la revisión del PIOT en un plazo de diez años (o bien antes en base a determinadas circunstancias). Ahora bien, la LSENPC ha suprimido el término de revisión¹ y de la lectura de la Sección 3ª del Capítulo VIII del Título 3 pareciera que no es la intención del legislador que los planes establezcan plazos para “la reconsideración integral de sus modelos de ordenación”. Más bien, tal como se establece en el artículo 158, pareciera que el criterio del legislador es obligar a un seguimiento continuado de los efectos ambientales y territoriales derivados de la aplicación y ejecución del Plan, que se concretaría en informes cada cuatro años. Lógicamente, de estos informes deberían derivarse, en su caso, las conclusiones sobre modificaciones parciales de la ordenación o incluso la reconsideración integral del modelo. No obstante, si bien hay elementos para considerar que este punto 3 del artículo 1.1.1.2 podría no ser compatible con la LSENPC, dado que no hay una contradicción expresa se entiende que no está derogado, si bien convendría modificar su redacción sustituyendo la expresión “El PIOT se revisará en un plazo ...” por “La ordenación del PIOT será objeto de reconsideración integral en un plazo ...”
- **Art. 1.1.1.3. Ámbito territorial:** El artículo 94.1 de la Ley establece que “los planes insulares de ordenación constituyen el instrumento general de ordenación de los recursos naturales y del territorio de las islas ...”; así pues, el ámbito territorial del PIOT es la totalidad del territorio de la Isla. En este artículo, al territorio de la isla se le añade las “aguas circundantes hasta la cota batimétrica de 300 metros”. Tal como está redactado, la franja marina circundante no forma parte del territorio insular (se suma a éste mediante la conjunción y) y, entendido así, hay que concluir que se está ampliando el ámbito de ordenación más allá de lo permitido por la Ley. Cuestión distinta sería que se entendiera que el territorio de la isla de Tenerife comprende también una franja marina circundante, interpretación que cabría mantener pero no con la redacción actual del artículo. En consecuencia, se entiende que queda derogada de este artículo la referencia a las aguas circundantes, resultando el siguiente texto: “El ámbito territorial del PIOT es la totalidad del territorio de la isla de Tenerife”.

¹ Lo que en el anterior marco legal se denominaba “revisión” ahora pasa a ser el primer supuesto de la “modificación sustancial” (reconsideración integral del modelo de ordenación).

- **Art. 1.1.1.4. *Ámbito competencial y finalidad del PIOT***: Por lo ya señalado en relación al artículo 1.1.1.1, debe suprimirse la palabra “urbanística” del punto 1. El resto de ese párrafo, así como el del punto 2 se entiende que no contradicen la LSENPC.
- **Art. 1.1.1.5. *El PIOT en el marco del sistema de planeamiento***: El primer párrafo no tiene alcance dispositivo, además de ser muy discutible que pueda mantenerse en el actual marco legal. En cualquier caso, dado que este texto explicativo no es necesario para la aplicación de ningún precepto dispositivo, ha de entenderse derogado y debe suprimirse de las Normas. El segundo párrafo pone de manifiesto la contradicción básica entre la concepción del PIOT y la de la Ley a la que ya se ha hecho referencia en el epígrafe 5 de la parte A de este informe-propuesta. En cualquier caso, su carácter explicativo y que no se requiera para la aplicación de otras disposiciones, obligan a suprimirlo de las Normas, sin que sea necesario entrar a una discusión de fondo. Por último, el párrafo 3 establece que cada disposición de las Normas va acompañada de una clave que aclara su alcance (aplicación directa, directiva, recomendación y explicativa). Toda vez que el artículo 101 limita el contenido de las Normas a determinaciones de directa aplicación, habrán de suprimirse todas las claves (pues todas pasarían a ser AD) y, congruentemente, también este párrafo. Así pues, este artículo en su totalidad ha quedado derogado y debe ser suprimido.
- **Art. 1.1.1.6. *Desarrollo, ejecución y gestión del PIOT***: Si bien el contenido de este artículo podría discutirse en el marco de la nueva concepción legal de las relaciones entre las competencias sobre el territorio de las distintas administraciones, lo cierto es que su redacción es lo suficientemente genérica como para que no pueda concluirse que existen contradicciones expresas con la LSENPC. En consecuencia, se entiende que no ha sido derogado y puede mantenerse en su actual redacción.

1.2. Capítulo 1: Disposiciones preliminares; Sección 2ª: Contenido del PIOT

Esta sección segunda relaciona los documentos que componen el PIOT y regula el alcance de cada uno de ellos. Todos los artículos y párrafos de esta sección tienen carácter explicativo (E) sin que sean necesarios para la aplicación de ningún precepto dispositivo de las Normas. En consecuencia, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 101.1.b) LSENPC deben desplazarse desde las Normas a otros documentos del PIOT (preferentemente a la Memoria) como descripción ordenada y sistemática del contenido del Plan.

1.3. Capítulo 1: Disposiciones preliminares; Sección 3ª: Adaptación del planeamiento y disposiciones de directa aplicación del Plan

Esta sección 3ª queda profundamente afectada como consecuencia de la nueva concepción legal del sistema de planeamiento y, en particular, del deslinde competencial entre el territorial y el urbanístico. Se pasa a continuación al análisis de los 4 artículos que componen esta sección.

- **Art. 1.1.3.1. *Adaptación de los instrumentos de ordenación y ejecución vigentes***: Este primer artículo no contradice la LSENPC, si bien debe interpretarse en el marco del artículo 167; es decir, la entrada en vigor del PIOT supone que los planes urbanísticos deben adaptarse al mismo, pero no han de hacerlo hasta que lleven a cabo la primera modificación sustancial.
- **Art. 1.1.3.2. *Disposiciones sectoriales de aplicación directa***: El primer párrafo es obvio y, por tanto, no puede ser contrario a la Ley: todo acto del suelo o intervención debe cumplir aquellas disposiciones del PIOT que sean de aplicación directa sobre dicho acto de uso del suelo o de intervención. Cuestión distinta es que varias de las disposiciones sectoriales del PIOT puedan haber quedado

derogadas por la Ley. En cuanto al segundo párrafo, tiene por objeto posibilitar la aplicación objetiva de tales disposiciones del PIOT, estableciendo, solo a esos efectos, la validez de las definiciones de los usos e intervenciones del capítulo 4 de este Título I. Consiguientemente, no se considera que este artículo haya quedado derogado, por lo que debe mantenerse en su integridad.

— **Art. 1.1.3.3. Disposiciones territoriales de aplicación directa:** Este artículo prohíbe la ejecución de actos de usos del suelo o intervenciones prohibidos por el PIOT en tanto no se adapte el planeamiento municipal. Tal como está redactado presenta varias contradicciones con la nueva Ley:

- a) Si un uso o una intervención está prohibido por el PIOT sobre un terreno (y siempre que el PIOT sea competente para prohibirlo) es una norma de aplicación directa que ha de cumplirse tanto si el plan municipal está adaptado al PIOT como si no. Por tanto, no debe vincularse esta prohibición a si el plan municipal está o no adaptado. De hecho, si el PIOT prohíbe un uso concreto en un ámbito determinado, el Plan General necesariamente debe prohibirlo.
- b) En el PIOT actual, se prevé que los planes urbanísticos readscriban ARH a categorías distintas de las delimitadas en el plano de Distribución Básica de los Usos. Tal mecánica de readscripción no es compatible con la LSENPC, tal como se justifica en el epígrafe 2.x; no obstante, sí es posible que el plan municipal ajuste los límites de las ARH (no que las readscriba) de modo que un terreno concreto que en el plano del PIOT esté en un ARH pase a estar en otra. Consiguientemente, ha de tenerse en cuenta esta circunstancia en la aplicación de las prohibiciones de usos.

De acuerdo a lo expuesto, para ser compatible con la LSENPC se propone la siguiente redacción para este artículo 1.1.3.3: “No se autorizará la ejecución de actos de uso del suelo o intervenciones en terrenos que, en el plano de Distribución Básica de los Usos del PIOT, se encuentren incluidos en una categoría de Área de Regulación Homogénea en la que tal uso o intervención resulte incompatible, salvo las expresamente permitidas por el planeamiento vigente en suelo clasificado como urbano o urbanizable con Plan Parcial vigente, siempre que no afecte a un Espacio Natural Protegido”.

— **Art. 1.1.3.4. Disposiciones de aplicación directa sobre el planeamiento según su situación jurídico-urbanística:**

- a) El primer párrafo establece la reclasificación como suelo rústico de protección territorial de los terrenos que, a la entrada en vigor del PIOT, estuvieran clasificados como suelo urbanizable no programado o apto para urbanizar. El PIOT establecía esta determinación porque el artículo 19 del TRLOTENC vigente en el momento de su aprobación definitiva establecía en su letra b) que los planes insulares podrían reclasificar como suelo rústico los terrenos que tengan la clasificación de suelo urbanizable cuando así lo exija el desarrollo sostenible de los recursos naturales o el modelo territorial. Ahora bien, este contenido facultativo de los PIO fue suprimido por la Ley 14/2014 y, desde luego, tampoco se contempla en el contenido propio de los planes insulares en la reciente LSENPC. En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 81.3², ha de entenderse que los Planes Insulares no están habilitados para proceder a la reclasificación directa de terrenos a rústicos y, por tanto, ha de entenderse que este párrafo ha quedado derogado. Pero, al margen de ello, esta disposición es superflua con la nueva Ley. En primer lugar porque el Suelo

² Todo instrumento de planeamiento responderá a los principios de mínimo contenido necesario y de máxima simplicidad, en cumplimiento de las determinaciones establecidas para los mismos por esta Ley. Serán nulas de pleno derecho cualquier determinación del planeamiento que exceda de este mandato.

Rústico de Protección Territorial ha sido suprimido y, en segundo, porque ya la LSENPC, en su disposición transitoria primera, reclasifica los suelos urbanizable no programados (lo que, además, viene a apuntar que la reclasificación es competencia de Ley y no del PIOT).

- b) El segundo párrafo establece también una reclasificación urbanística, esta vez sobre los sectores de suelo urbanizable turístico, según estuvieran o no “en plazo”. Cabe plantear por tanto la misma conclusión que en la letra anterior y entender que está también derogado. Además, al igual que en el caso anterior, la derogación de este párrafo tampoco supone ningún efecto práctico, toda vez que las reclasificaciones que establecía el PIOT vienen a ser las mismas que las que produce la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 19/2003 (Directrices) que no ha sido derogada.
- c) Los párrafos tercero y cuarto, una vez derogados los dos anteriores, carecen de sentido, por lo que también han de suprimirse.

1.4. Capítulo 2: Criterios para la elaboración de los instrumentos de planeamiento

Este capítulo tiene por objeto regular el contenido de los distintos instrumentos de planeamiento a través de los cuales se desarrolla la ordenación del PIOT así como establecer la formulación de planes concretos. Las disposiciones sobre el contenido tienen en su mayoría el carácter de recomendaciones, por lo que no podrían incluirse en las Normas; pero, además, es discutible que el PIOT pueda establecer los contenidos que han de tener instrumentos de planeamiento. De otro lado, las disposiciones que establecen la formulación de concretos instrumentos de planeamiento tienen obviamente el carácter de normas directivas y, por tanto, no deben tampoco incluirse en el volumen de las Normas, debiéndose desplazar a otros documentos del PIOT. No obstante, a continuación se pasa a revisar su contenido en mayor detalle.

- **Art. 1.2.1.1. Contenido de este capítulo:** Este artículo es explicativo en su totalidad, sin que sea necesario para la aplicación de las disposiciones que siguen, aun cuando se mantuvieran. Por tanto, se entiende que debe suprimirse.
- **Art. 1.2.1.2. Evaluación de alternativas y contenido ambiental del planeamiento:** Este artículo tiene el carácter de recomendaciones, por lo cual no puede formar parte de las determinaciones del PIOT. Pero, además de ello, se refiere a aspectos sobre los que el PIO carece de competencias: regular cómo debe elaborarse la evaluación ambiental de alternativas o aspectos análogos.
- **Art. 1.2.2.1. Tipos de instrumentos de ordenación de los Recursos Naturales:** Este artículo se entiende que ha derogado en su totalidad porque:
 - a) En su primer párrafo, clasifica los tipos de instrumentos de ordenación de los recursos, lo cual, no solo no se ajusta al actual marco legal, sino que tampoco forma parte del ámbito competencial del PIO (además, tiene carácter explicativo).
 - b) El segundo párrafo establece que el PIOT tiene el carácter de PORN en el ámbito insular, lo cual ya está dicho en el artículo 1.1.1.1. Pero, de otra parte, recomienda que la ordenación de las aguas circundantes se desarrolle a través del correspondiente PORN del medio marino. Ahora bien, si como ya se ha concluido el ámbito del PIOT es la isla³, el PIOT está remitiendo a ese PORN la

³ Independientemente de las discusiones recientes, la palabra isla se define como “porción de tierra rodeada de agua por todas partes”. Por otra parte, recurriendo a la Ley de Costas podemos entender que la “tierra” puede extenderse como máximo hasta incluir la “zona marítimo-terrestre” (que participa de ambas naturalezas). Es decir, la línea de bajamar escorada definiría el borde de la isla.

ordenación de un ámbito que queda al exterior del mismo, lo cual obviamente no forma parte de sus competencias. Así pues, se entiende que este párrafo ha sido derogado.

- c) El tercer párrafo señala que se podrán formular Planes Territoriales Especiales de Ordenación para la ordenación de uno o varios recursos naturales. Sin embargo, la nueva Ley no admite que los Planes Territoriales Especiales tengan este objeto. De otra parte, se trata de una disposición con carácter de recomendación. Así pues, por estos motivos, se entiende que ha quedado derogada.

— **Art. 1.2.2.2. Contenido de los instrumentos de Ordenación de los Recursos Naturales:** Este artículo expone, con carácter indicativo, el contenido que habrían de tener los instrumentos de ordenación de los recursos naturales. Como ya hemos señalado, no compete al PIOT regular los contenidos de ningún instrumento de ordenación (ni siquiera con carácter de recomendación), por lo que debe entenderse que este artículo ha sido derogado en su totalidad.

— **Art. 1.2.2.3. Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino:** Este artículo expone, con carácter indicativo, la finalidad y ciertos criterios sobre el contenido que habría de tener el PORN del medio marino. Como ya se ha señalado en relación al segundo párrafo del artículo 1.2.2.1, no compete al PIOT regular un instrumento que ordena un ámbito externo al de la isla. En consecuencia, este artículo debe entenderse derogado.

— **Sección 3ª del capítulo 2 del Título I. Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Actividades Económicas:** El PIOT vigente prevé la formulación de los que denomina PTEOAE para ordenar actividades económicas con relevancia sobre el uso del territorio o de los recursos. Salvo el párrafo 1 del artículo 1.2.3.3, que es en el que se relacionan los 7 PTEOAE previstos y que tiene carácter de norma directiva, el resto del contenido de esta sección son recomendaciones o explicaciones, lo que, ya por sí solo, obliga a que se suprima de las Normas del PIOT en virtud del artículo 101.1 de LSENPC. Resuelta la cuestión formal que implica la supresión de la sección completa de las Normas del PIOT, ha de discutirse sobre el fondo de la misma.

La ordenación de actividades económicas como tales, por más que tengan relevancia sobre el territorio, no puede ser materia de un Plan Territorial Especial, toda vez que el artículo 120 LSENPC limita el objeto de éstos a asuntos concretos entre los que no están aquéllas. Distinto es que algunos de los planes territoriales especiales previstos por el PIOT puedan ser admisibles bien porque en realidad tengan por objeto la ordenación de infraestructuras o equipamientos de ámbito supramunicipal (por ejemplo el PTE de ordenación de residuos o el PTE de ordenación de la actividad industrial) o bien porque así vengan establecidos en legislación sectorial (por ejemplo, el PTE de ordenación turística o el PTE de grandes equipamientos comerciales y de ocio). Así, si el PIOT solo puede remitir la ordenación de actividades económicas a planes especiales cuando se trata de definir y ordenar infraestructuras y equipamientos vinculados o cuando lo ordena una Ley sectorial, parece claro que la ordenación de las actividades en sí mismas (ganadería, agricultura, caza, las tres para las que se prevé un PTE) no puede remitirse. Pero además, para que la ordenación de las actividades (económicas o no) pudiera llevarse a cabo directamente por el PIOT las mismas habrían de corresponder a usos sobre los que el Cabildo tuviera título habilitante; es decir, nunca sobre usos ordinarios.

En base a lo anterior, se pasa a concretar la propuesta detallada para cada una de las disposiciones:

- a) El artículo 1.2.3.1. debe entenderse derogado porque, como ya se ha dicho, no cabe formular planes territoriales especiales para ordenar sectores de actividad.
- b) El artículo 1.2.3.2. regula los contenidos de los Planes Territoriales objeto de la sección. El PIOT no puede regular los contenidos de instrumentos de planeamiento, por lo que también este artículo debe entenderse derogado.
- c) El artículo 1.2.3.3, en su párrafo 1, relaciona los siete planes territoriales especiales de actividades económicas. De ellos, los tres primeros (de la actividad agrícola, de la actividad ganadera y de la caza) deben entenderse derogados. El párrafo 2 está también derogado, toda vez que no pueden formularse PTEO no previstos expresamente en el PIOT. El resto de párrafos de este artículo son compatibles con la nueva Ley. En todo caso, al tratarse de contenidos directivos, los que no hayan quedado derogados deberán suprimirse de las Normas y pasarse al Programa de Actuación.

— **Sección 4ª del capítulo 2 del Título I. Instrumentos de Ordenación que afecten Áreas Naturales de Interés Insular.** El objeto de esta sección es aportar con carácter indicativo el contenido que deben cubrir los instrumentos que establezcan la ordenación de áreas naturales de interés insular. Tal como ya se ha justificado en el anterior epígrafe 1.4, no compete al PIOT regular los contenidos de ningún instrumento de ordenación (ni siquiera con carácter de recomendación), por lo que debe entenderse que esta sección ha quedado derogada en su totalidad.

— **Sección 5ª del capítulo 2 del Título I. Planes Territoriales Especiales de Ordenación de Infraestructuras y de Usos Dotacionales:** El PIOT vigente prevé la formulación de los que denomina PTEOID con la finalidad de planificar, completando sus determinaciones, redes concretas de infraestructuras o usos dotacionales. A diferencia de los PTEOAE, la Ley sí permite ordenar a través de planes territoriales especiales infraestructuras y/o equipamientos, siempre que sean de relevancia insular. Sin embargo, como en las restantes de este capítulo, casi todo el contenido de esta sección lo forman recomendaciones sobre el contenido de estos planos que, tanto por su carácter como por su objeto, han quedado derogados por la nueva Ley. Por otro lado, el artículo 1.2.5.3 tiene carácter de normas directivas que establecen los PTEOID que deben formularse y condiciones sobre los mismos; como ya se ha señalado en el epígrafe 5 de la parte A de este informe-propuesta, estas disposiciones deben desplazarse de las Normas a otros documentos del PIOT.

— **Art. 1.2.6.1. Definición de los planes territoriales parciales:** Este artículo comprende tres párrafos con distinto contenido y carácter normativo:

- a) En su primer párrafo, define los planes territoriales parciales. Si bien la definición es compatible con la establecida en la Ley, es obvio que no compete al PIOT hacerla. De otra parte, este párrafo tiene carácter explicativo, por lo que no puede estar en la Normas.
- b) El segundo párrafo, con carácter de norma de aplicación directa (aunque por su contenido no lo es), relaciona los ámbitos territoriales sobre los que podrían formularse planes territoriales parciales. Ahora bien, de acuerdo al artículo 119.2 LSENPC el Plan Insular debe delimitar los ámbitos territoriales cuya ordenación remite a plan territorial parcial, por lo que no cabe otorgar una remisión potestativa. En todo caso, tal como ya se ha señalado, este párrafo no debe constar en las Normas porque la relación de los planes territoriales parciales a formular (y, de las condiciones particulares que se le pudieran imponer a cada uno de ellos) tiene el carácter de norma directiva.

c) El tercer párrafo tiene el carácter de recomendación, lo cual ya es motivo suficiente para entender que no debe mantenerse en las Normas. Pero además, si atendemos a su objeto que no es otro que el establecer el contenido mínimo que deben tener dos tipos concretos de planes territoriales parciales (los comarcales y los litorales), ha de concluirse, toda vez que podrían tener el carácter de normas directivas, que deberían desplazarse a otros documentos del PIOT.

— **Art. 1.2.6.2. Planes Territoriales Parciales Comarcales:** El PIOT establece que se formulen planes territoriales parciales sobre el ámbito completo de cada una de las comarcas que define, salvo las de Anaga, Teno y el Macizo Central. Estos planes tienen por finalidad el desarrollo del Modelo Insular de Ordenación, estableciendo directrices de coordinación territorial y estableciendo un modelo equilibrado de distribución de infraestructuras y equipamientos comarcales. Tal como están concebidos en el PIOT, estos planes se configuran como instrumentos intermedios entre los esquemas básicos de distribución de usos y calificación de infraestructuras y equipamientos y la ordenación urbanística, con un ámbito territorial exhaustivo. Por eso, no puede sostenerse que estén amparados en el artículo 119 LSENPC, toda vez que ello equivaldría a legitimar la potestad del Cabildo para ordenar la totalidad de la Isla. Ciertamente, una comarca no se corresponde con una “parte singular y concreta” del territorio, que son los ámbitos que pueden ordenarse a través de los planes territoriales parciales. Por tanto, ha de entenderse que la LSENPC impide la formulación de PTP de ámbito comarcal y, consiguientemente, ha derogado este artículo en su totalidad.

— **Art. 1.2.6.3. Planes Territoriales Parciales de Ordenación del Litoral:** El PIOT establece que se formulen 10 planes territoriales parciales que cubren la totalidad del ámbito litoral de la Isla, salvo el tramo de la costa sur metropolitana. Surge también la duda de si en el marco de la nueva Ley cabe remitir la ordenación de casi toda la franja costera insular. A diferencia de las comarcas, los ámbitos costeros sí pueden entenderse como “partes singulares y concretas” del territorio. La cuestión radica en si la ordenación de sus usos tiene trascendencia insular. Se entiende que, sin perjuicio de posteriores reflexiones sobre el asunto, no puede negarse taxativamente esa relevancia insular, aunque solo fuera por la importancia intrínseca de las características naturales y/o funcionales del litoral. Así pues, si bien no estamos en condiciones de afirmar que este tipo de planes previstos por el PIOT estén claramente amparados por la LSENPC, tampoco cabe concluir con la suficiente seguridad que son incompatibles con ésta, razón por la que no puede entenderse que esta determinación del PIOT haya quedado derogada. No obstante, este artículo debe desplazarse de las Normas, toda vez que su objeto tiene carácter de normas directivas, al definir los ámbitos que remite a estos planes territoriales y establecer las condiciones particulares que deben cumplir.

— **Art. 1.2.6.4. Formulación de los Planes Territoriales Parciales de Ordenación:** Este artículo se limita a señalar que los PTP han de ser formulados por el Cabildo, que es algo que no compete decir al PIOT (además de ser superfluo). Por otra parte, se le asigna el carácter de recomendación (lo cual tampoco es del todo congruente). Así pues, se entiende que ha quedado derogado.

1.5. Capítulo 3: Programación de las actuaciones sobre el territorio y sobre los recursos

En este capítulo se explica cómo deben llevarse a cabo las actuaciones que inciden en la transformación y uso del territorio y de los recursos, en desarrollo del

PIOT o de otros planes. Este contenido, además de excesivamente genérico carece de cualquier alcance normativo, lo cual implica que debe suprimirse en su totalidad de las Normas del PIOT y, en todo caso, incluirse en otro documento del PIOT.

1.6. Capítulo 4: Definiciones normativas básicas

Este capítulo tiene por objeto la clasificación y definición de los usos e intervenciones. Tal contenido encaja plenamente con las determinaciones urbanísticas de ordenación estructural relacionadas en el artículo 136.A.e) de la LSENPC y, como ya concluimos en el epígrafe 3.5 de la parte A de este informe-propuesta, a pesar de ser determinaciones urbanísticas, es un contenido lícito de los Planes Insulares.

La legitimidad de estas definiciones estriba en que son necesarias para la regulación sustantiva que hace el PIOT sobre usos, actividades e intervenciones. Bien es cierto que la clasificación y definiciones de usos e intervenciones es exhaustiva, incluyendo tanto aquéllos sobre los que es competente para regular como aquéllos sobre los que no. Pero se entiende que, siempre que la clasificación y las definiciones no sean vinculantes sobre otras administraciones, esta exhaustividad no es contraria a la Ley, toda vez que contribuye a una mejor aplicación de las normas sustantivas del PIOT.

Así pues, debe concluirse que, en su conjunto, este capítulo es compatible con la LSENPC. Ello no obstante, se entiende que su alcance ha quedado modificado, ya que no puede operar sobre planes urbanísticos, sino limitarse a la aplicación del PIOT y de sus planes de desarrollo, así como a los actos propios de la Corporación Insular. Lo anterior afecta a los siguientes preceptos de este capítulo:

- **Art. 1.4.1.1. La ordenación de los usos por el planeamiento:** El contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo, sin que sea necesario para la aplicación de las restantes disposiciones. Además, al referirse a las diferentes figuras de planeamiento, pudiera dar a entender que se pretende que los planes urbanísticos respeten estas definiciones. Así pues, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado.
- **Art. 1.4.1.2. Conceptos de uso, actividades, intervenciones y ámbitos territoriales:** Los tres primeros párrafos establecen las definiciones, respectivamente, de los conceptos de uso, actividad e intervención, que se requieren para la regulación del PIOT; consecuentemente, se entiende que los mismos son compatibles con la Ley. El párrafo 4 debe suprimirse porque remite a la sección 4ª de este capítulo, la cual no existe. Por último, el párrafo 5 explica innecesariamente en qué consisten las determinaciones del planeamiento sobre los usos; además, aplica su contenido a todos los instrumentos de planeamiento, incluyendo los urbanísticos. Por tanto, también ha quedado derogado.
- **Art. 1.4.1.3. Clasificación de los usos:**
 - a) El párrafo 1 define el primer nivel de clasificación; pese a su carácter explicativo, se entiende necesario para entender y aplicar la clasificación y definiciones de las secciones siguientes.
 - b) El párrafo 2 explica cómo se hacen los niveles de la clasificación de usos; pese a su carácter explicativo, se también entiende necesario para entender y aplicar la clasificación y definiciones de las secciones siguientes. No obstante, la última frase del párrafo (“Una clasificación que debe ser enriquecida y completada por las figuras de planeamiento de ámbito inferior al insular y sectoriales”) supone dar un alcance a la clasificación y definiciones de usos que excede del permitido; en consecuencia, se entiende derogada y deberá suprimirse.

- c) El párrafo 3 también es explicativo, pero igualmente se entiende necesario para conocer el alcance de la clasificación y definiciones de los usos. A este respecto, y en congruencia con lo ya expuesto, debe suprimirse la última parte del párrafo (“así como el contenido que sobre los mismos deben alcanzar las distintas figuras del sistema de planeamiento”).
- d) El párrafo 4, con el carácter de norma directiva, si bien dice que los restantes instrumentos de planeamiento (incluyendo los urbanísticos) “podrán establecer la sistemática (de clasificación y definiciones de los usos) más adecuada a sus fines específicos”, luego señala una serie de condiciones a cómo ha de hacerlo, para lo cual el PIOT no es competente. En consecuencia, se entiende que este párrafo ha quedado derogado en su totalidad.
- e) El párrafo 5 (que erróneamente se numera como 4) tiene un carácter explicativo, sin que sea necesario para la aplicación del contenido normativo; por ello, se entiende que está derogado.

2. Título II: Disposiciones Territoriales

2.1. Consideraciones generales sobre la adecuación de las Disposiciones Territoriales a la LSENPC

El PIOT define el Modelo de Ordenación Insular y los Modelos de Ordenación Comarcal de las 11 comarcas en que divide la Isla. Cada uno de estos modelos consiste en un esquema sintético y abstracto de la propuesta de estructuración territorial, mediante la descripción de sus cuatro elementos constitutivos: la distribución básica de los usos, el sistema de núcleos urbanos y rurales, las infraestructuras básicas (especialmente la red viaria) y los equipamientos insulares. Todas las disposiciones a través de las cuales se establece el Modelo de Ordenación Insular y los Modelos de Ordenación Comarcal tienen el carácter de directrices de ordenación, sin alcance directo sobre actos de uso del suelo o intervenciones, pero vinculantes para la Administración Pública en el ejercicio de sus políticas sobre el territorio (entre ellas las de planificación territorial y urbanística). Por eso, para que los modelos de ordenación adquirieran efectividad práctica, el PIOT establecía que todo planeamiento –y muy en particular los planes generales municipales– habían de desarrollarlos y concretarlos a través de sus determinaciones, entre ellas las urbanísticas.

El artículo 94.2 de la LSENPC señala que los Planes Insulares tienen por objeto la ordenación estructural del espacio insular, definiendo el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible. En el artículo 95.1 se afirma que uno de los fines fundamentales de los planes insulares es propiciar el desarrollo sostenible de la isla, a través de la distribución equilibrada de los usos y la previsión de los sistemas generales y equipamientos supramunicipales. Por último, en el artículo 96.2 se considera una determinación de ordenación de los PIO la “definición de sistemas territoriales equilibrados y eficientemente articulados, favoreciendo el desarrollo de nuevas centralidades que aumenten la accesibilidad de los ciudadanos a los servicios con el objetivo de disminuir la movilidad”. Pues bien, todos estos objetos, fines y contenidos se resuelven en el PIOT vigente a través del Modelo de Ordenación, a escala insular y comarcal por lo que cabría defender que la definición del mismo es compatible con la nueva Ley.

Sin embargo, de otra parte, como ya hemos repetido a lo largo de este informe-propuesta, la Ley niega la concepción de los planes municipales como figuras que desarrollan el Modelo de Ordenación Insular; de hecho, todas las determinaciones normativas del PIOT tienen que ser de aplicación directa, y en caso de remitirse el desarrollo de algunos contenidos a otros planes, ha de ser a los territoriales (parciales o especiales), no a los urbanísticos. Hay pues que entender que cuando el legislador señala que compete al PIOT establecer el modelo de organización y uso del territorio insular para garantizar el desarrollo sostenible, considera que éste se puede definir

mediante la concreción finalista de elementos de relevancia insular en sí mismos, sin necesidad de establecer directrices sobre el resto del territorio.

De la interpretación anterior –que compatibiliza las referencias de la Ley al modelo insular con las limitaciones que establece a las determinaciones de los planes insulares– resultaría que un PIO puede (y debe) definir el modelo de ordenación insular, pero no de la forma en que lo ha hecho el PIOT. El modelo insular del Plan Insular no puede ser un esquema abstracto que, para ser efectivo, requiera desarrollarse a través del planeamiento municipal, vinculando y condicionando las determinaciones de éste. Por tanto, como el Modelo de Ordenación del PIOT (tanto el insular como los comarcales) responde a esta concepción, podría concluirse que todo él (todas las disposiciones territoriales del Título II de las Normas) ha quedado derogado por incompatibilidad básica con la nueva Ley. Pero tal conclusión sería demasiado tajante. Es verdad que la concepción de Plan Insular que presidió la formulación del vigente es esencialmente incompatible con la que establece la nueva Ley lo que aconseja que el Cabildo se plantee formular un nuevo PIOT; sin embargo, ello no implica que todas las disposiciones territoriales hayan sido derogadas por la LSENPC. De hecho, aunque el Modelo de Ordenación del PIOT no responde al que prevé la Ley, sí contiene determinaciones más o menos equivalentes a las que ésta establece.

A continuación, se procede a repasar, de forma genérica, las determinaciones mediante las que el PIOT define los cuatro elementos constitutivos del modelo de ordenación insular y de los comarcales:

- a) La distribución básica de los usos se concreta en una división exhaustiva del territorio insular en Áreas de Regulación Homogénea (ARH), asignando a cada categoría de ellas un régimen básico de usos e intervenciones. Tal como está configurado este elemento del modelo, vincula al planeamiento urbanístico, tanto en la clasificación y categorización de suelo como en el establecimiento de las condiciones de admisibilidad de usos e intervenciones (en particular, en el suelo rústico). Como ya se ha expuesto en la parte A de este informe-propuesta, el PIOT no es competente para establecer con carácter exhaustivo ninguno de los dos tipos de determinaciones. Tan sólo puede delimitar para establecer determinaciones de ordenación aquellas áreas con relevancia insular. Bajo este criterio básico, en el epígrafe 2.4 de este informe-propuesta dedicado a las disposiciones sobre las ARH se discute, respecto de cada una de ellas, su compatibilidad con la Ley.
- b) El sistema de núcleos urbanos principales se resuelve en el PIOT vigente mediante dos tipos de determinaciones directivas. Por un lado se relacionan los distintos núcleos clasificándolos según los niveles que establecían las Directrices de Ordenación General (derogadas). Esta determinación, más allá de una mera jerarquización de la red de núcleos existentes en cada comarca, carecía en realidad de consecuencias concretas, por lo cual no tiene encaje en las Normas, de acuerdo a la nueva Ley. De otra parte, respecto de cada uno de los núcleos urbanos de cada comarca se señalaban criterios generales de ordenación e intervención que, obviamente, debían implementarse a través de los planes urbanísticos e incluso de actuaciones municipales. Está claro que este tipo de determinaciones (que además son obviamente directivas) no se justifican en razón de su relevancia insular y, por tanto, son contrarias a las competencias que la LSENPC atribuye a los PIO. Habrán, por tanto, de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de que puedan incorporarse en otros documentos del PIOT, tal como se expone más adelante.
- c) El modelo viario y de transportes consiste en la definición de la red de carreteras insulares (y comarcales) y en el señalamiento de condiciones de

ordenación respecto de cada uno de estos elementos viarios. En este caso, es evidente que lo que está haciendo el PIOT queda amparado por la nueva Ley toda vez que no es otra cosa que definir las infraestructuras de transporte de interés supralocal (artículo 98.1.a). De otra parte, las condiciones que se señalan sobre cada viario con el carácter de normas directivas a los planes territoriales especiales que desarrollen su ordenación deben trasladarse de las Normas.

- d) Las restantes infraestructuras, al igual que las viarias, se definen las de primer nivel, y se establecen condiciones para desarrollar su ordenación a través de planes territoriales especiales. Se entiende que ambos tipos de determinaciones son compatibles con la LSENPC, si bien las segundas deben desplazarse de las Normas a otros documentos del PIOT.
- e) Los equipamientos supramunicipales, el PIOT identifica y establece determinaciones de ordenación sobre algunos de estos equipamientos estructurantes a escala insular o comarcal. No obstante, el concepto de equipamiento supramunicipal del PIOT es más restrictivo que el de la Ley, ya que no incluye, por ejemplo, los polígonos industriales supramunicipales, los grandes centros comerciales y los grandes centros de ocio. La definición y ordenación de estos “equipamientos insulares” (en la terminología legal) era remitida por el PIOT a planes territoriales especiales que, como ya se ha expuesto en el anterior epígrafe 1.4, son compatibles con la Ley, si bien deben desplazarse de las Normas a otros documentos del PIOT.

A la vista de lo expuesto, parece claro que este Título II en su conjunto ha sufrido una profunda modificación como resultado de la entrada en vigor de la nueva Ley. En cuanto a su carácter de Normas ha quedado derogado en su mayor parte, ya que sólo podrán mantenerse aquellos preceptos que se refieran a la definición u ordenación de elementos o ámbitos territoriales de relevancia insular. De otra parte, las determinaciones cuyo objeto era establecer condiciones para los planes territoriales que habrían de desarrollar la ordenación de elementos constitutivos del Modelo de Ordenación Insular han de suprimirse de este Título de las Normas pero no quedan derogadas, sino que deben desplazarse a otros documentos del PIOT. Finalmente, el resto de determinaciones que se refieren a elementos o ámbitos territoriales que no pueden considerarse de relevancia insular (en particular los criterios de ordenación del sistema de núcleos urbanos) han quedado derogados en cuanto a su alcance dispositivo; no obstante, se entiende que deben pasarse a la Memoria de Ordenación, como explicación de la propuesta de ordenación que propone el PIOT, a fin de que pueda ser considerada por las distintas administraciones públicas en sus planes y actuaciones (pese a no ser vinculantes).

2.2. Secciones 1ª y 2ª del Capítulo 1: Aspectos generales del Modelo de Ordenación Territorial

- **Art. 2.1.1.1. Concepto de Modelo de Ordenación Territorial:** Este artículo define lo que el PIOT entiende por Modelo de Ordenación Territorial, y esa definición, al no entrar en detalles, no puede entenderse contraria a la LSENPC, ni siquiera cuando se señala de forma genérica que “los planes que concreten la ordenación y los procesos de actuación sobre el territorio, deberán propiciar que la realidad territorial tienda progresivamente hacia dicho Modelo”. De otra parte, si bien el carácter de este artículo es explicativo, se entiende que es necesario para poder aplicar el Título II.
- **Art. 2.1.1.2. Características del Modelo de Ordenación Territorial del PIOT:** Este artículo consta de cinco párrafos, todos ellos de carácter explicativo pero que se consideran necesarios para poder aplicar las disposiciones territoriales. A

continuación, se pasan a valorar la compatibilidad de cada uno de los párrafos con la nueva Ley:

- a) El párrafo 1 establece la naturaleza esquemática del Modelo y que sus determinaciones son las que estrictamente tienen carácter estructurante a nivel insular. Aunque no todas tienen realmente carácter estructurante insular, esta afirmación es plenamente compatible con la LSENPC.
- b) El párrafo 2 define los cuatro componentes del Modelo y repite que tienen capacidad estructurante insular. Puede concluirse, por tanto, que tampoco es incompatible con la LSENPC.
- c) El párrafo 3 establece que los cuatro componentes responden al Sistema Territorial instaurado por las Directrices de Ordenación General de Canarias. Toda vez que estas Directrices han sido derogadas, hay que entender que también ha quedado derogada esta frase. El resto del párrafo, que enlaza los componentes del Modelo del PIOT con los sistemas territoriales de las Directrices, hay que entenderlo asimismo derogado.
- d) El párrafo 4 declara que el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT es de naturaleza abstracta, sin que sus trazados definan límites precisos. Podría admitirse este carácter abstracto siempre que su concreción fuera a través de planes territoriales, pero difícilmente cabría que la totalidad de las determinaciones gráficas del PIOT requirieran desarrollo ya que ello implicaría casi obligadamente que fueran los planes municipales los que lo hicieran. Por ello, se considera que este párrafo ha quedado derogado, lo cual, de otra parte, carece de efectos prácticos al tratarse de un texto de carácter explicativo.
- e) El párrafo 5 declara que el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT es, además, flexible, global y abierto. Dado el carácter genérico con que se define cada una de estas cualidades, se entiende que no hay contradicción con la LSENPC.

— **Art. 2.1.1.3. Los niveles del Modelo de Ordenación Territorial en el PIOT:** Este artículo se limita a exponer que el Modelo de Ordenación Territorial se establece en el PIOT en dos niveles: el insular y el comarcal. En nada se contradice la nueva Ley distinguiendo entre elementos insulares y comarcales, ya que estos últimos son también supramunicipales y, por tanto, de relevancia insular. De otra parte, pese al carácter explicativo de este artículo, se entiende que es necesario para poder aplicar las disposiciones territoriales de este Título II.

— **Art. 2.1.1.4. La estructura comarcal del PIOT:** Este artículo es una mera justificación de la división que hace el PIOT de la isla en comarcas; su carácter explicativo, a diferencia del de los anteriores artículos, no es necesario para la aplicación de las disposiciones sustantivas, por lo que se entiende que debe suprimirse de las Normas y desplazarse a otros documentos del PIOT.

— **Art. 2.1.1.5. Contenido y alcance operativo del Modelo de Ordenación Territorial:** Este artículo regula el alcance del Modelo y cómo debe ser desarrollado por todos los planes y programas con incidencia territorial y, en particular, por los planes urbanísticos. Como ya se ha argumentado en el epígrafe 2.1 anterior, en este asunto radica una de las contradicciones fundamentales del PIOT con la LSENPC, por lo que se entiende que el artículo ha quedado derogado en su totalidad.

— **Art. 2.1.2.1. Los submodelos de ordenación territorial:** Este artículo define los cuatro elementos que conforman el Modelo de Ordenación Territorial, y consta de tres párrafos que pasan a valorarse individualizadamente en cuanto a su compatibilidad con la LSENPC:

- a) El párrafo 1 define los cuatro componentes. Tal como se ha argumentado en el anterior epígrafe 2.1, sin perjuicio de que se mantengan los cuatro submodelos en la descripción de la Memoria, como disposiciones normativas no tiene cabida la definición de los núcleos urbanos principales y la distribución básica de los usos debe limitarse a la delimitación de aquellas áreas de relevancia insular. Las infraestructuras básicas (viarias y otras) así como los equipamientos insulares sí son determinaciones propias del PIOT en el nuevo marco legal. En consecuencia, deberá modificarse este párrafo, suprimiendo los núcleos urbanos principales y modificando la exposición vinculada a la distribución básica de los usos. De otra parte, pese a su carácter explicativo, se entiende que este párrafo es necesario para la correcta aplicación de las disposiciones territoriales.
- b) El párrafo 2 vincula los componentes del Modelo de Ordenación Territorial a las Directrices de Ordenación General; dado que las Directrices han sido derogadas, también este artículo.
- c) El tercer párrafo viene a decir lo mismo que el párrafo 4 del artículo 2.1.1.2, y como ya se ha justificado, debe entenderse derogado.
- **Art. 2.1.2.2. La distribución básica de los usos:** Este artículo comprende dos párrafos de carácter claramente explicativo. En el primero de ellos se señala que la propuesta de ordenación del PIOT a este respecto consiste en la división de la totalidad de la isla en ámbitos territoriales, cada uno con un destino principal y un régimen complementario de usos e intervenciones. Como ya se ha expuesto anteriormente, se entiende que la nueva Ley no permite que el PIOT asigne regímenes de usos (aún básicos) a la totalidad de la isla, sino que debe limitarse a aquellos ámbitos de relevancia insular y, en su caso, a localizar aquellos usos de nivel estructurante insular. Por tanto, hay que entender que el contenido de este artículo (así como parte de la regulación a que remite del capítulo 3) no es completamente compatible con la LSENPC. Si a ello se suma que los dos párrafos tienen carácter explicativo, se entiende conveniente suprimir el artículo de las Normas y, debidamente corregido, desplazarlo a otros documentos del PIOT.
- **Art. 2.1.2.3. Los núcleos urbanos principales:** Este artículo explica la propuesta del PIOT sobre el sistema de núcleos urbanos, que consiste en relacionar en cada comarca cuáles son, clasificándolos en tres niveles (en los términos establecidos por las derogadas Directrices de Ordenación General), y señalar las condiciones que deben respetar para su ordenación los instrumentos de desarrollo del PIOT. La identificación e incluso clasificación jerárquica de los núcleos podría ser una determinación admisible del PIOT (amparada por el contenido enunciado en la letra e) del artículo 96.2), pero no con alcance normativo, toda vez que no parece que la Ley permita que el planeamiento insular establezca disposiciones vinculantes sobre la ordenación de los ámbitos residenciales. Menos dudas plantea concluir que el PIOT no está legitimado para establecer condiciones para la ordenación de los núcleos urbanos⁴, que es claramente competencia de los planes urbanísticos municipales. En consecuencia, se considera que este artículo debe suprimirse de las Normas y, debidamente corregido, desplazarlo a otros documentos del PIOT.
- **Art. 2.1.2.4. Las redes básicas de infraestructuras:** Este artículo explica cómo el PIOT define y ordena (o remite la ordenación a planes territoriales) las redes básicas de infraestructuras, que son uno de los componentes del Modelo de

⁴ Salvo aquellos no residenciales delimitados como polígonos industriales, terciarios o de ocio, de relevancia insular.

Ordenación Territorial propuesto. Como ya se ha argumentado, las determinaciones del PIOT a este respecto se encuentran plenamente amparadas por la nueva Ley, por lo que este artículo es compatible con la misma. Pese a su carácter explicativo, se entiende que debe mantenerse por ser necesario para la aplicación de las disposiciones sustantivas.

- **Art. 2.1.2.5. Los equipamientos insulares:** Este artículo explica cómo el PIOT define y ordena (o remite la ordenación a planes territoriales) “aquellos elementos dotacionales que, en razón del ámbito (insular o comarcal) al que sirven, adquieren capacidad estructurante propia de la escala del PIOT”. Como ya se ha argumentado, las determinaciones del PIOT a este respecto se encuentran plenamente amparadas por la nueva Ley, por lo que este artículo es compatible con la misma. Pese a su carácter explicativo, se entiende que debe mantenerse por ser necesario para la aplicación de las disposiciones sustantivas.

2.3. Sección 3ª del Capítulo 1 y Capítulo 2: Los Modelos de Ordenación Insular y comarcales

La Sección 3ª del capítulo 1 está dedicada a la descripción del Modelo de Ordenación Insular propuesto por el PIOT; las 11 secciones que componen el capítulo 2 tienen por contenido la descripción de los modelos de ordenación comarcal de cada una de las 11 comarcas en que el PIOT divide la Isla. Todas estas secciones tienen la misma estructura de contenido: hay cinco artículos dedicados cada uno a uno de los componentes del modelo de ordenación (distribución básica de los usos, sistema de núcleos urbanos, infraestructuras, modelo viario y de transportes, y equipamientos) y, en las secciones comarcales, uno primero de consideraciones previas y uno final de criterios de actuación. Desde el punto de vista de la adecuación de los contenidos a la LSENPC, dado que la conclusión respecto de cada uno de los artículos es válida para todos los demás artículos equivalentes, se pasa a continuación a hacer el análisis detallado teniendo en cuenta las consideraciones generales expuestas en el anterior epígrafe 2.1:

- a) Los artículos titulados “consideraciones previas” (sólo en los modelos comarcales) tienen un marcado carácter explicativo, sin que en absoluto sean necesarios para la aplicación de las Normas. En consecuencia, deben desplazarse de las Normas a otros documentos del PIOT.
- b) Los artículos dedicados a la “distribución básica de los usos” tienen carácter directivo en forma de instrucciones (excesivamente genéricas, en todo caso) a ser tenidas en cuenta por los planes generales en la ordenación de los municipios de cada comarca. Toda vez que, como ya se ha señalado repetidamente, en el nuevo marco legal no puede el Plan Insular imponer la concreción de sus determinaciones a los planes urbanísticos, hay que entender que estos artículos deben desplazarse de las Normas a otros documentos del PIOT.
- c) Los artículos sobre “el sistema de núcleos urbanos” comprenden determinaciones que, además de ser directrices al planeamiento urbanístico, no se justifican en razón de su relevancia insular y, por tanto, son contrarias a las competencias que la LSENPC atribuye a los PIO. Han de entenderse, por tanto, derogados, al menos en su alcance normativo. No obstante, se entiende que cabe incorporarlos en otro documento como descripción de la propuesta de ordenación del PIOT.
- d) Los artículos cuyo objeto son “las infraestructuras” (tanto los dedicados a las básicas como los que tratan sobre el modelo viario y de transportes) tienen dos tipos de contenidos: por un lado la definición de las infraestructuras que, en la terminología de la nueva Ley, tendrían el carácter de sistemas generales insulares; y, por otro, el señalamiento de instrucciones directivas, bien para los

instrumentos que desarrollen la ordenación (planes territoriales) bien para las actuaciones que pudieran acometerse sobre cada una de ellas. Ambos tipos de determinaciones son compatibles con la nueva Ley. No obstante, se entiende que las de naturaleza directiva no deben contenerse en las Normas. En cuanto a la definición de las infraestructuras que el PIOT “califica” como sistemas generales, sería más operativo que se relacionaran en el artículo 2.1.2.4, en el que, además, se indicara el plano en el cual se recogen.

- e) Respecto de los artículos cuyo objeto son “los equipamientos” ha de llegarse a las mismas conclusiones que sobre las infraestructuras: que ambos tipos de determinaciones son compatibles con la nueva Ley, pero que se entiende que las de naturaleza directiva deben desplazarse al Programa y la relación de los equipamientos calificados como sistemas generales insulares debería pasarse al artículo 2.1.2.5, en el que, además, se indicara el plano en el cual se recogen.

Finalmente, los artículos denominados “criterios de actuación” consisten en directrices para las políticas sectoriales en cada ámbito comarcal, que por su carácter no deben estar en las Normas sino desplazarse a otros documentos del PIOT.

Como resumen del análisis detallado, se concluye que la casi totalidad de los contenidos de la Sección 3ª y del capítulo 3 ha de suprimirse, ya que, de acuerdo a la nueva Ley, no pueden estar en las Normas. La excepción son las relaciones de infraestructuras y equipamientos insulares que se recomienda que se desplacen a los artículos correspondientes de la Sección 2ª del capítulo 1. De otra parte, la mayoría de las disposiciones de carácter directivo pueden mantenerse pero desplazándose de las Normas a otros documentos del PIOT para, sin efectos vinculantes, describir de forma integral la propuesta de ordenación del Plan Insular.

2.4. Sección 1ª del Capítulo 3: Generalidades (de las Áreas de Regulación Homogénea)

— **Art. 2.3.1.1. Definición:** Este artículo consta de dos párrafos, que a pesar de tener ambos carácter explicativo, se consideran necesarios para la correcta aplicación de las disposiciones normativas:

- a) El párrafo 1 establece que el “modelo de distribución de usos del PIOT” se define mediante la división del territorio en ámbitos de ordenación con suficiente homogeneidad interna. Dado su carácter genérico, se entiende que este párrafo no es incompatible con la LSENPC.
- b) El párrafo 2 define las ARH como categorías de igual régimen básico de regulación de usos y remite su delimitación a los correspondientes planos de ordenación del PIOT. Ahora bien, en el nuevo marco legal, habría de decir que las ARH son las categorías de igual régimen básico de usos correspondientes a ámbitos delimitados en atención a su relevancia insular en la definición del modelo de ordenación territorial. Con tal corrección se entiende compatible con la LSENPC.

— **Art. 2.3.1.2. Clasificación de las Áreas de Regulación Homogénea:** Este artículo, pese a su carácter explicativo, se entiende necesario para la correcta aplicación de las disposiciones de este capítulo, siempre que se introduzcan las correcciones que se señalan a continuación:

- a) El párrafo 1 se considera compatible con la nueva Ley.
- b) El párrafo 2, al hacer referencia al TRLOTENC que ha sido derogado, se entiende también derogado, además de que su contenido no es necesario para la aplicación de las normas.
- c) El párrafo 3 relaciona las distintas ARH que establece el PIOT:

- Las ARH de protección ambiental (que, a su vez, son las zonas A y B1 del PORN): se entiende que se corresponden con “los espacios y los elementos significativos del patrimonio natural de la isla”, que según la Ley deben ser identificados (delimitados) por el PIOT y ordenados (preservados de la urbanización). Como ya se ha argumentado en el epígrafe 3.11 de la parte A de este informe-propuesta, estos ámbitos pueden ser delimitados y ordenados con todo el detalle que se quiera por el PIOT, por lo que ha de concluirse que las ARH de protección ambiental son compatibles con la nueva Ley.
- Las ARH de protección económica (zonas B2 del PORN): el artículo 99.1 LSENPC ordena a los planes insulares que delimiten las zonas “que deban destinarse a usos del sector primario, en especial los agrarios, forestales o extractivos” (b) y “las que deban preservarse del desarrollo urbanístico por su valor agrícola existente o potencial” (c). Las definiciones de las ARH de protección económica son congruentes con estos preceptos, por lo que debe entenderse que la delimitación de las mismas no es incompatible con la nueva Ley, sin perjuicio de que, en una posterior modificación del PIOT, hubiera que revisarlas. Cuestión distinta es si el contenido normativo sobre estas ARH se ajusta a la Ley, asunto que se trata más adelante.
- Las ARH de protección territorial: La propia definición que de estas ARH se hace en el artículo 2.3.7.1 deja claro que los terrenos que el PIOT adscribe a esta categoría no se delimitan en razón de su relevancia insular, sino que son justamente los que no cabe adscribir a ninguna otra ARH. En consecuencia, ha de concluirse que esta categoría de ARH –así como la delimitación de los ámbitos adscritos y el establecimiento de regímenes básicos de usos sobre los mismos– es incompatible con la LSENPC y, por lo tanto está derogada.
- Las ARH de interés estratégico: Según se definen en el artículo 2.3.8.1, en estas ARH “se incluyen los ámbitos que ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular”. Así pues, estamos ante ámbitos con la consideración de sistemas generales insulares y, por tanto, su delimitación y ordenación por el PIOT es plenamente compatible con la LSENPC.
- Las ARH urbanas: el PIOT adscribe a estas ARH los terrenos en los que se debe consolidar el sistema de núcleos urbanos principales de la Isla. Como ya se ha argumentado en la parte A de este informe, así como en el epígrafe 2.1 de esta parte B en referencia al sistema de núcleos urbanos como componente del Modelo de Ordenación Territorial, la nueva Ley no habilita al planeamiento insular para condicionar la clasificación de los suelos urbanos o urbanizables por los planes urbanísticos, que es, al fin y al cabo, el objeto de estas ARH. Así pues, ha de concluirse que esta categoría de ARH –la delimitación de los ámbitos adscritos y la regulación normativa vinculada – no es compatible con la LSENPC y, por lo tanto está derogada.
- Las ARH de expansión urbana: el PIOT adscribe a estas ARH los terrenos donde deben ubicarse preferentemente las operaciones de expansión de los núcleos que conforman el sistema de núcleos urbanos del Modelo de Ordenación Territorial. Las consideraciones expuestas para las ARH urbanas son igualmente aplicables a las de expansión urbana. Así pues, ha de concluirse que esta categoría de ARH –la delimitación de los

ámbitos adscritos y la regulación normativa vinculada– no es compatible con la LSENPC y, por lo tanto está derogada.

Así pues, el párrafo 3 del artículo 2.3.1.2. debe mantenerse porque, pese a ser explicativo, es necesario para aplicación de las disposiciones normativas, pero han de suprimirse las categorías de ARH de protección territorial, urbanas y de expansión urbana.

- **Art. 2.3.1.3. Contenido de las determinaciones del PIOT sobre las ARH:** Este artículo se limita a relacionar los distintos contenidos que el PIOT establece sobre cada una de las ARH en las siguientes secciones de este capítulo. Todos los párrafos del mismo tienen carácter explicativo y no son imprescindibles para la aplicación de los preceptos normativos posteriores. Además, algunos de los textos (en particular el párrafo 6) resultan de dudosa compatibilidad con los criterios de la LSENPC sobre el alcance del PIOT y su relación con el planeamiento urbanístico. En consecuencia, se entiende que este artículo ha sido derogado en su totalidad.
- **Art. 2.3.1.4. Alcance de esta normativa:** En este artículo se regula la forma en que los planes debían desarrollar sus propuestas de ordenación por referencia a las ARH del PIOT y, en caso de divergencia, cómo habrían de justificarlas mediante las pertinentes “reinscripciones”. Como ya se ha señalado repetidamente, la LSENPC no permite que el PIOT se desarrolle a través del planeamiento municipal, por lo que hay una incompatibilidad fundamental entre el nuevo marco legal y este artículo que ha de entenderse derogado. Esto implica que las delimitaciones de las ARH así como sus regímenes normativos han de entenderse de aplicación directa y, por tanto, vinculantes para el planeamiento municipal, sin perjuicio que, de acuerdo a lo previsto en el artículo 99.2 de la nueva Ley, los planes generales puedan reajustar el alcance y los límites de las ARH, con el fin de corregir situaciones que pudieran resultar contradictorias, justificándolo en la memoria de ese instrumento.

2.5. Secciones 2ª, 3ª y 4ª del Capítulo 3: Áreas de Protección Ambiental

Como ya se ha señalado, las ARH de protección ambiental delimitadas por el PIOT (tantos las 1, 2 y 3, salvo las marinas) pueden considerarse, en el marco de la nueva Ley, como las que deben preservarse de la urbanización por sus altos valores naturales. De hecho, la gran parte de la superficie de estos recintos está sometida a regímenes legales de protección natural (ENP y/o ZEC). Así pues, sobre estos ámbitos el PIO puede establecer cuantas determinaciones de ordenación considere necesarias. Las que contiene el PIOT son fundamentalmente las que establecen el régimen básico de los usos e intervenciones, consistentes en señalar usos principales, secundarios e incompatibles como base para el desarrollo por el planeamiento (sea el de espacios naturales o el urbanístico). En el nuevo marco legal, como ya se ha dicho, no cabe la remisión para que este régimen básico sea desarrollado por los planes urbanísticos. En coherencia con lo expuesto:

- **Art. 2.3.2.1. Definición:** Este artículo se limita a definir cuáles son las ARH de protección ambiental 1 y las cuatro subcategorías que comprenden. Si bien por su contenido los dos párrafos que lo conforman tienen carácter explicativo⁵, se entiende que deben mantenerse por ser textos necesarios para la correcta aplicación de las normas sustantivas de esta sección.
- **Art. 2.3.2.2. Criterios de delimitación:** Este artículo establece los criterios con los que el planeamiento debe delimitar, con base en los recintos del plano de distribución básica de los usos del PIOT, cada una de las ARH de protección ambiental 1. Tal como está redactado, es incompatible con la LSENPC. Podría

⁵ Aunque se les asigna la clave D de norma directiva.

sostenerse que cabría mantener su contenido interpretándolo como los criterios con los que los planes generales deben justificar los reajustes que pudieran hacer de los recintos de estas ARH delimitados por el PIOT, de acuerdo a lo señalado en el artículo 99.2 LSENPC. Ahora bien, dicha interpretación exigiría, además de varias supresiones de frases, modificar la redacción del párrafo 1, alteraciones al contenido que se entienden que van más allá del alcance de esta propuesta⁶. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.

- **Art. 2.3.2.3. Objetivos:** Este artículo enuncia los objetivos que se plantean en la delimitación y ordenación de las ARH de protección ambiental 1, contenido que no tiene carácter de aplicación directa (ni siquiera de norma directiva, como se indica) sino explicativo o justificativo. Por tanto, se entiende que debe trasladarse de las Normas a otros documentos del PIOT.
- **Art. 2.3.2.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación:** Este artículo señala las disposiciones que debe contener el planeamiento que establezca la ordenación de los terrenos adscritos a estas ARH, en desarrollo del régimen básico de esta sección. Como ya se ha dicho, no cabe exigir al planeamiento (en particular al urbanístico) que desarrolle el régimen normativo del PIOT. Pero además, tampoco podrían imponerse las determinaciones que dicho planeamiento ha de contener al respecto. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Art. 2.3.2.5. Régimen básico de los usos e intervenciones:** Este artículo es el fundamental de la sección y, como ya se ha dicho, su contenido puede mantenerse entendiéndolo como normas de aplicación directa. Ello supone suprimir de los textos toda referencia al planeamiento de desarrollo. Así pues, habría que introducir los siguientes cambios de redacción de los párrafos de este artículo:
 - a) El párrafo 1 ha de decir: “El uso principal en todos los ámbitos adscritos a estas categorías de ARH es el de conservación, orientado preferentemente hacia la preservación natural”.
 - b) El párrafo 2 ha de decir: “Serán usos secundarios los comprendidos en los siguientes grupos de usos genéricos”, y a continuación los textos actuales de los dos guiones.
 - c) El párrafo 3 se mantiene en su redacción actual..
 - d) El párrafo 4 ha de decir: “Se prohíbe toda intervención que pudiera suponer alteraciones del relieve original del terreno, de los ecosistemas asociados al mismo o degradación de sus valores naturales. En el caso de los barrancos, además, todas aquellas que pudieran producir disminución de sus caudales o deterioro de la calidad de sus aguas. En todo caso se prohíben específicamente las siguientes intervenciones”, y a continuación los textos actuales de los seis guiones.
- **Art. 2.3.2.6. Criterios de gestión:** Este artículo es una mera recomendación a las administraciones para que velen por la protección de los valores de las ARH de protección ambiental 1. Dado su carácter ha de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de que se incorpore en otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.3.1. Definición:** Al igual que el 2.3.2.1, este artículo se limita a definir cuáles son las ARH de protección ambiental 2 y las dos subcategorías que comprenden. Si bien por su contenido los dos párrafos que lo conforman tienen

⁶ Que se limita a identificar las disposiciones del PIOT que han quedado suprimidas por la LSENPC.

carácter explicativo, se entiende que deben mantenerse por ser textos necesarios para la correcta aplicación de las normas sustantivas de esta sección.

- **Art. 2.3.3.2. Criterios de delimitación:** Cabe repetir lo ya expuesto en relación al artículo 2.3.2.2. Así pues, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Art. 2.3.3.3. Objetivos:** Este artículo enuncia los objetivos que se plantean en la delimitación y ordenación de las ARH de protección ambiental 2, contenido que no tiene carácter de aplicación directa (ni siquiera de norma directiva, como se indica) sino explicativo o justificativo. Por tanto, se entiende que debe suprimirse de las Normas, sin perjuicio que se traslade a otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.3.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación:** Este artículo señala las disposiciones que debe contener el planeamiento que establezca la ordenación de los terrenos adscritos a estas ARH, en desarrollo del régimen básico de esta sección. Como ya se ha dicho, no cabe exigir al planeamiento (en particular al urbanístico) que desarrolle el régimen normativo del PIOT. Pero además, tampoco podrían imponerse las determinaciones que dicho planeamiento ha de contener al respecto. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Art. 2.3.3.5. Régimen básico de los usos e intervenciones:** Este artículo es el fundamental de la sección y, como ya se ha dicho, su contenido puede mantenerse entendiéndolo como normas de aplicación directa. Ello supone suprimir de los textos toda referencia al planeamiento de desarrollo. Así pues, habría que introducir los cambios de redacción procedentes en los párrafos de este artículo tal como se ha señalado en relación al artículo 2.3.2.5.
- **Art. 2.3.3.6. Criterios de gestión:** Este artículo es una mera recomendación a las administraciones para que velen por la protección de los valores de las ARH de protección ambiental 2. Dado su carácter ha de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de que se incorpore en otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.4.1. Definición:** Al igual que el 2.3.2.1, este artículo se limita a definir cuáles son las ARH de protección ambiental 3, estableciendo una división en dos categorías: costeras y marinas. Tal como se ha señalado en relación con el artículo 1.1.1.3, deben suprimirse las ARH marinas. En consecuencia, pese a su carácter explicativo y debido a que se trata de un texto necesario para la correcta aplicación de las normas sustantivas, el párrafo 1 ha de mantenerse, mientras que el párrafo 2 debe cambiar su redacción por la siguiente: “Las ARH de protección ambiental 3 quedan conformadas por una sola categoría, denominada áreas costeras, que corresponden a la franja terrestre en la que la influencia marina define directamente las características ecológicas del territorio”.
- **Art. 2.3.4.2. Criterios de delimitación:** Cabe repetir lo ya expuesto en relación al artículo 2.3.2.2. Así pues, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Art. 2.3.4.3. Objetivos:** Este artículo enuncia los objetivos que se plantean en la delimitación y ordenación de las ARH de protección ambiental 3, contenido que no tiene carácter de aplicación directa (ni siquiera de norma directiva, como se indica) sino explicativo o justificativo. Por tanto, se entiende que debe suprimirse de las Normas, sin perjuicio que se traslade a otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.4.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación:** Este artículo, en relación a las áreas costeras, se limita a establecer la obligatoriedad de desarrollar la ordenación de las mismas mediante los planes territoriales parciales de ordenación del litoral. Toda vez que la remisión a estos planes no se ha

entendido incompatible con la nueva Ley, en principio cabría admitirse el contenido de este artículo. No obstante:

- a) El párrafo 1 es una mera justificación sobre la necesidad de ordenar detalladamente los espacios litorales, sin contenido normativo concreto. Por tanto, se entiende que debe suprimirse de las Normas y, en todo caso, trasladarse a otro documento del PIOT.
- b) El párrafo 2 establece la obligatoriedad de formular los PTO de ordenación litoral, limitando usos e intervenciones en tanto éstos no estén aprobados. Tiene pues un carácter normativo claro y, por tanto, se entiende que puede mantenerse.
- c) El párrafo 3 se entiende derogado, toda vez que se refiere a las áreas marinas.
- d) El párrafo 4 se entiende derogado porque también se refiere a las áreas marinas.
- e) El contenido de los párrafos 5, 6, 7 y 8 tiene el carácter de instrucciones a los planes de desarrollo por lo que se considera que no tiene cabida en las Normas y debería, en todo caso, trasladarse a otro documento del PIOT.
- f) El párrafo 9 se limita a una referencia a la Ley de Costas que (además de ser obsoleta) es redundante, por lo que se entiende que debe suprimirse de las Normas.

— **Art. 2.3.4.5. Régimen básico de los usos e intervenciones:** Este artículo es el fundamental de la sección y, como ya se ha dicho, su contenido puede mantenerse entendiéndolo como normas de aplicación directa. Ello supone suprimir de los textos toda referencia al planeamiento de desarrollo. Así pues, habría que introducir los cambios de redacción procedentes en los párrafos de este artículo tal como se ha señalado en relación al artículo 2.3.2.5.

— **Art. 2.3.4.6. Criterios de gestión:** Este artículo es una mera recomendación a las administraciones para que velen por la protección de los valores de las ARH de protección ambiental 2. Dado su carácter ha de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de que se incorpore en otro documento del PIOT.

2.6. Secciones 5ª y 6ª del Capítulo 3: Áreas de Protección Económica

Como ya se ha expuesto en el epígrafe 2.4 al valorar el artículo 2.3.1.2, las definiciones que el PIOT establece de las ARH de Protección Económica son congruentes con las letras b) y c) del artículo 99.1 LSENPC, por lo que debe entenderse que la delimitación de las mismas no es incompatible con la nueva Ley. En cambio, también puede afirmarse que las ARH de protección económica delimitadas por el PIOT, atendiendo a su justificación y a la extensión de los recintos (que cubren la mayor parte de la superficie insular de medianías y costa), no se corresponden con las reservas estratégicas necesarias para la actividad agropecuaria, a las que se refiere el artículo 96.2.g) de la nueva Ley. Por tanto, si bien no se puede sostener que las ARH de protección económica contradigan directamente la LSENPC y, por tanto, han de mantenerse vigentes, se ha de ser consciente que ello implica que sus delimitaciones pasan a ser vinculantes, lo que supondrá un fuerte condicionamiento a la potestad municipal de clasificación del suelo rústico que, probablemente, no se encuentra amparada en la relevancia insular del destino agrario de muchos de los recintos del plano del PIOT. Por tanto, si bien la Disposición Derogatoria de la Ley no autoriza a entender que las ARH de protección económica han quedado derogadas, conviene resaltar la urgencia de proceder a la revisión de sus delimitaciones en el marco de la nueva Ley. Expuestas las anteriores consideraciones, se pasa a valorar la compatibilidad de cada artículo de esta sección con la Ley.

- **Art. 2.3.5.1. Definición:** Este artículo se limita a definir cuáles son las ARH de protección económica 1 y 2. Si bien por su contenido los dos párrafos que lo conforman tienen carácter explicativo⁷, se entiende que deben mantenerse por ser textos necesarios para la correcta aplicación de las normas sustantivas de esta sección.
- **Art. 2.3.5.2. Criterios de delimitación:** Este artículo establece los criterios con los que el planeamiento debe delimitar, con base en los recintos del plano de distribución básica de los usos del PIOT, cada una de las ARH de protección económica 1 o 2. Tal como está redactado, es incompatible con la LSENPC. Podría sostenerse que cabría mantener su contenido interpretándolo como los criterios con los que los planes generales deben justificar los reajustes que pudieran hacer de los recintos de estas ARH delimitados por el PIOT, de acuerdo a lo señalado en el artículo 99.2 LSENPC. Ahora bien, dicha interpretación exigiría, además de varias supresiones de frases, modificar la redacción del párrafo 1, alteraciones al contenido que se entienden que van más allá del alcance de esta propuesta⁸. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Art. 2.3.5.3. Objetivos:** Este artículo enuncia los objetivos que se plantean en la delimitación y ordenación de las ARH de protección económica 1 y 2, contenido que no tiene carácter de aplicación directa (ni siquiera de norma directiva, como se indica) sino explicativo o justificativo. Por tanto, se entiende que debe trasladarse de las Normas a otros documentos del PIOT.
- **Art. 2.3.5.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación:** Este artículo señala las disposiciones que debe contener el planeamiento que establezca la ordenación de los terrenos adscritos a estas ARH, en desarrollo del régimen básico de esta sección. Como ya se ha dicho, no cabe exigir al planeamiento (en particular al urbanístico) que desarrolle el régimen normativo del PIOT. Pero además, tampoco podrían imponerse las determinaciones que dicho planeamiento ha de contener al respecto. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Art. 2.3.5.5. Régimen básico de los usos e intervenciones:** Si bien la delimitación de los recintos que se califican como ARH de protección económica encuentra amparo en la nueva Ley, dado que los mismos han de ser categorizados como suelos rústicos de protección agraria, se entiende que no procede que el PIOT establezca ningún régimen básico de usos a ser desarrollado por los planes municipales (o de ENP). Tan sólo cabría admitir esa regulación sobre los usos e intervenciones en aquellos ámbitos que hubieran sido delimitados como reservas estratégicas agrarias, en razón de su relevancia insular, como puede sostenerse para las ARH ambientales pero no para éstas. De otra parte, el régimen básico de los usos e intervenciones viene ya establecido por la Ley, En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado.
- **Art. 2.3.5.6. Criterios de gestión:** Este artículo comprende recomendaciones a las administraciones sobre sus políticas de actuación en las ARH de protección económica 1 y 2. Dado su carácter ha de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de incorporarlo en otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.6.1. Definición:** Al igual que el 2.3.5.1, este artículo se limita a definir cuáles son las ARH de protección económica 3. Si bien por su contenido tiene

⁷ Aunque se les asigna la clave D de norma directiva.

⁸ Que se limita a identificar las disposiciones del PIOT que han quedado suprimidas por la LSENPC.

carácter explicativo, se entiende que debe mantenerse por ser necesario para la correcta aplicación de las normas sustantivas de esta sección.

- **Art. 2.3.6.2. Criterios de delimitación:** Cabe repetir lo ya expuesto en relación al artículo 2.3.5.2. Así pues, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Art. 2.3.6.3. Objetivos:** Este artículo enuncia los objetivos que se plantean en la delimitación y ordenación de las ARH de protección económica 3, contenido que no tiene carácter de aplicación directa (ni siquiera de norma directiva, como se indica) sino explicativo o justificativo. Por tanto, se entiende que debe suprimirse de las Normas, sin perjuicio que se traslade a otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.6.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación:** Este artículo señala las disposiciones que debe contener el planeamiento que establezca la ordenación de los terrenos adscritos a estas ARH, en desarrollo del régimen básico de esta sección. Como ya se ha dicho, no cabe exigir al planeamiento (en particular al urbanístico) que desarrolle el régimen normativo del PIOT. Pero además, tampoco podrían imponerse las determinaciones que dicho planeamiento ha de contener al respecto. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Art. 2.3.6.5. Régimen básico de los usos e intervenciones:** Cabe repetir en relación a este artículo lo ya dicho sobre el 2.3.5.5. Ha de entenderse, por tanto, que ha quedado derogado.
- **Art. 2.3.6.6. Criterios de gestión:** Cabe repetir lo ya dicho respecto del artículo 2.3.5.6. Por tanto, ha de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de que se incorpore en otro documento del PIOT.

Analizados los artículos que conforman las secciones 5ª y 6ª, resulta que, en la práctica, ha de suprimirse por completo el régimen normativo de las ARH de Protección Económica, aunque se mantenga el plano en el que se delimitan los recintos adscritos a estas ARH. Ello significa que las delimitaciones del PIOT de los terrenos de protección económica son ahora vinculantes (sin perjuicio de los ajustes que puedan admitirse en los trazados) y, por tanto, los restantes instrumentos de planeamiento –y muy en especial los planes generales municipales– vendrán obligados a categorizarlos como suelos rústicos de protección agraria. Ahora bien, el establecimiento de los correspondientes regímenes normativos sobre los usos y las intervenciones corresponderá a cada plan, cumpliendo el básico señalado en la propia LSENPC.

2.7. Sección 7ª del Capítulo 3: Áreas de Protección Territorial

Las áreas de protección territorial delimitadas por el PIOT comprenden “los terrenos que en el modelo de ordenación territorial no ostentan una vocación específica que exija la protección de sus valores naturales o productivos, ni forman parte del sistema de núcleos urbanos o de equipamientos insulares ...”. De esta definición (artículo 2.3.7.1) resulta con absoluta claridad que la delimitación de estos recintos no está amparada por la Ley, ya no sólo por no estar comprendida en ninguna de las determinaciones que se señalan expresamente como contenido de los PIO, sino, sobre todo, por ser ámbitos que no se justifican en razones de relevancia insular. De hecho, toda vez que en la metodología de elaboración del PIOT se planteó la división exhaustiva de la Isla en ARH, las de Protección Territorial fueron justamente aquéllas residuales, las que no obedecían a ninguna finalidad concreta de ordenación.

Por tanto, se entiende que la entrada en vigor de la LSENPC ha supuesto la derogación de las delimitaciones de las ARH de Protección Territorial del PIOT (plano de distribución de los usos) y consiguientemente también de la totalidad de la sección

7ª del Capítulo 3 del Título II de las Normas, dedicadas justamente a la regulación de los terrenos adscritos a estas ARH.

2.8. Sección 8ª del Capítulo 3: Áreas de Interés Estratégico

Las áreas de interés estratégico se corresponden con los ámbitos que ostentan un papel estratégico en el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT, por estar destinados a albergar equipamientos o infraestructuras de nivel de servicio insular. Así pues, la delimitación y el establecimiento de cuantas determinaciones de ordenación sean necesarias y/o convenientes está plenamente amparado por la nueva Ley (artículo 96.2.e: “Determinación y localización de los sistemas generales y equipamientos estructurantes de interés supramunicipal”).

No obstante, ha de verificarse que todos los ámbitos adscritos a estas ARH corresponden efectivamente con sistemas generales y/o equipamientos estructurantes supramunicipales, según los define la LSENPC (artículo 98). A estos efectos, debe tenerse en cuenta que existe una estrecha relación entre las ARH de Interés Estratégico y los ámbitos de las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE). Así, los seis recintos delimitados como ARH de Interés Estratégico presentan las siguientes correspondencias:

- a) El del Aeropuerto Tenerife Norte es casi coincidente con el ámbito de la OSE “Aeropuerto de Los Rodeos y Entorno” (hay unas pequeñas partes de la OSE que están adscritas a ARH urbanas).
- b) El del Puerto de Santa Cruz ocupa la parte central de la OSE “Puerto y Frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario” (los extremos Norte y Sur de esa OSE están adscritos a otras ARH).
- c) El del Complejo Ambiental de residuos de Arico se corresponde exactamente con el ámbito de la OSE del mismo nombre.
- d) El que comprende el Aeropuerto del Sur y su entorno junto con el Polígono Industrial de Granadilla y el Puerto queda incluido dentro del ámbito de la OSE “Plataforma Logística del Sur de Tenerife”, ocupando la casi totalidad de su superficie.
- e) El que comprende los terrenos por debajo de la TF-47 entre los núcleos de Playa de San Juan y Alcalá es casi coincidente con el ámbito de la OSE “Puerto y Centro de Servicios de Fonsalía”.
- f) El último recinto adscrito a las ARH de Interés Estratégico no se corresponde con el ámbito de ninguna OSE, sino con el “Complejo Insular de Deportes del Motor”, calificado como sistema general deportivo insular en el artículo 2.1.3.5 y recogido en el plano del Modelo de Ordenación Territorial con el número 14.

Así pues, todos los recintos adscritos a ARH de Interés Estratégico se corresponden con lo que en la terminología de la nueva Ley se consideran sistemas generales supramunicipales y, por tanto, son compatibles con aquélla. A partir de esta compatibilidad general, se procede a continuación a revisar cada una de las disposiciones contenidas en esta Sección de las Normas:

- **Art. 2.3.8.1. Definición:** Este artículo se limita a definir las ARH de interés estratégico y a señalar que las que coinciden con OSEs tienen establecidas sus condiciones de desarrollo en el capítulo 4. Si bien tiene carácter explicativo, se entiende que debe mantenerse por tratarse de textos necesarios para la correcta aplicación de las normas sustantivas de esta sección.
- **Art. 2.3.8.2. Criterios de delimitación:** Este artículo establece los criterios con los que el planeamiento de desarrollo debe delimitar, en desarrollo de los recintos del plano de distribución básica de los usos del PIOT, cada una de las distintas

subcategorías de las ARH de protección ambiental 1. Tal como está redactado, es incompatible con la LSENPC. Podría sostenerse que cabría mantener su contenido interpretándolo como los criterios con los que los planes generales deben justificar los reajustes que pudieran hacer de los recintos de estas ARH delimitados por el PIOT, de acuerdo a lo señalado en el artículo 99.2 LSENPC. Ahora bien, dicha interpretación exigiría, además de varias supresiones de frases, modificar la redacción del párrafo 1, alteraciones al contenido que se entienden que van más allá del alcance de esta propuesta. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.

- **Art. 2.3.8.3. Objetivos:** Este artículo enuncia los objetivos que se plantean en la delimitación y ordenación de las ARH de interés estratégico, contenido que no tiene carácter de aplicación directa (ni siquiera de norma directiva, como se indica) sino explicativo o justificativo. Por tanto, se entiende que debe suprimirse de las Normas, sin perjuicio que se traslade a otro documento del PIOT.
- **Art. 2.3.8.4. Criterios para el desarrollo de la ordenación:** Este artículo se limita a señalar que en las ARH de interés estratégico que coincidan con OSE la ordenación debe desarrollarse a través de los planes territoriales correspondientes de acuerdo con las condiciones establecidas en el capítulo 4. Esta determinación es compatible con la nueva Ley (que admite que el PIO remita la ordenación de los sistemas generales) por lo que, a pesar de ser reiterativa con lo ya dicho en el párrafo 2 del artículo 2.3.8.1, debe mantenerse.
- **Art. 2.3.8.5. Régimen básico de los usos e intervenciones:** A diferencia de los artículos equivalentes de las ARH previas, en éstas el PIOT simplemente establece una prohibición genérica (con excepciones precisas) de actuaciones hasta que se formulen los planes territoriales. Se entiende que es una regulación de aplicación directa (aunque tenga la clave D) y compatible con la LSENPC, por lo que debe mantenerse en su redacción actual.
- **Art. 2.3.8.6. Criterios de gestión:** Este artículo es una mera recomendación a las administraciones para que velen por la preservación de estas ARH y para que asuman el impulso de su desarrollo. Dado que carece de contenido dispositivo concreto, se entiende que ha de suprimirse de las Normas, sin perjuicio de que se incorpore a otro documento del PIOT.

2.9. Sección 9ª del Capítulo 3: Áreas Urbanas

Las áreas urbanas se corresponden con los terrenos en cuyo interior ha de consolidarse el sistema de núcleos urbanos principales. La finalidad básica de la delimitación por el PIOT de estas ARH era establecer directrices para la clasificación de suelo urbano y urbanizable. Es claro que en el marco de la LSENPC no cabe con carácter general y exhaustivo delimitar desde el Plan Insular los terrenos que han de ser urbanos o urbanizables ni establecer instrucciones que el planeamiento municipal debe observar en estas clasificaciones urbanísticas. Ello no obstante, sí sería admisible (y compatible con la Ley) la delimitación de ámbitos concretos, correspondientes a actuales ARH urbanas que se justifiquen por su relevancia insular; estos ámbitos habrían de corresponder en principio a las reservas turísticas, industriales o dotacionales que se consideren estratégicas, pero no a núcleos residenciales. Ahora bien, estos ámbitos de carácter urbano y relevancia insular vienen delimitados en otras determinaciones del PIOT (que corresponden al Título III de las Normas y planos vinculados), por lo que no es necesario mantener su calificación como ARH urbanas⁹. Además, mantener como ARH urbanas aquellos

⁹ Por ejemplo, el polígono industrial de Güímar se delimita como polígono industrial insular, no siendo necesario que se considere también ARH urbana.

recintos no residenciales y de relevancia insular carecería de efectos reales porque el régimen normativo de esta Sección quedaría igualmente derogado, toda vez que no procede que el PIOT contenga directrices sobre clasificación del suelo (de otra parte, si fueran de interés insular, la ordenación habría de corresponder a instrumentos de planeamiento territorial y no urbanístico, con lo cual tampoco procederían las actuales normas).

Por tanto, se entiende que la entrada en vigor de la LSENPC ha supuesto la derogación de las delimitaciones de las ARH urbanas del PIOT (plano de distribución de los usos) y consiguientemente también de la totalidad de la sección 9ª del Capítulo 3 del Título II de las Normas.

2.10. Sección 10ª del Capítulo 3: Áreas de expansión urbana

El PIOT adscribe a esta categoría de ARH “los ámbitos donde deben ubicarse preferentemente las operaciones de expansión de los núcleos que conforman el sistema de núcleos urbanos del Modelo de Ordenación Territorial, a partir del momento en que se hagan insuficientes las áreas urbanas delimitadas”. Si la nueva Ley no ampara que el Plan Insular delimite las áreas urbanas, por las mismas razones tampoco puede condicionar al planeamiento municipal los terrenos a los que debe dirigir sus crecimientos una vez agotadas aquéllas. En este caso, además, todos los recintos se vinculan a núcleos residenciales, lo que cuestiona aún más su validez como determinación insular.

Por tanto, se entiende que la entrada en vigor de la LSENPC ha supuesto la derogación de las delimitaciones de las ARH de expansión urbana del PIOT (plano de distribución de los usos) y consiguientemente también de la totalidad de la sección 10ª del Capítulo 3 del Título II de las Normas.

2.11. Sección 11ª del Capítulo 3: Matriz de Usos

Esta sección consiste en una tabla distribuida en tres páginas más una cuarta de observaciones. Las filas de la tabla corresponden a los distintos usos definidos por el PIOT en el capítulo IV del Título I de las Normas. Las columnas corresponden a cada una de las categorías de ARH establecidas por el PIOT. De tal modo, en cada celda se indica el régimen básico de admisibilidad de cada uso en cada una de las ARH. A estos efectos, se señalan cinco tipos de regímenes básicos: principal, secundario, incompatible, regulación remitida y no corresponde. Esta tabla se daba cumplimiento a lo establecido en el artículo 9 del Decreto 6/1997, de 21 de enero, por el que se fijan las directrices formales para la elaboración de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. En esa norma se señalaba que “una vez definida la zonificación ... se relacionará cada una de las zonas con distintos usos y actividades, determinando a través de una matriz de usos su compatibilidad o incompatibilidad con el fin de evitar la alteración de los recursos naturales”. Tal como se ha concluido en el epígrafe 4 de la parte A de este Informe-Propuesta, Por tanto, es obligado concluir que, aunque no expresamente, dicho Decreto ha de considerarse derogado y, por tanto, no es obligatorio que el PIOT, en su calidad de PORN, contenga esta matriz de usos.

Ahora bien, que no sea obligatoria no significa que la matriz esté derogada; se pasa a continuación a valorar su compatibilidad con la LSENPC:

- a) Al haber quedado derogados los regímenes de las ARH de protección económica, protección territorial, urbanas y expansión urbana, han de suprimirse consecuentemente las respectivas columnas de la tabla, quedando en principio solamente 4 columnas (las de las tres ARH de protección ambiental y la ARH de Interés estratégico).

- b) De otra parte, han de suprimirse las celdas en las que se asigna el régimen de regulación remitida al uso correspondiente (salvo que haya previsto un plan territorial).

Las consideraciones anteriores implican que de las 561 celdas que tiene la actual matriz podrían mantenerse con contenido sustantivo vigente 95, apenas el 17%. Reducir a tan mínimo contenido la matriz hace que ésta pierda su sentido original. A ello hay que añadir que el contenido normativo de la matriz es redundante, toda vez que no es sino una simplificación esquemática y mnemotécnica de la regulación que se recoge en la sección del ARH correspondiente. Teniendo en cuenta todo ello, se entiende que lo procedente es desplazarla de las Normas.

2.12. Capítulo 4: Las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE)

Las Operaciones Singulares Estructurantes (OSE) definidas por el PIOT consisten en ámbitos concretos de la Isla en las que se plantea la ejecución de un conjunto de actuaciones para la consolidación de elementos que se consideran fundamentales en la articulación del Modelo de Ordenación Territorial. De acuerdo con la definición genérica que establece el PIOT no cabe discutir que es perfectamente compatible con la LSENPC que el planeamiento insular defina este tipo de elementos y proponga su ejecución. No obstante, ha de verificarse si en cada una de las 11 OSE concretas que define el PIOT se cumplen los requisitos genéricos de la definición. Así, se entiende que cada OSE debe tener por objeto la consolidación de sistemas generales o equipamientos estructurantes supramunicipales y, por tanto, estar incluida en alguno de los elementos relacionados en el párrafo 1 del artículo 98 de la Ley. A continuación se procede a revisarlas individualizadamente:

1. Frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario: El objetivo de esta OSE es el reacondicionamiento del frente marítimo del área metropolitana, potenciando su carácter de equipamiento urbano y los usos recreativos ligados al litoral (artículo 2.4.2.1.1). Ciertamente, la presencia del Puerto de Santa Cruz y la previsión de usos de naturaleza dotacional y recreativa, hacen que no pueda entenderse que la Operación sale de las competencias del Cabildo.
2. Plataforma Logística del Sur de Tenerife: Esta Operación es la que más claramente responde a las competencias del Plan Insular en el marco de la nueva Ley. Los usos de la misma comprenden el aeropuerto del SUR (y los vinculados al mismo), el nuevo Puerto Insular de Granadilla y el polígono industrial de mayor relevancia de la Isla. Es por tanto incuestionable su plena compatibilidad.
3. Puerto y polígono de servicios de Fonsalá: Vinculado al futuro puerto de conexión con las islas occidentales, el objetivo de esta Operación es consolidar el ámbito de servicios al mismo y, aprovechando esta centralidad, generar un núcleo de servicios que cualifique el ámbito comarcal. También en este caso nos encontramos dentro de los supuestos relacionados en la Ley por lo que ha de concluirse que esta OSE es compatible con la misma.
4. Aeropuerto de Los Rodeos y entorno: Aunque menos ambiciosa que la segunda, esta OSE corresponde también a una infraestructura de indudable nivel supramunicipal y, por lo tanto, también ha de concluirse que es compatible con la nueva Ley. No obstante, al igual que se señaló en relación a la OSE del Frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario, podría cuestionarse la extensión del ámbito territorial, y en especial los suelos vinculados a los caminos de San Lázaro y de la Villa, muy consolidados con usos residenciales. En todo caso, ha de repetirse lo ya dicho respecto en el punto 1: la posible modificación del ámbito de esta OSE debe resolverse en otro procedimiento.

5. Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco: Esta Operación pretendía dar acogida a las intensas necesidades de crecimiento residencial que se están produciendo en la zona, de forma ordenada y con visión de conjunto, mediante la configuración de un núcleo capaz de insertar ordenadamente las demandas residenciales y de ser centro de servicios y actividad urbana de las comarcas de Abona y del suroeste. Se trata pues de una actuación de naturaleza residencial, con importante dirección pública (vivienda social). Sin perjuicio de las consideraciones que puedan hacerse sobre la relevancia insular de la demanda residencial en el Sur, no puede sostenerse que la nueva Ley considere esta materia como propia del Plan Insular y, de hecho, no aparece entre los usos susceptibles de conformarse como sistemas generales o equipamientos estructurantes. En consecuencia, ha de entenderse que el PIOT no puede definir actuaciones residenciales y, por tanto, esta OSE ha quedado derogada.
6. Complejo de equipamientos de salud del Valle de La Orotava: La finalidad de la Operación es el desarrollo de un complejo que oferte servicios sanitarios, de salud y belleza dirigidos a segmentos específicos de la demanda turística. Con la implantación de este complejo se pretende, ante todo, contribuir a la rehabilitación del Valle de La Orotava como área turística. Un complejo de equipamientos de esta naturaleza encaja dentro de la relación de equipamientos estructurantes, por lo que esta OSE sería compatible con la Ley. Sin embargo, el PIOT simplemente la define, sin delimitar su ámbito territorial, lo que remite al Plan Territorial Parcial de Ordenación de la Comarca. Ahora bien, es muy discutible que el PIOT pueda establecer que en una comarca ha de implantarse un equipamiento estructurante pero remitiendo su delimitación a un plan territorial (distinto sería que remitiera su ordenación, siempre que hubiera definido el ámbito); ello, además, supondría una situación de indefinición jurídica muy poco congruente con los criterios de la nueva Ley¹⁰. Pero es que además, como ya se ha argumentado en el epígrafe 1.4 de esta parte B, se ha concluido que los planes comarcales previstos en el PIOT han quedado asimismo derogados. Por todo ello, ha de concluirse que esta OSE ha quedado derogada.
7. Complejo ambiental de residuos de Arico: El objetivo principal de la Operación es el desarrollo de un complejo ambiental en el cual se centralice y resuelva al más largo plazo posible el tratamiento y gestión de los residuos generados en la isla. Obviamente, se trata de una infraestructura de indudable carácter insular que encaja perfectamente en la relación del artículo 98.1 de la Ley, por lo que no ofrece dudas su absoluta compatibilidad con la misma.
8. Complejo de servicios del Macizo Central: El objetivo principal de la operación es dotar al Parque Nacional del Teide de unas instalaciones acordes con su importancia que se constituyan en elemento fundamental para ordenar el intenso uso público de este espacio natural, mejorando sus servicios y facilitando la compatibilidad entre las visitas y la preservación de sus altísimos valores ambientales. Un complejo de este tipo tiene pleno encaje en la relación de sistemas generales y equipamientos estructurantes, por lo que ha de concluirse que es compatible con la nueva Ley.
9. Complejo de equipamientos de Rasca: Esta Operación responde a dos determinaciones que la nueva Ley prevé que contenga el PIOT: de un lado la

¹⁰ Que el PIOT diga que hay que implantar un equipamiento estructurante y no señale su ámbito equivale a no decir nada. Al fin y al cabo, en cualquier momento se puede tramitar una modificación del Plan Insular para, con la debida justificación, incorporar a la ordenación nuevos sistemas generales o equipamientos estructurantes supramunicipales.

definición de reservas para actividades estratégicas para el desarrollo insular, en este caso, vinculadas al turismo (artículo 96.2.g) y, de otro, la definición de equipamientos estructurantes complementarios al turismo y vinculados al ocio (artículo 98.1.e). Por tanto, ha de concluirse que la misma es compatible con la LSENPC.

10. Rehabilitación urbana de Los Cristianos: Como su propio nombre indica, la finalidad genérica de la operación es la rehabilitación de este núcleo, cuyas infraestructuras y equipamientos dan muestras de obsolescencia. La rehabilitación de un área urbana no encaja claramente en la propia definición de OSE del PIOT, sino que más se asemeja a una línea o política de actuación que ha de continuarse en el tiempo. Pero, sobre todo, no puede sostenerse que la rehabilitación de suelos urbanos consolidados sea una de las competencias del planeamiento insular en la nueva Ley¹¹ sino claramente de los instrumentos de planeamiento municipal (o de los planes de modernización de áreas turísticas). En consecuencia, se entiende que esta OSE es contraria a la LSENPC y, por lo tanto, ha quedado derogada.
11. Rehabilitación urbana del Puerto de La Cruz: Es igualmente válida la argumentación del punto anterior. Por tanto, esta OSE es contraria a la LSENPC y ha quedado derogada.

Quedan pues derogadas cuatro Operaciones Singulares Estructurantes (Cabo Blanco, Equipamientos de Salud del Valle de La Orotava, y las dos de rehabilitación urbana) y, por tanto, han de suprimirse dichas secciones de este capítulo 4 del Título II de las Normas del PIOT (las secciones 6^a, 7^a, 11^a y 12^a). Ahora bien, para determinar si el resto de secciones se mantienen en su estado actual, es necesario revisar en detalle sus contenidos. Como todas tienen una misma estructura en cuanto a su articulado, se pasa a continuación a revisar el contenido de cada uno de los artículos de forma genérica y, si hubiera especificidades relevantes, se entran en consideraciones particulares sobre la OSE de que se trate:

- **Art. 2.4.n.1. Objetivos**: Pese a que estos artículos tienen carácter explicativo, se entiende que los mismos son necesarios para la correcta aplicación de las normas sustantivas de cada OSE y, en especial, han de tenerse en cuenta en la formulación de los correspondientes planes territoriales que desarrollen la ordenación de cada una de ellas. De otra parte, no se han observado contenidos específicos para alguna de las siete OSE que sean contradictorios con la LSENPC. Por tanto, se entiende que todos estos artículos deben mantenerse en su redacción actual.
- **Art. 2.4.n.2. Ámbito territorial**: Estos artículos describen el ámbito territorial de cada OSE, complementándose con el esquema gráfico al principio de la respectiva sección. La delimitación del ámbito es una determinación imprescindible tanto para la formulación del plan territorial correspondiente como para la aplicación del régimen transitorio en tanto éste se desarrolla. Sin perjuicio de lo ya señalado sobre la posible conveniencia de revisar algunas de las delimitaciones, no se aprecia en ninguno de los siete artículos contradicciones con la LSENPC, por lo que se entiende que deben mantenerse en sus redacciones actuales.
- **Art. 2.4.n.3. Planeamiento de desarrollo**: En todas las OSE que se mantienen vigentes el PIOT prevé la elaboración de un Plan Territorial de Ordenación

¹¹ Ni siquiera en el anterior marco legal, prueba de ello es que el propio PIOT remitía el desarrollo de la ordenación a planes urbanísticos.

Parcial¹² para el desarrollo de su ordenación; tal determinación es compatible con la nueva Ley. Estos artículos se limitan a establecer dicha remisión de la ordenación, por lo que han de entenderse plenamente compatibles con la LSENPC.

- **Art. 2.4.n.4. Criterios de ordenación:** Como indica su nombre, estos artículos contienen los criterios que deben respetar los planes de desarrollo de cada OSE en la ordenación de la misma. El contenido de los mismos tiene, por tanto, carácter directivo de aplicación sobre dichos planes y, en consecuencia, se entiende que, si bien deben mantenerse, han de desplazarse de las Normas.
- **Art. 2.4.n.5. Criterios de gestión y desarrollo:** Respecto de estos artículos cabe señalar lo mismo que para los anteriores: tienen carácter directivo y, por tanto, han de desplazarse de las Normas.
- **Art. 2.4.n.6. Efectos de la declaración de Operación Singular Estructurante:** En todas las OSE que se mantienen vigentes¹³, el PIOT contiene un artículo final en el que regula, con carácter de aplicación directa, el régimen jurídico sobre los terrenos incluidos en su ámbito en tanto no se lleve a cabo la correspondiente Operación (y, en particular, en tanto no se apruebe el planeamiento de desarrollo). Obviamente, se trata de un contenido imprescindible para garantizar que puedan realizarse las OSE, sin que el mismo presente ninguna contradicción con la nueva Ley. En consecuencia, se entiende que todos estos artículos deben mantenerse en sus redacciones actuales.

Por último, identificadas las cuatro OSE que quedan derogadas y revisados los contenidos de los artículos normativos de las siete restantes, queda referirse a la Sección 1ª de este capítulo:

- **Art. 2.4.1.1. Definición de las Operaciones Singulares Estructurantes:** Es un artículo de carácter explicativo; no obstante, se entiende que es necesario para la correcta interpretación y aplicación de las normas de aplicación sobre cada una de las OSE que se mantienen vigentes. Por tanto, se entiende que todos estos artículos deben mantenerse en su redacción actual.
- **Art. 2.4.1.2. Relación de las Operaciones Singulares Estructurantes:** Este artículo se limita a relacionar cuáles son las OSE delimitadas por el PIOT. A pesar de que no es imprescindible, se entiende que es conveniente mantenerlo para una mejor aplicación del capítulo normativo. En todo caso, de la relación habrán de suprimirse las OSE 5 (Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco), 6 (Complejo de Equipamientos de Salud del Valle de La Orotava), 10 (Rehabilitación urbana de Los Cristianos) y 11 (Rehabilitación urbana de El Puerto de la Cruz).
- **Art. 2.4.1.3. Ámbito territorial de las Operaciones Singulares Estructurantes:** Este artículo otorga a los planes de desarrollo la capacidad de ajustar los ámbitos territoriales delimitados por el PIOT. Se trata de una determinación genérica, compatible con la LSENPC y que, por tanto, se entiende que debe mantenerse en su actual redacción.
- **Art. 2.4.1.4. Planeamiento y ejecución de las Operaciones Singulares Estructurantes:** Este artículo señala los criterios genéricos con los que debe llevarse a cabo la ordenación y ejecución de las OSE. Dado su carácter directivo,

¹² La OSE del Complejo de Servicios del Macizo Central es una excepción, pues en ella el desarrollo de la ordenación debe ser llevado a cabo por el PRUG del ENP. En todo caso, esta remisión también ha de entenderse compatible con la Nueva Ley.

¹³ Salvo en la primera del Frente Marítimo de Santa Cruz-El Rosario.

se entiende que, si bien deben mantenerse, ha de suprimirse de las Normas y pasarse a otro documento del PIOT.

- **Art. 2.4.1.5. Criterios de programación de las Operaciones Singulares Estructurantes:** Como en el caso del artículo anterior, se trata de criterios genéricos, en este caso respecto de la programación de las OSE (que, además, tienen el carácter de recomendaciones). Por ello, se entiende también que ha de suprimirse de las Normas y pasarse a otro documento del PIOT.

3. Título III: Disposiciones Sectoriales

3.1. Capítulo 1: Protección de los recursos naturales y culturales (salvo la sección 7ª)

Las disposiciones que tienen por objeto la protección de los recursos naturales se justifican en razón de la naturaleza de PORN del Plan Insular. De otra parte, las relativas a la protección de los recursos naturales estarían legitimadas como parte del contenido del PIOT siempre que se refieran a elementos para los que se justifique su relevancia insular. En base a estas consideraciones básicas se pasa a revisar el contenido de este capítulo a fin de valorar su adecuación a la LSENPC.

- **Sección 1ª: Generalidades:** Los tres artículos que conforman esta primera sección tienen en su totalidad carácter explicativo, sin que se considere que tales textos son necesarios para la aplicación de las normas sustantivas de las siguientes secciones. En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 101.1.b) de la LSENPC, se entiende que esta sección 1ª debe suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT.

- **Artículo 3.1.2.1. Deberes generales de los titulares privados sobre la protección de los recursos:** Este artículo relaciona una serie de obligaciones genéricas que deben cumplir los agentes privados en relación a los recursos naturales y culturales. Sin perjuicio de que su carácter genérico pueda cuestionar la procedencia de que estas disposiciones sean propias de un Plan Insular, lo cierto es que no se observa en su contenido ninguna contradicción con la LSENPC, por lo que se entiende que puede mantenerse su redacción actual.

- **Artículo 3.1.2.2. Deberes generales de la Administración Pública en la protección de los recursos:** Este artículo relaciona una serie de obligaciones genéricas que deben cumplir los departamentos de la Administración Pública en relación a los recursos naturales y culturales. Cabe señalar las mismas observaciones que respecto del artículo anterior. De otra parte, hay que hacer notar que todas las determinaciones de este artículo se califican como directivas, lo que se considera erróneo pues tienen el mismo alcance que las del artículo anterior que, correctamente, aparecen como de aplicación directa. Así pues, se entiende que este artículo puede mantenerse su redacción actual.

- **Artículo 3.1.2.3. Prevención de impactos sobre el medio ambiente y los recursos:** El párrafo 1 de este artículo es una directiva sobre el planeamiento en general señalando que, cuando proceda, deben aplicarse los procedimientos de evaluación de impactos previstos en la legislación vigente. Como ya se ha señalado, no compete al PIOT establecer disposiciones sobre el contenido de los planes y mucho menos sobre la obligación o no de los procedimientos de evaluación de impacto, ya que todos estos aspectos son materia de ley. El párrafo 2 establece el denominado “principio de no actuación” como directriz de ordenación territorial. Ahora bien, tampoco puede el PIOT imponer el criterio de actuación que ha de seguirse como resultado de la evaluación ambiental de una actuación, ya que esto está regulado con carácter general en la legislación medioambiental. En conclusión, se entiende que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.

- Artículo 3.1.2.4. Directrices y criterios básicos para la gestión de los Espacios Naturales Protegidos:** Este artículo se limita a señalar que, al establecer las determinaciones de gestión, los planes de los ENP deben basarse en las directrices y criterios básicos del Documento III del estudio Base XXV-A del PIOT. Ahora bien, toda vez que se trata de una disposición con carácter de directriz a instrumentos de planeamiento, se entiende que, aun manteniendo su contenido, debe suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT.
- Artículo 3.1.3.1. Disposiciones generales (sobre el tratamiento y gestión de los residuos):** En este artículo se explica el contenido de la sección 3ª que tiene por objeto establecer “las bases para una gestión eficaz de residuos en Tenerife”. Lo cierto es que, como se analiza detalladamente en los siguientes párrafos, la mayor parte de las disposiciones de esta sección son contenidos más propios de normas legales que del PIOT. En todo caso, los tres primeros párrafos de este artículo son meramente explicativos sin que se entiendan necesarios para la aplicación de ninguna disposición sustantiva y, por lo tanto, deben suprimirse de las Normas y pasarse, si procede, a otros documentos del PIOT. En cuanto al párrafo 4 consiste en una directriz para que el Cabildo convenga con los sectores generadores de residuos un código de conducta; dado su carácter, también debe suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT.
- Artículo 3.1.3.2. Obligaciones y derechos de los generadores de residuos:** En este artículo contiene una serie de disposiciones carentes de cualquier contenido territorial que, por su naturaleza, son propias de normas legales o reglamentarias y no de instrumento de planeamiento. De hecho, no existe en ninguno de los artículos de la LSENPC que regulan los contenidos de los Planes Insulares ningún texto que ampare que el PIOT pueda establecer disposiciones como “todo aquel que genere residuos estará obligado a mantenerlos en condiciones adecuadas” y las restantes. Por tanto, se entiende que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- Artículo 3.1.3.3. Gestión de los residuos urbanos:** La valoración de la adecuación de este artículo a la nueva Ley debe hacerse diferenciadamente para cada uno de sus cinco párrafos:
- a) Los párrafos 1 y 2 definen los residuos urbanos domiciliarios y los residuos especiales. La definición de los primeros sería necesaria para la aplicación del párrafo 3, pero éste ha de entenderse derogado (como se justifica en la siguiente letra). En cuanto a la definición de los segundos, carece de aplicación normativa sustantiva. En consecuencia, dado su carácter explicativo innecesario para la aplicación de disposiciones sustantivas, estos dos párrafos han de entenderse derogados.
 - b) El párrafo 3 establece la opción de recogida selectiva así como que la recogida de los residuos urbanos domiciliarios en la vía pública se hará en las condiciones adecuadas. La obligación de la recogida selectiva viene establecida legalmente y no es competencia del planeamiento territorial; de otra parte, tampoco lo es el regular la forma en que debe organizarse el servicio. Así pues, también este párrafo debe entenderse derogado.
 - c) El párrafo 4 es una disposición directiva que ordena a las administraciones competentes conformar una red de puntos limpios en Tenerife. Por su carácter directivo, se entiende que esta disposición debe suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT.
 - d) El párrafo 5 consiste en instrucciones al planeamiento para la localización de los puntos limpios en áreas urbanas. El contenido de este párrafo sí es de naturaleza territorial; ahora bien, para mantenerse en el PIOT debe corregirse

para concretar que tales instrucciones se dirigen al PTEO de Residuos, desde el supuesto que tales infraestructuras son de relevancia insular. Además, habrá de suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT.

- **Artículo 3.1.3.4. Gestión de residuos industriales:** Todas las disposiciones de este artículo (6 párrafos) tienen por objeto la regulación de las actividades de los generadores de residuos industriales, imponiéndoles condiciones y sin que ninguna de ellas tenga contenido territorial. Así pues, tal como ya se ha argumentado, se entiende que por su naturaleza estas disposiciones no son propias del contenido y alcance del PIOT y han de entenderse derogadas.
- **Artículo 3.1.3.5. Gestión de residuos sanitarios:** Respecto de este artículo cabe repetir lo ya dicho para el anterior y, por tanto, la conclusión es idéntica: ha de entenderse derogado.
- **Artículo 3.1.3.6. Desarrollo de la ordenación y gestión de los residuos:** Los dos primeros párrafos de este artículo establecen que el instrumento que desarrolle la ordenación de los residuos será el PTEO de Residuos y que, en base al mismo, se han de articular los pertinentes programas de actuación. El contenido de estas disposiciones es compatible con la LSENPC, pero debe de desplazarse de las Normas. De otra parte, los contenidos de los dos últimos párrafos no son propios de un instrumento de planeamiento y, por lo tanto, se entiende que han quedado derogados.
- **Artículo 3.1.4.1. Protección frente a la contaminación atmosférica:** Los tres primeros párrafos, aun siendo normas de aplicación directa, tienen por contenido la imposición de condiciones al ejercicio de actividades potencialmente contaminantes sobre la atmósfera. Ahora bien, por su naturaleza estas condiciones no son propias de un instrumento de planeamiento sino que deben regularse a través de una ley o reglamento sectorial; en consecuencia, deben entenderse derogados. El cuarto párrafo, de otra parte, tiene carácter directivo, estableciendo que la Administración competente (sin especificar cuál) desarrollará un programa de control y saneamiento atmosférico. Este contenido sí es propio del PIOT (en especial en razón de su naturaleza de PORN); no obstante, debe suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT.
- **Artículo 3.1.4.2. Protección frente al ruido:** Los dos párrafos de este artículo contienen disposiciones genéricas que por su naturaleza son competencia de leyes o reglamentos sectoriales y no de un instrumento de planeamiento. En consecuencia, se entiende que están derogadas.
- **Artículo 3.1.4.3. Protección frente a la contaminación lumínica:** El primer párrafo es una disposición competencia de la legislación sectorial, como expresamente reconoce el propio texto. El segundo párrafo impone a las administraciones competentes la obligación elaborar un banco de datos territorializado de la atmósfera en la isla en base al cual elaborar un programa de actuación, materia esta que no compete al Cabildo. Por lo tanto, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Artículo 3.1.4.4. Protección de los suelos:** Este artículo consiste en instrucciones a las administraciones competentes para que lleven a cabo acciones encaminadas a proteger de la contaminación los suelos tinerfeños. Ahora bien, al margen de ser directrices que no han de estar en las Normas, no compete al Cabildo tales actuaciones, por lo que el artículo debe entenderse derogado.
- **Artículo 3.1.4.5. Protección de las aguas terrestres:**
 - a) El párrafo 1 impone la exigencia de autorización administrativa a las actividades susceptibles de contaminar los recursos hídricos. Toda vez que el

PIOT no es competente para imponer tales autorizaciones, ha de entenderse que este párrafo ha quedado derogado.

- b) El párrafo 2 asigna al Consejo Insular de Aguas en coordinación con la Consejería competente del Gobierno de Canarias, el control y vigilancia de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Tampoco corresponde al PIOT asignar competencias a departamentos de la administración, por lo que este párrafo también debe entenderse derogado.
- c) El párrafo 3, tras declarar la protección general de todos los cursos continuos de aguas superficiales existentes, prohíbe cualquier intervención que implique la disminución de sus caudales. En principio, esta disposición puede entenderse amparada por la Ley, máxime en razón de la naturaleza PORN del PIOT.
- d) El párrafo 4 impone la obligatoriedad de elaborar los estudios necesarios para definir los caudales ecológicos de aplicación en Tenerife. Este contenido ha de formar parte del Plan Hidrológico, como se deduce de lo señalado en el siguiente párrafo 5. En consecuencia, deberá suprimirse de las Normas y pasarse a otro documento del PIOT. Sin embargo, la segunda parte de este párrafo establece unos límites concretos al aprovechamiento de aguas superficiales y/o subterráneas que operan con el carácter de normas de aplicación directa en tanto el Plan Hidrológico no fije los caudales ecológicos. Este contenido debe mantenerse en las Normas.
- e) Los párrafos 5 y 6 establecen que el desarrollo de la ordenación y de la regulación de la protección de los recursos hídricos de Tenerife se acometerá mediante la actualización del Plan Hidrológico Insular y se señalan instrucciones que deben observarse en la elaboración de este instrumento de planeamiento. Por su carácter directivo, estas disposiciones deben suprimirse de las Normas y pasarse a otro documento del PIOT.

— **Artículo 3.1.4.6. Protección de las aguas marinas:** El contenido de este artículo, al margen de la procedencia o no de sus disposiciones, sería de aplicación sobre el mar circundante. Toda vez que, tal como se ha argumentado en el epígrafe 1.1 de esta parte B, las aguas circundantes no forman parte del ámbito del PIOT, este artículo ha de entenderse derogado.

— **Artículo 3.1.5.1. Protección de la biodiversidad:** El primer párrafo es una mera declaración sobre la importancia de proteger la “rica biodiversidad de la isla”, sin ningún alcance dispositivo y que, por lo tanto, debe suprimirse de las Normas y trasladarse a otro documento del PIOT. El segundo párrafo se refiere a los planes de desarrollo y, por tanto, también debe pasarse a otro documento.

— **Artículo 3.1.5.2. Régimen de protección de la flora y fauna silvestre:**

- a) El párrafo 1 establece “con carácter general” la protección de la flora y fauna autóctonas. Pese a su poca concreción, se entiende que esta disposición es compatible con el alcance que la Ley atribuye al PIOT, máxime dada su naturaleza de PORN. Sin embargo, la segunda parte del párrafo (desde “El alcance de la protección” hasta el final), es una remisión genérica a todos los instrumentos de planeamiento (incluyendo los municipales) que el PIOT no puede hacer. En consecuencia, esta frase debe ser suprimida.
- b) El párrafo 2 también es una disposición excesivamente genérica que, no obstante, no se considera que contradice la LSENPC y, por lo tanto, puede mantenerse.
- c) El párrafo 3 prohíbe una serie de actividades concretas. Si bien estas prohibiciones carecen de contenido territorial, se entiende que las mismas son

compatibles con la Ley en razón de la naturaleza del PIOT como Plan de Ordenación de los Recursos Naturales.

- d) El párrafo 4 regula los supuestos en los que la Administración puede autorizar las intervenciones prohibidas en el párrafo anterior. Se trata de un contenido complementario de aquél y, por lo tanto, cabe aplicarle la misma conclusión: es compatible con la LSENPC y debe mantenerse.
- e) El párrafo 5 impone que toda intervención sobre la flora y la fauna obtenga autorización previa y regula el contenido documental de la solicitud de ésta. Tales aspectos no pueden ser regulados por un instrumento de planeamiento y, por lo tanto, este párrafo ha de considerarse derogado.
- f) Finalmente, el párrafo 6 ordena que se prevenga especialmente la introducción de especies foráneas y exóticas. Si bien esta disposición parece más propia de una disposición legal, se entiende que es compatible con la Ley en razón de la naturaleza del PIOT como Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y, por tanto, puede mantenerse.

—**Artículo 3.1.5.3. Criterios para la conservación de la diversidad de las especies:** Este artículo remite con carácter genérico a todos los instrumentos de planeamiento (incluyendo los municipales) la conservación y mejora de la diversidad, lo que el PIOT no puede hacer. Pero es que incluso señala las determinaciones (aunque lo llama criterios de conservación) que deben contener al respecto los planes, lo que tampoco es competencia del Plan Insular. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.

—**Artículo 3.1.5.4. Actuaciones para la protección de la flora y fauna silvestres:**

- a) El párrafo 1 remite el desarrollo de la regulación tanto a disposiciones específicas de la Administración Ambiental como a los planes, incluyendo expresamente los urbanísticos. De otra parte, se hace alusión al Plan Territorial Especial de Ordenación de los Recursos del Medio Marino que, como ya se ha señalado, ha quedado derogado. Así pues, se entiende que, para que este párrafo sea compatible con la nueva Ley debe suprimirse desde “y urbanísticos” hasta el final.
- b) El párrafo 2 establece que el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino profundice en el estudio de las especies de la flora y fauna marina. Toda vez que dicho Plan ha quedado derogado, así debe entenderse también este artículo.
- c) El párrafo 3 se refiere a la observación de cetáceos, actividad que se realiza en el mar y, por tanto, fuera del ámbito del PIOT. Consecuentemente también este párrafo ha de entenderse derogado.
- d) El párrafo 4 encomienda al Cabildo la formulación de los planes de protección que correspondan de especies incluidas en el Catálogo de las amenazadas. No compete al PIOT, sino a la pertinente regulación legal, asignar al Cabildo la formulación de tales planes de protección.
- e) Finalmente, el párrafo 5 establece que “la inclusión en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias de una especie, subespecie o población cuyo hábitat se localice en Tenerife exigirá la formulación de Programas de Recuperación de la misma”. De nuevo, el PIOT establece obligaciones fuera de su ámbito competencial, por lo que este párrafo ha de entenderse también derogado.

—**Artículo 3.1.6.1. Disposiciones generales, fines y objetivos (sobre la protección del paisaje):**

- a) El párrafo 1 tiene carácter explicativo innecesario para la aplicación de las normas; por tanto se entiende que debe suprimirse de las Normas y desplazarse, en su caso, a la Memoria.
- b) El párrafo 2 señala unos objetivos generales para la ordenación del paisaje (haciendo referencia al artículo 3.1.1.1. que ha de suprimirse de las Normas). Son consideraciones genéricas sin alcance dispositivo por lo que el párrafo debe suprimirse de las Normas y pasarse a otro documento.
- c) El párrafo 3 define el concepto de “ámbitos territoriales de singular interés” que serían aquéllos a mejorar a través de planes, programas o proyectos de regeneración paisajística; y relaciona los que considera como tales (delimitándolos en un plano). Estos ámbitos no son exactamente “los paisajes representativos de la isla” que la nueva Ley establece que ha de identificar el PIOT, sino aquellos que requieren ser regenerados. Aun así, se entiende que esta determinación del PIOT es congruente con el mencionado contenido que establece la Ley (artículo 96.2.c). Por tanto, se propone mantenerla, si bien no se aportan normas de protección concretas.

—**Artículo 3.1.6.2. Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje:** La carencia de contenido dispositivo concreto para la protección del paisaje en el PIOT se resuelve remitiéndolo a un Plan Territorial Especial¹⁴. Ahora bien, la ordenación del paisaje y el establecimiento de medidas para su protección no es uno de los objetos exclusivos que la Ley prevé para los Planes territoriales especiales (artículo 120.1). De otra parte, el artículo 97.3 permite diferir a otros instrumentos de ordenación territorial algunos contenidos del Plan Insular entre los cuales no se incluye la ordenación del paisaje. Todo ello lleva a concluir que, en principio¹⁵, ha de entenderse que el PIOT debería incluir entre su propio contenido las determinaciones precisas de ordenación paisajística sin que pueda remitirlas a un plan territorial específico; por lo tanto, se considera que este artículo ha quedado derogado. Ha de señalarse que la derogación de esta remisión obliga a reconsiderar el contenido que en materia de ordenación paisajística ha de tener el propio PIOT.

3.2. Sección 7ª del Capítulo 1: Sobre la protección del patrimonio cultural

Como a continuación se justifica detalladamente para cada artículo, se propone la supresión completa de esta Sección de las Normas del PIOT; la mayoría de sus disposiciones son incompatibles con la Ley, y las restantes deben pasarse a otros documentos del PIOT. La principal razón de tan amplia derogación se encuentra en que el PIOT optó por basar su estrategia de protección del patrimonio cultural de la Isla en los catálogos municipales, de modo que la mayor parte del contenido de esta sección consiste en imponer condiciones al ejercicio de la competencia municipal en esta materia, lo cual –como se ha argumentado abundantemente a lo largo de este informe– no está amparado por la nueva Ley. Probablemente, habría sido mejor que el PIOT definiera el concepto legal de “patrimonio histórico insular” de la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias y, basándose en la obvia relevancia insular del mismo, estableciera disposiciones sustantivas al respecto (por ejemplo, la formación del Catálogo Insular).

¹⁴ El PTEO del Paisaje fue aprobado definitivamente por el Cabildo Insular de Tenerife en sesión plenaria del 27 de junio de 2014. Dicho Plan fue anulado mediante Sentencia del TSJ de Canarias de 14 de abril de 2014.

¹⁵ Podría defenderse que cabe remitir la ordenación del paisaje a un Plan Territorial (que habría de ser parcial) siempre que se justificara detallada y específicamente que la especial importancia y complejidad de ese contenido provoca un retraso grande en la redacción del Plan Insular. Pero, obviamente, tal justificación no existe.

—**Artículo 3.1.7.1. Disposiciones generales y definiciones:**

- a) El párrafo 1 explica la finalidad de esta sección 7ª; se trata de un contenido innecesario para la aplicación normativa, por lo que debe suprimirse y desplazarse a otro documento del PIOT.
- b) El párrafo 2 contiene las definiciones de tres términos que ya aparecen en la legislación vigente sobre patrimonio histórico. Dada su innecesariedad y su carácter explicativo, se propone suprimir este párrafo de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT.

—**Artículo 3.1.7.2. Plan Territorial Especial de Ordenación del Patrimonio Cultural:** El PIOT prevé la elaboración de este instrumento de desarrollo con el objeto de identificar y establecer los criterios para la protección de los bienes inmuebles que integran el patrimonio cultural de Tenerife, así como fomentar el conocimiento y acceso de los ciudadanos a los mismos. Sin embargo, cabe repetir respecto de este Plan las mismas consideraciones señaladas previamente sobre el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje y, por tanto, concluir que es incompatible con la nueva Ley. En consecuencia, debe entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.

—**Artículo 3.1.7.3. Protección de los recursos culturales:**

- a) El párrafo 1 es una mera explicación sin contenido dispositivo, por lo que se entiende que debe suprimirse de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT.
- b) El párrafo 2 establece que los instrumentos de planeamiento (y se refiere especialmente a los urbanísticos) deben incluir relaciones detalladas de todos los inmuebles o conjuntos de valor patrimonial identificados en su información urbanística. Como ya se ha dicho, el PIOT no es competente para regular el contenido de los instrumentos de planeamiento, por lo que este párrafo debe entenderse derogado.
- c) El párrafo 3 obliga a incluir en Catálogos todos los inmuebles que por sus características singulares sean objeto de preservación. Esta determinación tampoco es competencia del Plan Insular sino de un texto legal. De hecho, la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, establece en su artículo 15 los instrumentos en que deben incluirse los bienes integrantes del patrimonio histórico canario (y no sólo en Catálogos). En consecuencia, este párrafo ha de entenderse derogado.
- d) El párrafo 4 regula la documentación que debe contener todo bien inmueble que se catalogue. De nuevo el PIOT excede su alcance competencial al regular el contenido de un instrumento. Así pues, también este párrafo ha de entenderse derogado.
- e) El párrafo 5 impone una forma de estructuración de los Catálogos (para separar los inmuebles “especialmente amenazados”) que no puede exigirse desde el PIOT. Por tanto, también este párrafo ha de entenderse derogado.
- f) El párrafo 6 establece que “la inclusión de un inmueble en un Catálogo formulado de forma independiente a los planes, conllevará la modificación del planeamiento urbanístico que resulte incompatible con el régimen normativo establecido por el Catálogo”. Sin perjuicio de que ésta es una conclusión obvia, tampoco compete al PIOT regular los efectos de la aprobación de los Catálogos. Así pues, también este párrafo ha de entenderse derogado.
- g) El párrafo 7 obliga a incorporar en los planes o en los catálogos normativas específicas de protección sobre cada uno de los inmuebles catalogados. De nuevo se trata de una exigencia de contenidos a los instrumentos de

planeamiento para la que el PIOT no es competente. Así pues, también este párrafo ha de entenderse derogado.

- h) Finalmente, el párrafo 8 regula los supuestos en los que cabe desarrollar la normativa de protección a través de la formulación de planes especiales de protección. No corresponde al Plan Insular sino a la Ley regular la procedencia de los planes especiales de protección que, además, son instrumentos urbanísticos. En consecuencia, también este párrafo debe entenderse derogado.

— **Artículo 3.1.7.4. Criterios para la catalogación de los bienes inmuebles por el planeamiento:** En este artículo se señalan, en primer lugar (párrafos 1 y 2), los criterios con los que debe determinarse el interés patrimonial de inmuebles o conjuntos a efectos de su catalogación. La Ley no ampara que el Plan Insular establezca estos criterios que, por otra parte, condicionarían sin la debida justificación del interés insular, el ejercicio de la competencia municipal de protección del patrimonio. En segundo lugar (párrafo 3) establece las categorías con las que debe clasificar el planeamiento (municipal) los elementos que incluya en sus catálogos. Tampoco corresponde al PIOT imponer las categorías de protección que, además, ya vienen establecidas en la Ley. Por último (párrafo 4), se obliga a que en la protección integral de los inmuebles se incluya, al menos, la totalidad de la parcela en la que se encuentra el edificio, prohibiéndose las segregaciones salvo autorización insular. Si bien es razonable que la protección integral de un inmueble alcance también a la parcela, establecer esta norma con carácter general no se justifica desde el interés insular y supondría un condicionamiento ilegítimo de las competencias municipales. Así pues, a la vista de lo expuesto, se entiende que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.

— **Artículo 3.1.7.5. Área de influencia de los bienes inmuebles:** En este artículo se establece la necesidad de que los planes (urbanísticos) delimiten áreas de influencia de los inmuebles catalogados a efectos de su protección y se señalan los criterios con que debe hacerse. De nuevo el PIOT vuelve a regular contenidos de instrumentos de planeamiento, algo para lo que no está amparado por la Ley; en consecuencia, ha de entenderse derogado este artículo.

— **Artículo 3.1.7.6. Obras e intervenciones en los elementos catalogados:** El objeto de este artículo es la regulación de las obras que pueden realizarse en edificios catalogados (en particular en los de protección integral), así como imponer al planeamiento la obligación de regular las condiciones para la ejecución de las obras. El primer aspecto es contenido propio de Ley (de hecho, se recoge en la Ley del Patrimonio Histórico de Canarias), mientras que el segundo tampoco compete al Plan Insular al tratarse de la regulación del contenido de planes urbanísticos. Por tanto, este artículo se entiende que ha quedado derogado.

— **Artículo 3.1.7.7. Conservación de los bienes inmuebles:**

- a) El párrafo 1 consiste en la declaración de una línea de actuación (incentivar las intervenciones destinadas a la rehabilitación de los inmuebles catalogados para alojar usos compatibles con sus valores) que, al carecer de contenido dispositivo directo, debe suprimirse de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT.
- b) El párrafo 2 establece una serie de disposiciones que afectan directamente al contenido del derecho de propiedad de los inmuebles catalogados (derechos y deberes de los propietarios de los mismos). La regulación de estos aspectos es claramente competencia de Ley (incluso de la legislación básica estatal) y

exceden en mucho a las competencias del PIOT. En consecuencia, ha de entenderse que este párrafo está derogado.

- **Artículo 3.1.7.8. Conservación de los bienes inmuebles:** Este artículo contiene una serie de disposiciones todas ellas relativas a acciones que el PIOT propone que lleve a cabo el Cabildo para contribuir a la protección del patrimonio cultural. Nada obsta a que las mismas formen parte del contenido del PIOT, pero deben suprimirse de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT.

3.3. Capítulo 2: Dotaciones

El objeto de este capítulo de las Normas Sectoriales del PIOT es la ordenación de los equipamientos públicos, estableciéndose disposiciones independientemente de su nivel jerárquico o de servicio. En el marco de la nueva Ley, el Plan Insular puede y debe establecer determinaciones de ordenación sobre los elementos dotacionales que se califiquen como equipamientos estructurantes de interés supramunicipal; sin embargo, la competencia de localización y ordenación de aquéllos que no alcancen ese nivel jerárquico corresponde al planeamiento urbanístico. Así, según lo establecido en el artículo 1.4.2.3.-3 del PIOT, ha de entenderse que sólo los usos dotacionales de 1º nivel pueden ser objeto de regulación. En base a este criterio básico, se pasa a continuación a valorar la adecuación de las disposiciones de este capítulo.

- **Sección 1ª. Generalidades:** El contenido de los dos artículos de esta sección tiene en su totalidad carácter explicativo, que no es necesario para la aplicación de las disposiciones sustantivas del capítulo. En consecuencia, se propone suprimir esta sección y desplazarse a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.2.2.1. Criterios generales (de coordinación de política dotacional):** En este artículo se enuncian una serie de criterios bastante genéricos y obvios que deben presidir la actuación de la Administración Pública en materia dotacional. Dado que no son disposiciones de aplicación directa, deben suprimirse de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT como criterios para la actuación del Cabildo en su política dotacional (no para el conjunto de las administraciones).
- **Artículo 3.2.2.2. Criterios de ubicación e integración funcional:** Los criterios enunciados serían compatibles con la nueva Ley siempre que se aclarase que son de aplicación sobre las dotaciones de primer nivel jerárquico o de interés supramunicipal. En consecuencia, se propone mantener este artículo pero deberá corregirse añadiendo después de cada término “dotaciones” (en los tres párrafos) de la expresión “de primer nivel jerárquico”.
- **Artículo 3.2.2.3. Condiciones de diseño:** Respecto de este artículo hay que repetir lo ya dicho para el anterior. Por tanto, se propone mantenerlo pero añadiendo después de cada término “dotaciones” (en los dos párrafos) de la expresión “de primer nivel jerárquico”.
- **Artículo 3.2.3.1. Configuración de las redes dotacionales:** Los dos primeros párrafos de este artículo son una descripción de la configuración en red de las dotaciones, que es una explicación sin alcance normativo; por tanto, deben suprimirse de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT. El tercer párrafo, en cambio, asigna a los planes la posibilidad de precisar las definiciones y clasificación de los usos dotacionales, redundando en lo ya señalado en el capítulo 4º del Título Primero; dicha determinación no es procedente y debe considerarse derogada.
- **Artículo 3.2.3.2. Localización de las dotaciones:**
 - a) El párrafo 1 establece los criterios de localización que deben respetar los planes (también los urbanísticos) en la localización de las dotaciones. El PIOT

solo puede establecer criterios de localización respecto de las dotaciones de primer nivel jerárquico, y para ser aplicados por planes territoriales. En consecuencia, se propone mantener este párrafo pero añadiendo el término “territoriales” después de la palabra “planes” de la primera frase, y suprimiendo los guiones que corresponden a las dotaciones de segundo y tercer nivel.

- b) Por los mismos motivos, el contenido del párrafo 2 puede mantenerse pero añadiendo el término “territorial” después de la expresión “Las figuras de planeamiento”, y la expresión “de primer nivel jerárquico” después de la palabra “dotaciones”.
- c) Igualmente, el párrafo 3 se entiende válido siempre que se aclare que los criterios son de aplicación sólo a las dotaciones de primer nivel jerárquico. Por tanto, deberá añadirse y la expresión “de primer nivel jerárquico” después de la palabra “dotaciones”.
- d) Por último, hay que hacer la misma observación al párrafo 4, de modo que se propone mantenerlo pero añadiendo la expresión “de primer nivel jerárquico” después de la palabra “dotaciones”.

— **Artículo 3.2.3.3. Dimensionamiento de las dotaciones:** Este artículo establece criterios respecto al dimensionamiento de las dotaciones que sólo pueden admitirse para las de primer nivel jerárquico. Por tanto, se proponen las correcciones que se indican a continuación:

- a) En el párrafo 1 se debe añadir la expresión “de primer nivel jerárquico” después de la palabra “dotaciones” de la primera frase. Además deberá suprimirse el primer guión, porque define el ámbito territorial de las dotaciones de nivel 1 por referencia a las de niveles inferiores, que no son competencia del PIOT.
- b) El párrafo 2 se entiende derogado. En primer lugar porque el PIOT no puede encargar a los departamentos gubernamentales competentes fijar dimensiones dotacionales y, en segundo, porque los planes territoriales pueden calificar inmuebles como dotaciones de primer nivel, pero no establecer dimensiones con carácter normativo genérico (y menos sobre las dotaciones municipales).
- c) El párrafo 3 también se entiende derogado, porque no corresponde al PIOT establecer que serán de aplicación los indicadores dimensionales contenidos en la legislación urbanística.
- d) El párrafo 4 también se entiende derogado, porque los estándares que establece son para tres tipos de dotaciones (espacios libres, deportivos y culturales) sin distinguir por nivel jerárquico, lo que supone que son de aplicación sobre dotaciones no supramunicipales.
- e) Por último, el párrafo 5 se propone mantenerlo pero añadiendo la expresión “de primer nivel jerárquico” después de “dotaciones y el término “territorial” después de “las figuras de planeamiento”.

— **Artículo 3.2.4.1. Instrumentos de desarrollo (de la ordenación de las dotaciones):** En este artículo se señala que el desarrollo de los criterios de ordenación del presente capítulo deben desarrollarse a través de (1) instrucciones técnicas y disposiciones normativas sectoriales, (2) planes territoriales especiales de ordenación de las dotaciones, y (3) figuras de ordenación urbanística. No procede que el PIOT considere los primeros y los terceros como instrumentos de desarrollo de sus determinaciones. Hecha esta corrección, dado el carácter meramente explicativo de este artículo, se propone suprimirlo de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT.

— **Artículo 3.2.4.2. Planes dotacionales previstos por el PIOT:** En este artículo se señalan los planes territoriales especiales que el PIOT prevé para el desarrollo de

la ordenación en materia de dotaciones. Como ya se expuso en el epígrafe 1.4 de esta parte B del informe, tales planes son compatibles con la nueva Ley. Aun así, habrán de corregirse las determinaciones que se establecen sobre cada uno de ellos suprimiendo toda referencia a las dotaciones que no sean de nivel supramunicipal. En todo caso, su contenido es de naturaleza directiva y debe desplazarse a otro documento del PIOT.

3.4. Capítulo 3: Infraestructuras

El objeto de este capítulo de las Normas Sectoriales del PIOT es la ordenación de las infraestructuras con la finalidad de adecuar progresivamente el soporte infraestructural a las necesidades de la isla, para proporcionar una base adecuada al desarrollo territorial y socioeconómico. Ahora bien, al igual que en el capítulo anterior, las determinaciones afectan a todas las infraestructuras, independientemente de su nivel jerárquico o de servicio. Como ya se ha dicho, en el marco de la nueva Ley, el Plan Insular puede y debe establecer determinaciones de ordenación sobre las infraestructuras que se califiquen como estructurantes de interés supramunicipal; sin embargo, la competencia de localización y ordenación de las que no alcancen ese nivel jerárquico corresponde al planeamiento urbanístico. A estos efectos, ha de entenderse que sólo las infraestructuras de 1º nivel (según lo que se establece en el artículo 1.4.2.4 del PIOT) pueden ser objeto de regulación. En base a este criterio básico, se pasa a continuación a valorar la adecuación de las disposiciones de este capítulo.

- **Sección 1ª. Generalidades:** El contenido de los dos artículos que componen esta sección tiene en su totalidad carácter explicativo, que no es necesario para la aplicación de las disposiciones sustantivas del capítulo. En consecuencia, se propone desplazar esta sección a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.3.2.1. Sobre la racionalización en la ejecución y uso de las infraestructuras:** En este artículo se enuncian una serie de criterios bastante genéricos que deben presidir la actuación de la Administración Pública en materia de infraestructuras. Dado que no son disposiciones de aplicación directa, deben suprimirse de las Normas y desplazarse a otro documento del PIOT como criterios para la actuación del Cabildo en su política dotacional (no para el conjunto de las administraciones).
- **Artículo 3.3.2.2. Sobre la integración paisajística y ambiental de las infraestructuras:** El contenido de este artículo sería compatible con la nueva Ley siempre que se aclarase que son de aplicación sobre las infraestructuras de primer nivel jerárquico o de interés supramunicipal. En consecuencia, se propone mantener este artículo pero deberá corregirse añadiendo, tanto en el título como en los dos párrafos, la expresión “de nivel supramunicipal” después del término “infraestructuras”.
- **Artículo 3.3.2.3. Sobre la integración funcional y territorial de las infraestructuras:** Procede la misma conclusión que respecto del artículo anterior. En consecuencia, se propone mantener este artículo pero deberá corregirse añadiendo, tanto en el título como en los párrafos, la expresión “de nivel supramunicipal” después del término “infraestructuras”. Por otra parte, el párrafo 4 obliga a tener en consideración las disposiciones legales y las limitaciones de las servidumbres aeronáuticas al elaborar planes de ordenación que pudieran afectar a los aeropuertos de la Isla. Sin cuestionar la innecesariedad de este precepto, para que sea compatible con la Ley han de suprimirse las palabras “y urbanística” y añadirse la palabra “territoriales” después de “planes”.
- **Sección 3ª. Criterios para el desarrollo de la ordenación de las infraestructuras:** En esta sección se van estableciendo los criterios que deben tener en cuenta los instrumentos de planeamiento en la ordenación de los

distintos tipos de infraestructuras (hidráulicas, de saneamiento, de energía, de telecomunicación, de tratamiento de residuos, viarias, de transporte, aeroportuarias y portuarias). Ninguna de las disposiciones de la Sección es de aplicación directa sobre actos de ejecución, sino instrucciones a los correspondientes planes; por tanto, han de suprimirse de las Normas y pasarse a otros documentos del PIOT. De otra parte, se plantean como criterios a tener en cuenta por cualquier plan, cuando sólo pueden dirigirse a los instrumentos de planeamiento territorial. Por consiguiente, al trasladar estos contenidos, cada uno de ellos debe vincularse a al Plan concreto (de los previstos por el PIOT) cuyo objeto es la ordenación del tipo correspondiente de infraestructuras de nivel supramunicipal (por ejemplo, el contenido del actual artículo 3.3.3.5. Criterios sobre la ordenación de las infraestructuras de telecomunicación, deberá vincularse a la sección del Programa de Actuación correspondiente al Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicación).

Sin embargo, el artículo 3.3.3.10, aunque se denomina erróneamente, “criterios sobre la ordenación de las infraestructuras portuarias” tiene como contenido la definición de los puertos de primer y segundo nivel (por referencia al Anexo III) y el establecimiento de condiciones de aplicación directa para la autorización de los mismos. En tanto estos puertos tienen el carácter de sistemas generales insulares, que el PIOT incluya estas disposiciones queda sobradamente amparado por la nueva Ley, si bien deberían trasladarse de esta sección al Título II que es donde se contienen las determinaciones sobre el Modelo de Ordenación Insular. De otra parte, sí han de considerarse derogados algunos de los párrafos de este artículo que tienen el carácter de instrucciones a los planes o proyectos. Así pues:

- a) El artículo 3.3.3.10 debe suprimirse del Título III de las Normas.
- b) Los párrafos 5, 7 y 8 del artículo 3.3.3.10 deben suprimirse de las Normas al tratarse de disposiciones directivas al planeamiento.
- c) El resto de párrafos del artículo 3.3.3.10 se entiende que mantienen su vigencia como disposiciones normativas, pero deben trasladarse al Título II en la definición y regulación del Modelo de Ordenación Insular (con un capítulo específico sobre las infraestructuras portuarias insulares).

— **Artículo 3.3.4.1. Alcance y contenido de esta sección (condiciones para la ejecución de las infraestructuras):** El primer párrafo de este artículo es una mera descripción del contenido de la sección por lo que, dado su carácter explicativo e innecesaria, procede suprimirlo de las Normas y desplazarlo a otro documento del PIOT. El segundo párrafo plantea la posibilidad de que las condiciones contenidas en esta sección (en especial las de diseño) sean desarrolladas a través de Instrucciones Técnicas. Este instrumento de la antigua Ley ha desaparecido en la LSENPC, por lo que se entiende que el párrafo ha quedado derogado.

— **Artículo 3.3.4.2. Sobre integración paisajística, ambiental y funcional de los viarios:** Todo el contenido de este artículo es plenamente compatible con las competencias que la LSENPC asigna al Plan Insular, siempre que se aclare que las condiciones establecidas son de aplicación solo sobre los viarios de nivel supramunicipal. Por tanto, se propone mantenerlo pero cambiando el título del artículo por el de “Sobre integración paisajística, ambiental y funcional de los viarios de nivel supramunicipal”; asimismo, deberá añadirse la expresión “de nivel supramunicipal” después las palabras “vías”, “viario” o “elementos viarios”.

— **Artículo 3.3.4.3. Relación de los viarios con otros usos del territorio:** Cabe señalar lo mismo que respecto del artículo anterior. Por tanto, se propone

mantenerlo pero añadiendo la expresión “de nivel supramunicipal” después de la palabra “viarío” del título del y de “proyectos viarios” del 1º párrafo.

- **Artículo 3.3.4.4. Dimensionamiento y niveles de servicio de los viarios:** También se propone mantener este artículo pero añadiendo la expresión “de nivel supramunicipal” después de la palabra “viarios” del título del artículo y de “proyectos viarios” del primer párrafo; y, además, suprimiendo la expresión “de las Instrucciones Técnicas o” del segundo párrafo.
- **Artículo 3.3.4.5. Dimensionamiento y niveles de servicio de los viarios:** Por las mismas consideraciones señaladas para los artículos anteriores, se propone mantener este artículo pero añadiendo la expresión “de nivel supramunicipal” después de “las conducciones de servicio” del título del artículo y del primer párrafo; así como después de “las conducciones” del segundo párrafo.
- **Artículo 3.3.4.6. Condiciones particulares sobre las conducciones de energía eléctrica:** En este artículo, además de su actual contenido dispositivo, debe añadirse un tercer párrafo que diga que “las centrales extensivas de producción de energía eólica estarán prohibidas en las áreas calificadas como “incompatibles” del mapa eólico contenido entre los planos del PIOT. Este texto equivale a la nota 23 de la Matriz de Usos (sección 11ª del Capítulo 3 del Título II), que ha quedado derogada (véase epígrafe 2.11) en su conjunto, pero de la que debe mantenerse dicho contenido normativo. En consecuencia con lo dicho, se propone mantener este artículo pero cambiando su título que pasará a ser “Condiciones particulares sobre las instalaciones de energía supramunicipales”.

3.5. Capítulo 4: Usos primarios

- **Artículo 3.4.1.1. Generalidades, fines y objetivos sobre las actividades forestales y de conservación de la vegetación natural:** El contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.1.2. Objeto, alcance y contenido (de la sección sobre actividades forestales):** Como el anterior, el contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.1.3. Sobre revegetación de zonas agrarias abandonadas:** El primer párrafo de este artículo es una mera explicación que debe pasarse a la Memoria. Los párrafos 2 y 3 consisten en directrices para el desarrollo de la política ambiental insular, sin carácter dispositivo directo; en consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.1.4. Sobre los criterios de revegetación, repoblación forestal y tratamientos silvícolas:** Como en el artículo anterior, el contenido de éste consiste en directrices para el desarrollo de la política ambiental insular, sin carácter dispositivo directo; en consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.1.5. Sobre el patrimonio forestal:** También este artículo consiste en directrices para el desarrollo de la política ambiental y forestal de la Isla, sin carácter dispositivo directo; en consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.2.1. Generalidades, fines y objetivos de la ordenación (de las actividades agrícolas):** El contenido de este artículo tiene en su totalidad

carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

- **Artículo 3.4.2.2. Objeto, alcance y contenido (de la sección sobre actividades agrarias):** Como el anterior, el contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.2.3. Sobre actuaciones en materia de comercialización:** El contenido de este artículo consiste en criterios a tener en cuenta en el desarrollo de la política agraria insular y carecen de alcance normativo de aplicación directa. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.2.4. Sobre fomento de la tecnificación agraria:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.2.3.
- **Artículo 3.4.2.5. Sobre la incidencia ambiental de las actividades agrarias:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.2.3.
- **Artículo 3.4.2.6. Sobre la incidencia ambiental de las actividades agrarias:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.2.3.
- **Artículo 3.4.2.7. Sobre el mantenimiento de paisajes agrícolas tradicionales:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.2.3.
- **Artículo 3.4.2.8. Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Agrícola:** Este artículo contiene varias instrucciones sobre el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Agrícola de Tenerife, uno de los instrumentos de desarrollo previstos por el PIOT para la ordenación de actividades económicas. Como ya se ha argumentado en el epígrafe 1.4 de esta parte B, la ordenación de actividades económicas como tales, por más que tengan relevancia sobre el territorio, no puede ser materia de un Plan Territorial Especial, toda vez que el artículo 120 LSENPC limita el objeto de éstos a asuntos concretos entre los que no están aquéllas. Tampoco la nueva Ley asigna al Plan Insular competencia para ordenar la actividad agrícola, con la excepción de la delimitación y ordenación de los ámbitos que califique como reservas agrícolas (determinación que no contiene el PIOT actual). Tampoco existe actualmente ninguna disposición de la legislación sectorial (en materia de agricultura en este caso) que prevea la formulación de un planeamiento territorial con el objeto de ordenar la actividad en el territorio insular. Por tanto, ha de concluirse que la previsión del PIOT de formulación de este PTEO de la actividad agrícola es contraria a la LSENPC y, consiguientemente, este artículo debe entenderse derogado en su totalidad.
- **Artículo 3.4.3.1. Generalidades, fines y objetivos de la ordenación (de las actividades ganaderas):** El contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.3.2. Objeto, alcance y contenido (de la sección sobre actividades ganaderas):** Como el anterior, este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.3.3. Sobre la modernización de las actividades ganaderas:** Este artículo contiene en criterios a tener en cuenta en el desarrollo de la política ganadera insular y carecen de alcance normativo de aplicación directa. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

- **Artículo 3.4.3.4. Sobre actuaciones en materia de comercialización:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.3.3.
- **Artículo 3.4.3.5. Sobre salubridad de las explotaciones y eliminación de sus residuos:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.3.3.
- **Artículo 3.4.3.6. Normas básicas sobre las instalaciones ganaderas estabuladas:** Este artículo establece normas que serían de aplicación en la autorización de usos ganaderos estabulados (la concesión de una licencia de construcción o de inicio de actividad a una granja, por ejemplo). Las instalaciones ganaderas estabuladas son, en la nueva Ley, usos ordinarios. Por tanto, tal como se ha argumentado en el epígrafe 3.8 de la parte A de este Informe-propuesta, el Plan Insular no está legitimado para imponer condiciones para la admisibilidad de las instalaciones ganaderas con carácter genérico como se hace en este artículo¹⁶, ya que la competencia para hacerlo corresponde al planeamiento municipal. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Artículo 3.4.3.7. Proyecto de explotación ganadera:** Este artículo establece que para autorizar la instalación o ampliación de una explotación ganadera ha de elaborarse un proyecto técnico y regula el contenido el mismo. Como ya se ha señalado anteriormente, el Plan Insular no es competente para regular requisitos de tramitación administrativa. Consiguientemente, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado.
- **Artículo 3.4.3.8. Desarrollo de la ordenación sectorial de la ganadería:** Este artículo contiene varias instrucciones sobre el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife, uno de los instrumentos de desarrollo previstos por el PIOT para la ordenación de actividades económicas. Al respecto ha de repetirse lo ya dicho en relación al PTEO de la Actividad Agrícola (artículo 3.4.2.8) y, por lo tanto, concluir que este artículo debe entenderse derogado en su totalidad¹⁷.
- **Sección 4ª. Actividades pesqueras, marisqueras y acuícolas:** Si bien las actividades marisqueras y acuícolas pueden ejercerse también en el ámbito terrestre, lo cierto es que todo el contenido de esta sección se dirige a las aguas marinas circundantes de la Isla, previendo que el desarrollo del mismo se lleve a cabo por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Medio Marino de Tenerife (que ya se ha dicho que se entiende derogado). Por tanto, ha de entenderse que la sección completa ha quedado derogada al referirse a un espacio exterior al ámbito territorial del PIOT. En todo caso, aunque algún contenido de esta sección pudiera entenderse de aplicación en el interior del ámbito territorial del PIOT, al igual que las anteriores de este capítulo, sería una directriz para las políticas sectoriales que habría de desplazarse a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.5.1. Generalidades, fines y objetivos de la ordenación (de las actividades cinegéticas):** Este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

¹⁶ Se entiende que sí podría, en cambio, regular la admisibilidad de los usos ganaderos en ámbitos territoriales concretos delimitados en razón de su relevancia insular (por ejemplo, las reservas agrícolas o los Espacios Naturales Protegidos). Pero no es así como está planteado este artículo.

¹⁷ El Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Ganadera de Tenerife fue aprobado definitivamente por acuerdo del Pleno del Cabildo de Tenerife en sesión extraordinaria de 19 de julio de 2016.

- **Artículo 3.4.5.2. Objeto, alcance y contenido (de la sección sobre actividades cinegéticas):** Como el anterior, el contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.4.5.3. Desarrollo de la ordenación y regulación sobre la caza:** Este artículo contiene varias instrucciones sobre el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Caza de Tenerife, uno de los instrumentos de desarrollo previstos por el PIOT para la ordenación de actividades económicas. Al respecto ha de repetirse lo ya dicho en relación al PTEO de la Actividad Agrícola (artículo 3.4.2.8) y, por lo tanto, concluir que este artículo debe entenderse derogado en su totalidad.
- **Artículo 3.4.5.4. Condiciones básicas para el ejercicio de la caza:** Este artículo establece normas que regulan la caza, que es considerada por la nueva Ley como un uso ordinario; por tanto, tal como se ha argumentado en el epígrafe 3.8 de la parte A de este Informe-propuesta, el Plan Insular no está legitimado para regularlo. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- **Artículo 3.4.5.5. Limitaciones al ejercicio de la caza:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.5.4.
- **Artículo 3.4.5.6. Señalización, cercados y vallados de terrenos cinegéticos:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.5.4.
- **Artículo 3.4.5.7. Regulación de los cotos de caza:** Ha de señalarse exactamente lo mismo que respecto del anterior artículo 3.4.5.4.

3.6. Capítulo 5: Actividades extractivas

El PIOT limita el ejercicio de las actividades extractivas de carácter industrial a unos ámbitos expresamente delimitados, prohibiéndolas al exterior de los mismos. Esta determinación (que es la fundamental del PIOT sobre esta materia) queda amparada por la nueva Ley si se entiende que los ámbitos extractivos se corresponden con las “reservas de suelo necesarias para actividades ... extractivas ... que sean estratégicas para el desarrollo insular”. En efecto, en el propio PIOT se declara que la actividad extractiva tiene un carácter estratégico, que afecta al conjunto de la isla y a las actividades claves de la economía. Si bien la correspondencia de los ámbitos extractivos con las reservas previstas por la LSENPC (artículo 96.2.g) parece suficientemente justificada, cabe dudar si la prohibición de la actividad extractiva fuera de estos ámbitos es compatible con la Ley. El que la Ley establezca que la delimitación de reservas turísticas por el PIOT “no impedirá la realización del uso turístico fuera de esas zonas”, puede llevar a la conclusión de que, con carácter general, la delimitación de reservas desde el PIOT (para la actividad estratégica que sea) no puede impedir que dicha actividad se realice fuera de las mismas. Sin embargo, aun cuando tal conclusión parece congruente con la intención del legislador, no es inequívoca, y supone una extrapolación no suficientemente justificada. Por tanto, sin perjuicio de que convenga la revisión de estos principios básicos del PIOT sobre la admisibilidad de los usos extractivos¹⁸, lo cierto es que no hay suficientes argumentos para concluir que estos han quedado derogados por la nueva Ley.

Ahora bien, siendo admisible que el Plan Insular delimite unas “reservas extractivas” y prohíba estas actividades fuera de ellas, resulta más cuestionable que

¹⁸ Tanto teniendo en cuenta la nueva Ley canaria como las discusiones recientes sobre los límites de la capacidad legal de los planes de prohibir determinados usos y actividades de forma genérica en el territorio.

regule el ejercicio de las mismas tal como lo hace en las secciones tercera y cuarta (normas de aplicación directa sobre las actividades de extracción y de restauración). La regulación del ejercicio de las actividades no viene amparada entre los contenidos que la Ley atribuye al PIOT pero además, en este caso concreto, tales disposiciones están en su mayoría contempladas en la normativa sectorial de minas. De otra parte, las actividades extractivas están consideradas como ordinarias por la Ley (artículo 59.1) y, por lo tanto, no compete al Cabildo resolver sobre su autorización, lo cual, a su vez, hace que sea improcedente que regule su ejercicio.

La sección quinta de este capítulo tiene por objeto regular los procedimientos de autorización y control de los usos extractivos. Como se ha señalado repetidamente a lo largo de este informe-propuesta, los instrumentos de planeamiento (y tampoco el PIOT) no están legitimados para regular condiciones procedimentales, razón por la cual esta sección debe entenderse derogada. La sexta y última sección del capítulo, establece el régimen transitorio sobre canteras en explotación de aplicación sobre los terrenos afectados por actividades mineras con anterioridad a la entrada en vigor del PIOT (octubre de 2002). Dado el tiempo transcurrido (más de quince años) es dudoso que existan aún canteras sobre las que quepa aplicar disposiciones de esta sección, pero de lo que se trata es de valorar la compatibilidad de las mismas con la nueva Ley. A tales efectos, dado que el criterio de esta sección consiste en verificar la adecuación de las canteras con las disposiciones del PIOT sobre la admisibilidad territorial del uso extractivo (es decir, si están o no en ámbitos extractivos) y, en términos generales, tales determinaciones del PIOT no pueden considerarse incompatibles con la LSENPC, tampoco lo sería esta sección.

—**Artículo 3.5.1.1. Generalidades, fines y objetivos de la ordenación:** El contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

—**Artículo 3.5.1.2. Esquema de la ordenación territorial, conceptos y definiciones:** Pese a que los seis párrafos de este artículo aparecen calificados como explicativos, lo cierto es que algunos de ellos tienen carácter dispositivo y los que no contienen definiciones o textos necesarios para la aplicación de normas del capítulo. En consecuencia, se entiende que este artículo debe mantenerse.

—**Artículo 3.5.1.3. Objeto y contenido de este capítulo:** Este artículo se limita a explicar el contenido del capítulo, lo cual ni tiene alcance dispositivo ni es necesario para la aplicación de las normas. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

—**Artículo 3.5.2.1. Establecimiento del uso extractivo en el territorio insular:**

a) El párrafo 1 establece que el uso extractivo de carácter industrial sólo es admisible en el interior de los ámbitos extractivos delimitados por el PIOT. Como ya se ha argumentado, esta determinación no es contraria a la LSENPC y, por lo tanto, se entiende que este párrafo debe mantenerse.

b) En el párrafo 2 se explican los criterios con los que el PIOT ha delimitado los ámbitos extractivos. No es un contenido propio de las Normas y debería trasladarse a otro documento del PIOT.

c) El párrafo 3 regula las condiciones en que, mediante modificación del PIOT, se podrían delimitar nuevos ámbitos extractivos. Toda vez que no se observa ninguna contradicción de este precepto con la LSENPC, se entiende que el mismo debe mantenerse.

d) El párrafo 4 ha de entenderse derogado, porque se refiere a la actividad extractiva en el mar, que no forma parte del ámbito de ordenación del PIOT.

—**Artículo 3.5.2.2. Actividades extractivas artesanales y ligadas a obras públicas de interés insular:** Este artículo regula los dos tipos de actividades extractivas que el PIOT permite que se ejerzan fuera de los ámbitos extractivos y las condiciones en que son admisibles. En términos generales, el contenido dispositivo es compatible con la LSENPC; no obstante:

a) En el párrafo 2 debe suprimirse la parte final (desde “deberá responder” hasta el final) debido a que el punto 2 del artículo 3.5.2.1 ha sido suprimido de las Normas y a que las normas de aplicación a las canteras industriales se entienden derogadas.

b) El párrafo 3 se entiende derogado porque el PIOT no es competente para regular procedimientos de autorización (y por ello la sección 5ª de este capítulo se entiende derogada).

—**Artículo 3.5.2.3. Relación de ámbitos extractivos:** Este artículo relaciona y define el contenido normativo de los ámbitos extractivos que delimita el PIOT. Se entiende que su contenido es necesario para la correcta aplicación de las normas sustantivas de este capítulo.

—**Artículo 3.5.2.4. Coordinación de las explotaciones en relación al ámbito extractivo:** Este artículo establece el carácter temporal del uso extractivo, la obligatoriedad de que el planeamiento señale el uso final y la necesidad de coordinar las extracciones por canteras. Toda vez que no se observa ninguna contradicción de este precepto con la LSENPC, se entiende que el mismo debe mantenerse.

—**Artículo 3.5.2.5. Condiciones para la delimitación de canteras:** Este artículo contiene normas para delimitar canteras en el interior de ámbitos extractivos con la finalidad que las extracciones parciales puedan coordinarse con la actuación extractiva y restauradora de conjunto. Se entiende que no hay contradicción con la LSENPC y, por lo tanto, este artículo debe mantenerse.

—**Artículo 3.5.2.6. Planeamiento de los ámbitos extractivos:** Este artículo establece la obligatoriedad de desarrollar la ordenación de los ámbitos extractivos (salvo los de El Riquel y Guama) a través de Planes Territoriales Parciales. La nueva Ley, en su artículo 119, establece que “los planes territoriales parciales tendrán por objeto la ordenación integrada de partes singulares y concretas del territorio que, en virtud de sus características naturales o funcionales, el interés de su ordenación o planificación de sus usos, tenga trascendencia insular o supramunicipal”; además, obliga a que los ámbitos de los PTPO estén delimitados en el Plan Insular. Todas estas condiciones legales se cumplen respecto a los ámbitos extractivos: partes concretas del territorio delimitadas por el PIOT y con trascendencia insular. En principio, por tanto, ha de entenderse que el artículo es compatible.

Sin embargo, en el artículo 97.3, la Ley limita la posibilidad de diferir para su ejecución las determinaciones de los PIO a otros instrumentos de ordenación territorial, sin que el caso de los ámbitos extractivos encaje en ninguno de los supuestos previstos¹⁹. Así pues, la compatibilización de estos dos preceptos legales lleva a concluir que el PIOT sí puede establecer la conveniencia de formular planes territoriales parciales sobre cada ámbito extractivo, pero dichos planes territoriales parciales no serán vinculantes para el planeamiento

¹⁹ Los ámbitos extractivos no pueden considerarse sistemas generales o equipamientos estructurantes (primer supuesto) ni su remisión a plan territorial parcial tendría nada que ver con la prevención de riesgos de ningún tipo (segundo supuesto). De otra parte, la remisión de la ordenación de estos ámbitos a planes territoriales no se justificó (ni detallada ni específicamente) en razones relacionadas con la ampliación del tiempo de redacción del PIOT, que es la última posibilidad de carácter excepcional que la Ley admite.

urbanístico. Y, sobre todo, la ejecución de las determinaciones del PIOT –es decir, en este caso, la ejecución de actividades extractivas dentro de un ámbito extractivo– no puede supeditarse hasta la entrada en vigor del correspondiente PTPO. Ello implica que, dado que la actividad extractiva tiene carácter de uso ordinario, la autorización territorial de su ejercicio podrá concederse aunque en el ámbito extractivo de que se trate no esté en vigor el PTPO.

Esta interpretación es, de hecho, la que ha venido manteniendo el Cabildo de Tenerife: que en todos los ámbitos extractivos (con la excepción del de los Barrancos de Güímar²⁰) se podía autorizar el ejercicio de la actividad aunque no se hubiera formulado el correspondiente PTPO. Sin embargo, lo cierto es que existen interpretaciones (como la de la Sentencia 316/2012 de 21 de junio, dictada por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo número Uno de Santa Cruz de Tenerife) que consideran la obligatoriedad de la aprobación del PTPO como condición previa a la ejecución de cualquier actividad en un ámbito extractivo. Por tanto, para compatibilizar plenamente este artículo con la nueva Ley, se entiende conveniente añadir un párrafo nuevo que deje claro que las determinaciones de estos PTP no serán vinculantes sobre el planeamiento municipal y que pueden llevarse a cabo actividades extractivas aunque no se hayan aprobado el PTP del ámbito extractivo correspondiente (incluso en el de los Barrancos de Güímar²¹).

- **Artículo 3.5.2.7. Directrices de gestión:** El contenido de este artículo consiste en criterios a tener en cuenta en el desarrollo de la política pública en materia extractiva y carecen de alcance normativo de aplicación directa. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Sección 3ª. Condiciones sobre la ejecución de las labores extractivas:** En esta sección se establecen, con el carácter de normas de aplicación directa, diversas condiciones para la regulación del ejercicio de la actividad extractivas. Como ya se ha señalado al principio de este epígrafe, esta regulación no viene amparada entre los contenidos que la Ley atribuye al PIOT y además, en este caso concreto, tales disposiciones están en su mayoría contempladas en la normativa sectorial de minas. Por tanto, ha de entenderse que esta sección está derogada en su totalidad.
- **Sección 4ª. Regulación de la restauración:** En esta sección se establecen, con el carácter de normas de aplicación directa, diversas condiciones para la regulación de las restauraciones de las canteras. Cabe señalar las mismas observaciones que las hechas respecto de la sección anterior y, consiguientemente, ha de entenderse que ha quedado derogada en su totalidad.
- **Sección 5ª. Autorización de las actividades administrativas:** En esta sección se regulan aspectos procedimentales de la autorización de las actividades extractivas, incluyendo los contenidos de los proyectos técnicos y planes de restauración. El Plan Insular no es competente para regular estos aspectos, por lo que debe entenderse que esta sección en su totalidad ha quedado derogada.
- **Sección 6ª. Régimen transitorio sobre canteras en explotación:** Como ya se ha señalado al inicio de este epígrafe, el contenido de esta sección (sin perjuicio de su dudoso carácter operativo) no puede considerarse incompatible con la

²⁰ Porque en la ficha de ese ámbito se establece que expresamente que “sólo se podrá explotar nuevas canteras previa ordenación de conjunto de la totalidad del ámbito”.

²¹ Hay que entender que la disposición de la ficha que exige la previa ordenación de conjunto ha quedado derogada.

LSENPC. En consecuencia, se entiende que todos los preceptos que lo conforman mantienen su vigencia.

3.7. Capítulo 6: Actividades industriales y terciarias

Tal como se establece en el artículo 3.6.1.4, este capítulo de las Normas del PIOT tiene un doble contenido: en primer lugar (sección 2ª) establecer las condiciones que deben observar los planes de desarrollo en la ordenación física de los usos industriales y terciarios para lograr su adecuada inserción en el modelo territorial; de otra parte (sección 3ª) señalar las directrices de política sectorial que, con incidencia en la ordenación territorial, deben propiciar la consecución de los objetivos sobre la industria y los usos terciarios. El primer contenido tiene carácter exhaustivo; es decir, el PIOT condiciona la forma en que cualquier instrumento de planeamiento con competencia en la ordenación espacial de los usos ha de regular la admisibilidad de cualquier uso industrial o terciario. Así, por ejemplo, el PIOT señala condiciones de admisibilidad para usos e instalaciones terciarias en suelo rústico que deben ser desarrolladas a través de los planes urbanísticos municipales, o las reglas que éstos deben observar para admitir estos usos en áreas urbanas consolidadas o para clasificar polígonos industriales o terciarios municipales. Es claro que, en el marco de la nueva Ley, el PIOT no es competente para regular exhaustivamente las condiciones de admisibilidad de los usos industriales y/o terciarios, ni tampoco imponer condiciones a la regulación de las mismas por el planeamiento urbanístico. En base a lo expuesto en la parte A de este informe-propuesta se entiende que sobre esta materia el contenido del PIOT queda limitado a lo siguiente:

- a) La regulación de las condiciones de admisibilidad en suelo rústico de los usos, actividades y construcciones industriales y terciarias (de servicios) que, según el artículo 62 de la LSENPC, hayan de calificarse de interés público o social. Esta regulación queda amparada por lo dispuesto en el artículo 79.1 de la LSENPC que establece que para la autorización de estos usos, el Ayuntamiento recabará del Cabildo informe sobre la regulación del mismo en el planeamiento insular.
- b) La regulación de las condiciones de admisibilidad o incluso la calificación expresa, independientemente de su localización, de las instalaciones o construcciones de naturaleza industrial o terciaria que, por su dimensión y nivel de servicio supramunicipal, han de considerarse como equipamientos estructurantes de acuerdo a lo establecido en el artículo 98 de la LSENPC.
- c) La determinación y localización (o en su caso remisión a un plan territorial) de los polígonos industriales de trascendencia insular.

En cuanto a las directrices de política sectorial, del mismo modo que se ha señalado en relación a otros capítulos de este Título, son determinaciones válidas del PIOT siempre que se refieran al propio Cabildo Insular de Tenerife (y no al conjunto de administraciones públicas). Además, los contenidos de esta sección, en tanto directrices, han de desplazarse desde las Normas a otro documento.

A partir de las consideraciones generales expuestas, se pasa a continuación a valorar detalladamente la compatibilidad de las disposiciones de este capítulo con la nueva Ley.

—**Artículo 3.6.1.1. Criterios y objetivos de ordenación en materia industrial:** El contenido de este artículo tiene en su totalidad carácter explicativo y no es necesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

—**Artículo 3.6.1.2. Criterios y objetivos de ordenación sobre las actividades terciarias:** Los dos primeros párrafos de este artículo tienen carácter explicativo innecesario para la aplicación de ninguna disposición sustantiva; en

consecuencia, se propone suprimirlo y pasarlo a la Memoria. Los párrafos 3 y 4 contienen directrices respecto del PTEO de Grandes Equipamientos Comerciales y de Ocio. Dicho Plan tiene por objetivo la ordenación de equipamientos estructurantes y, por tanto, es compatible con lo establecido en la LSENPC. No obstante, las determinaciones sobre el mismo, al tener el carácter de directrices, han de pasarse de las Normas a otro documento del PIOT.

- **Artículo 3.6.1.3. Usos y áreas urbanas industriales y terciarios:** Este artículo contiene dos definiciones, una de la de las cuales (usos industriales y terciarios) es una remisión a las ya existentes en el capítulo 4 del Título 1; mientras la otra (área urbana industrial y/o terciaria) es innecesaria para la aplicación de las normas sustantivas a mantener de este capítulo. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.6.1.4. Contenido y esquema de ordenación de los usos industriales y terciarios:** Este artículo explica el contenido del capítulo, lo cual ni tiene alcance dispositivo ni es necesario para la aplicación de las normas. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.6.2.1. Usos e instalaciones industriales o terciarios fuera de áreas urbanas sin el carácter de Proyectos de Actuación Territorial:** En el nuevo marco legal no existen ya los PAT, razón por la cual es improcedente regular los usos en función de que tengan o no el carácter de Proyectos de Actuación Territorial. Ahora bien, los usos e instalaciones que son objeto de este artículo en el marco de la nueva Ley tendrían el carácter de ordinarios o complementarios de éstos, y por tanto no compete al Plan Insular establecer condiciones sobre los mismos. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Artículo 3.6.2.2. Usos industriales o terciarios con el carácter de Proyectos de Actuación Territorial:** A diferencia de los usos que son objeto del artículo anterior, ha de entenderse que los del presente se corresponden con los que en la nueva Ley se consideran usos, actividades y construcciones de interés público y social y, en consecuencia, el Plan Insular está habilitado para establecer condiciones a su admisibilidad. Ahora bien, será necesario cambiar el título del artículo que debería pasar a llamarse “Usos industriales o terciario de interés público o social fuera de áreas urbanas”. Dicho esto, se pasa a valorar la adecuación a la nueva Ley cada uno de los párrafos:
 - a) El párrafo 1 señala qué usos han de implantarse mediante PAT. Obviamente, esta determinación ha quedado derogada, pero es que ni siquiera puede interpretarse como la determinación de cuáles son los usos industriales o terciarios con el carácter de interés público o social, porque tal contenido es propio de la Ley. En consecuencia, este párrafo ha de entenderse derogado.
 - b) El párrafo 2 impone a los planes (básicamente a los generales municipales, aunque no lo dice expresamente) los contenidos que deben incorporar para regular la admisibilidad de estos usos industriales o terciarios. Como ya se ha dicho en varias ocasiones, el Plan Insular no es competente para regular el contenido de los planes, razón por la cual este párrafo debe entenderse derogado.
 - c) El párrafo 3 impone los contenidos que deben incorporar los Proyectos de Actuación Territorial para regular la admisibilidad de estos usos industriales o terciarios. Cabe repetir lo ya dicho para el párrafo anterior además de que, en este caso, los PAT ya no existen en el marco legal. Por tanto, también este párrafo debe entenderse derogado.

d) El párrafo 4 incorpora una serie de condiciones que han de cumplirse en la autorización de estos usos. Salvo la primera (que exige que se localicen en ámbitos adscritos a ARH de protección económica o de protección territorial cuando estas dos categorías han quedado derogadas), todas las demás son normas de aplicación directa que, sin perjuicio de la conveniencia de que sean revisadas, no contradicen las disposiciones de la nueva Ley. Por tanto, se propone mantener este párrafo salvo la disposición contenida en el primer guión.

— **Artículo 3.6.2.3. Usos industriales o terciarios en áreas urbanas con otro uso global:** Este artículo tiene por objeto dar instrucciones al planeamiento urbanístico sobre la regulación de las condiciones de admisibilidad de usos industriales o terciario sin carácter supramunicipal en áreas urbanas. Dado que la nueva Ley no permite al Plan Insular establecer condiciones al planeamiento municipal ni tampoco regular usos no supramunicipales en áreas urbanas, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.

— **Artículo 3.6.2.4. Polígonos para actividades industriales y terciarias municipales:** Este artículo tiene por objeto señalar las condiciones que debe cumplir el planeamiento general municipal en la delimitación de áreas urbanas con uso global industrial o terciario y que no tengan carácter supramunicipal. Por las mismas razones ya señaladas respecto del artículo anterior, ha de entenderse que también éste ha quedado derogado en su totalidad.

— **Artículo 3.6.2.5. Polígonos para actividades industriales y terciarias comarcales:** Este artículo se refiere a los polígonos de naturaleza supramunicipal, para cuya delimitación y ordenación la nueva Ley da plenas competencias al Plan Insular. Establecida pues la compatibilidad de principio de este artículo con la LSENPC, se pasa a continuación a valorar cada uno de los párrafos de que consta:

- a) El párrafo 1 relaciona los polígonos de ámbito comarcal que identifica el PIOT. Este contenido es compatible con la LSENPC y debe mantenerse.
- b) El párrafo 2 establece que la delimitación de nuevos polígonos comarcales debe hacerse a través de planes territoriales especiales de ordenación, lo cual también es compatible con la LSENPC, toda vez que estos polígonos tienen la consideración de sistemas generales o equipamientos estructurantes (artículo 98). Así pues, este párrafo también debe mantenerse.
- c) El párrafo 3 comprende instrucciones que deben ser atendidas por los PTEO en la delimitación de nuevos polígonos. Dado su carácter directivo, este párrafo debe suprimirse de las Normas y su contenido pasarse a otro documento del PIOT.
- d) El párrafo 4 establece condiciones para la delimitación de los polígonos comarcales por el planeamiento municipal o los planes comarcales. Como ya se ha dicho, no cabe establecer instrucciones al planeamiento urbanístico y, de otra parte, los planes comarcales han sido derogados. En consecuencia, este párrafo debe entenderse derogado.
- e) El párrafo 5 es válido siempre que se entienda de aplicación sobre el planeamiento territorial en la delimitación de nuevos polígonos comarcales (no sobre los planes urbanísticos). Ahora bien, dado su carácter de directriz al planeamiento se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- f) El párrafo 6 establece, en primer lugar, que la ordenación de un polígono comarcal competirá al planeamiento urbanístico. Ahora bien, si el polígono comarcal es supramunicipal, no cabe en el marco de la nueva Ley que sea ordenado por instrumentos urbanísticos; en consecuencia debe entenderse

derogada esta disposición y suprimirse la primera frase de este párrafo (Desde “La ordenación” hasta “haya sido establecida”). El contenido que sigue consiste en condiciones para la ordenación de los polígonos comarcales, con el alcance de directrices al planeamiento (territorial); en consecuencia, esta parte debe suprimirse de las Normas y pasarse a otro documento del PIOT.

— **Artículo 3.6.2.6. Grandes equipamientos comerciales:** Este artículo se refiere a los grandes equipamientos comerciales que son siempre de naturaleza supramunicipal, y por tanto en su delimitación y ordenación el Plan Insular es competente de acuerdo a la nueva Ley. Establecida pues la compatibilidad de principio de este artículo con la LSENPC, se pasa a continuación a valorar cada uno de los párrafos de que consta:

- a) El párrafo 1 define qué usos, de la clasificación del capítulo 4 del Título 1, deben considerarse “grandes equipamientos comerciales y de ocio”. Se trata de un contenido necesario para poder aplicar las disposiciones del artículo y, por lo tanto, debe mantenerse. Ahora bien, en este mismo párrafo debería incluirse la definición de los “grandes equipamientos comerciales de influencia territorial amplia” (que se contiene en el párrafo 2) y establecer expresamente que los mismos tienen carácter de elementos estructurantes insulares.
- b) Hecha la corrección anterior, el párrafo 2 se limitaría a establecer la obligatoriedad del Plan Territorial Especial de Ordenación. Dicho Plan es compatible con la LSENPC y, además, viene impuesto por la legislación sectorial, por lo que ha de entenderse que este párrafo debe mantenerse.
- c) El párrafo 3 establece que los grandes equipamientos comerciales que no han de ser objeto del PTEO del párrafo anterior pueden ser localizados por el planeamiento urbanístico y, además, establece condiciones que éste ha de cumplir en su ordenación. Una vez establecido que dichos usos no son insulares, es obvio que pasan a ser competencia de los planes urbanísticos; en todo caso, como ya se ha dicho varias veces, el Plan Insular no puede establecer condiciones al planeamiento municipal. En consecuencia, ha de entenderse que este párrafo ha quedado derogado.
- d) El párrafo 4 establece condiciones que deben ser tenidas en cuenta en la localización de los grandes equipamientos comerciales y de ocio por el PTEO ya citado. Sin embargo, las condiciones que se relacionan son las que deben verificarse en la implantación de tales centros comerciales, sin perjuicio de otras más específicas que pudiera establecer el citado PTEO. Por tanto, no son normas de carácter directivo y, consecuentemente, no procede pasar este precepto a otro documento del PIOT, sin perjuicio de que se suprima la referencia a las Directrices de Ordenación General.

— **Sección 3ª. Directrices de coordinación de política sobre actividades industriales y terciarias:** Todas las disposiciones de esta sección son criterios que debe implementar el Cabildo en el desarrollo de sus políticas sobre las actividades industriales y terciarias en la Isla, sin que tengan alcance normativo directo. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.

3.8. Capítulo 7: Turismo

— **Sección 1ª. Generalidades:** Todas las disposiciones contenidas en esta sección son explicaciones para describir y justificar la forma en que el PIOT afronta la ordenación del Turismo. Sin perjuicio de que algunas definiciones deban mantenerse pero trasladadas a disposiciones posteriores a las cuales se vinculan (tal como se expone en las mismas), se entiende que esta Sección debe suprimirse en su totalidad de las Normas y trasladar su contenido, debidamente corregido, a otro documento.

- **Sección 2ª. Ampliación de núcleos turísticos e implantación de complejos turísticos:** Esta sección tiene por objeto establecer las condiciones con las que en Tenerife pueden incorporarse nuevas áreas urbanas de uso global turístico. En la exposición de motivos de la LSENPC se plantea la “práctica prohibición de clasificar nuevo suelo con destino turístico” la cual, si bien no aparece expresamente recogida en el articulado, deriva de lo dispuesto en las vigentes Directrices de Ordenación del Turismo, que limitan la capacidad del planeamiento (al menos a medio plazo) de admitir urbanización de áreas no clasificadas previamente como suelo urbanizable. La concreción de estas limitaciones fue materializada en Tenerife a través del Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo, que opera sobre los “ámbitos de referencia turística” delimitados por el PIOT. Así pues, hay que entender que el enfoque del PIOT, basado en la delimitación de los “ámbitos de referencia turística” que son los únicos espacios donde puede haber “áreas turísticas”, es compatible con la nueva Ley²² y con las Directrices de Ordenación del Turismo²³. De otra parte, las normas del PIOT destinadas a regular las nuevas áreas turísticas (de ampliación de núcleos existentes o complejos turísticos aislados) también pueden entenderse compatibles con la Ley (y las Directrices), siempre que esas áreas nuevas se correspondan con suelos clasificados. En todo caso, la concreción de las áreas nuevas turísticas susceptibles de desarrollarse (mientras se mantenga la prohibición de clasificar nuevo suelo turístico) es justamente el objeto principal del PTEOT. Así pues, sentada la compatibilidad básica de esta Sección con el nuevo marco legal, se pasa a continuación a valorarla para cada uno de los artículos.
- **Artículo 3.7.2.1. Objeto y contenido de la sección:** Se trata de una mera descripción del contenido de la sección, sin valor dispositivo. Por tanto, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT.
- **Artículo 3.7.2.2. Ámbitos de referencia turística:** Aunque se limita a definir los límites de los seis ámbitos de referencia turística delimitados por el PIOT (que, a su vez, están recogidos gráficamente en los planos), se entiende que es un contenido necesario para la correcta aplicación del resto de disposiciones y, por tanto, se entiende que debe mantenerse. Pero además, por la misma razón, se entiende que debe incorporarse como párrafo 1 de este artículo, el texto del párrafo 1 del artículo 3.7.1.2, actualmente comprendido en la Sección 1ª que se ha propuesto desplazar de las Normas.
- **Artículo 3.7.2.3. Clasificación de las áreas urbanas turísticas:** Se señalan a continuación las conclusiones respecto de cada uno de los tres párrafos de este artículo:
- a) El párrafo 1, en primer lugar, remite a las definiciones de núcleos y áreas urbanas turísticas que se contienen en los párrafos 3 y 2 del artículo 3.7.1.2. Esos párrafos, al estar en la Sección 1ª, han sido suprimidos de las Normas; pero además, dichas definiciones no son válidas ya que hacen referencia a las ARH urbanas que han quedado derogadas. En consecuencia se entiende que debe suprimirse la primera frase del párrafo (desde “Son núcleos” hasta “en el punto 3.7.1.2.”), lo cual no impide la aplicación de las siguientes disposiciones. De otra parte, en este párrafo se ordena al planeamiento general que califique

²² Artículo 96.2.g): “Determinación de las reservas de suelo necesarias para actividades ... turísticas ... que sean estratégicas para el desarrollo insular”; artículo 100.1: “Los planes insulares podrán establecer zonas del territorio que, por sus características, deban ser reservadas con carácter preferente para la actividad y usos turísticos”.

²³ Directriz 8. Definición del modelo insular: “El planeamiento insular establecerá el modelo de desarrollo turístico ... definiendo: a) Las zonas turísticas de la isla, incluyendo dentro de ellas los ámbitos territoriales en que se desarrollen o puedan desarrollarse actividades turísticas alojativas o complementarias”.

las áreas de acuerdo a la división del PIOT. Toda vez que no procede que el Plan Insular dé instrucciones al planeamiento municipal, se entiende que deberá sustituirse el término “planeamiento general” por “planeamiento territorial de ordenación turística”.

- b) El párrafo 2 define los dos tipos de áreas urbanas turísticas que contempla el PIOT a efectos de su regulación diferenciada. Este contenido no contradice la LSENPC y, por otra parte, es necesario para la aplicación de las siguientes disposiciones; por tanto, debe mantenerse.
- c) El párrafo 3 remite a un contenido normativo que ha sido derogado (artículo 2.3.9.1) y, por tanto, debe entenderse también derogado. Además, la exigencia de este artículo correspondería cumplirla al planeamiento urbanístico, motivo añadido para considerarla derogada.

—**Artículo 3.7.2.4. Ampliación de núcleos turísticos existentes:** Este artículo establece que en Tenerife sólo son admisibles nuevas áreas de urbanización turística convencional como ampliaciones de núcleos existentes en el ámbito de referencia turístico suroeste. Este contenido no es contrario a la LSENPC; no obstante, las condiciones añadidas sí lo son. A estos efectos:

- a) En el párrafo 1 deben suprimirse dos partes del mismo. En primer lugar la expresión entre comas “delimitadas a través de los procedimientos definidos en el artículo 2.3.9.6”, porque dicho artículo ha quedado derogado. Además debe también suprimirse la expresión final (“mediante áreas de ensanche o interiores a los mismos”) porque los términos empleados están definidos en preceptos también derogados.
- b) El párrafo 2 debe entenderse derogado en su totalidad, porque exige que las ampliaciones de los núcleos urbanos se dispongan en ARH urbanas o de expansión urbana, conceptos derogados.
- c) El párrafo 3 fija un límite de densidad bruta; al no contradecir la nueva Ley, debe mantenerse.

—**Artículo 3.7.2.5. Implantación de complejos turísticos:**

- a) El párrafo debe limitarse a establecer la admisibilidad de complejos turísticos sólo en los ámbitos de referencia turísticos, pero ha de suprimirse la regulación de su tramitación (no compete al PIOT y, además, se hace referencia a los PAT, inexistentes en la actualidad).
- b) El párrafo 2 fija la densidad bruta máxima, determinación compatible con la LSENPC, por lo que se entiende que debe mantenerse.
- c) El párrafo 3 fija los límites absolutos a las capacidades alojativas de los complejos turísticos. Como el anterior, se entiende que este párrafo es compatible con la LSENPC y debe mantenerse.
- d) El párrafo 4 señala las dimensiones superficiales mínimas de los complejos turísticos. Tampoco se entiende que esta determinación contradiga la nueva Ley, por lo que debe mantenerse.

—**Artículo 3.7.2.6. Implantación de establecimientos fuera de los ámbitos de referencia turísticos:** Este precepto regula los dos supuestos en que pueden admitirse establecimientos turísticos fuera de ámbitos de referencia (y, por tanto, fuera de áreas turísticas). El primer supuesto es que se localice en una parcela con condición de solar y en la que el uso sea admitido por el planeamiento que, obviamente, ha de ser el urbanístico; obviamente no compete al PIOT permitir el uso turístico en una parcela urbana en la que el planeamiento municipal lo

permite. El segundo supuesto es que sean autorizables en suelo rústico²⁴, pero esa admisibilidad ya viene establecida por la propia Ley, por lo que tampoco compete al PIOT. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado en su totalidad lo cual, a su vez, es congruente con la disposición de la nueva Ley de que la zonificación turística del PIOT no impedirá la realización del uso turístico fuera de esas zonas.

- **Cuadro resumen:** Este cuadro, en el que se sintetizan para una rápida lectura las condiciones de admisibilidad de las nuevas áreas turísticas (distinguiendo entre las convencionales y los complejos turísticos), puede mantenerse salvo la columna titulada “Área de Regulación Homogénea” que deberá suprimirse porque hace referencia a determinaciones que han quedado derogadas.
- **Artículo 3.7.2.7. Limitaciones de uso en los ámbitos de referencia turísticos:** Este precepto establece dos prohibiciones de aplicación directa. La primera, la de delimitación de nuevos sectores, salvo que se cumplan las directrices para la clasificación de suelo urbano y urbanizable que se contienen en la regulación de las ARH urbanas (artículo 2.3.9.2). Dado que ese artículo ha quedado derogado, este primer precepto queda sin contenido; de otra parte, los casos en que pueden delimitarse nuevas áreas turísticas están regulados en los artículos 3.7.2.4 y 3.7.2.5, que ya han sido valoradas. La segunda prohibición se refiere a los usos individuales industriales, terciarios o residenciales en las nuevas áreas turísticas. Dado que esta disposición sobre admisibilidad de usos no afecta a las áreas consolidadas no es contradictoria con la LSENPC que expresamente señala que no puede impedirse el uso residencial preexistente en zonas turísticas. Ahora bien, en el fondo, lo único que se contiene a este respecto en este artículo es la remisión a un artículo específico (el 3.7.4.3) que establece las condiciones de admisibilidad y compatibilidad de usos en las áreas nuevas turísticas. Así pues, ha de concluirse que el artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Sección 3ª. Sectorización de los suelos urbanizables turísticos:** El objeto de esta sección es regular cómo se ha de producir la sectorización de los suelos turísticos, desde el supuesto de que las nuevas áreas turísticas (sean convencionales o complejos turísticos) se delimitan como sectores en ámbitos de suelo más o menos amplios clasificados como urbanizable no sectorizado. Sin embargo, las Normas del PIOT no establecían expresamente que todo el territorio donde pudieran delimitarse nuevas áreas turísticas había de clasificarse como suelo urbanizable no sectorizado. Pero, en segundo lugar, tal determinación sería contraria a la LSENPC toda vez que se ha suprimido esta categoría urbanística; de modo que, al no existir el SUNS tampoco puede existir la “sectorización”. En tercer lugar, esta sección se limita fundamentalmente a regular el contenido que habrían de tener los documentos urbanísticos que se tramitaran para aprobar la delimitación de un nuevo sector de suelo urbanizable, materias que ciertamente no son competencia de un instrumento de planeamiento sino de una norma legal. En consecuencia, toda esta sección debe entenderse derogada.
- **Sección 4ª. Directrices para la ordenación de las áreas turísticas nuevas:** Esta sección contiene un conjunto de directrices con bastante grado de detalle que serían de aplicación obligada sobre los planes que tengan por objeto la ordenación de las áreas turísticas nuevas y referencia para los que ordenaran las áreas urbanas turísticas consolidadas. En el nuevo marco legal (y también en el anterior), las determinaciones de ordenación sobre las que trata esta sección son competencia de los planes urbanísticos y, por tanto, municipal²⁵; de modo que ha

²⁴ El precepto hace referencia a los PAT o Calificaciones territoriales, instrumentos ambos derogados.

²⁵ Con la excepción de los Planes de Modernización y Mejora.

de entenderse que el PIOT no está habilitado para establecer estas directrices. De otra parte, los contenidos concretos de esta Sección tampoco están comprendidos entre las determinaciones sobre uso turístico que se señalan en el artículo 100 de la Ley, por lo que serían nulos. Sin embargo, las Directrices de Ordenación del Turismo (DOT), que expresamente la LSENPC mantiene en vigor, requieren al planeamiento insular contenidos de ordenación más allá de los señalados en la nueva Ley. Por tanto, a continuación se revisan las determinaciones de esta sección para verificar, respecto de cada una, si su contenido, aunque no esté en la LSENPC, queda amparado por las DOT en cuyo caso deberían entenderse vigentes.

—**Artículo 3.7.4.1. Objeto, alcance y aplicación de las directrices para la ordenación de las áreas urbanas:** Este artículo se limita a explicar el contenido de la Sección, sin tener carácter dispositivo concreto. En consecuencia, se propone desplazarlo a otro documento del PIOT

—**Artículo 3.7.4.2. Capacidad y ocupación máximas de las áreas y actuaciones turísticas de nuevo desarrollo:**

- a) El primer párrafo define cómo ha de fijarse la capacidad máxima alojativa de un área turística a partir de las densidades normativas. Esta determinación, en realidad, carece de contenido dispositivo ya que se limita a establecer una regla de cálculo (que, por otro lado, es obvia) sin fijar ningún límite concreto.
- b) El segundo párrafo establece otra regla equivalente, en este caso la de la equivalencia entre una vivienda y cuatro plazas.
- c) El tercer párrafo, que nada tiene que ver con los dos anteriores, sí tiene en cambio contenido dispositivo concreto, ya que fija una ocupación máxima de la edificación en complejos turísticos (20%). Toda vez que los complejos turísticos pueden entenderse como establecimientos recreativos con capacidad alojativa turística, este contenido queda amparado por las Directrices 10 y 14.

Así pues, se entiende que los dos primeros párrafos de este artículo, en tanto reglas para la aplicación de contenidos normativos que el propio PIOT no establece, no son procedentes y deben entenderse derogados. En cambio, el tercer párrafo debe entenderse que mantiene su vigencia. Lógicamente, el título del artículo debería dejar de referirse a la capacidad turística.

—**Artículo 3.7.4.3. Admisibilidad y compatibilidad de usos en las áreas y actuaciones turísticas:**

- a) El primer párrafo, con carácter de norma de aplicación directa, establece unos niveles mínimos de calidad para los nuevos establecimientos turísticos. La DOT 8 señala que el planeamiento insular definirá “b) Las estrategias referidas a los productos turísticos implantados y que deba ofrecer la isla, que deberán adecuarse especialmente a los rasgos identificadores y diferenciadores de la oferta, sobre la base de los recursos naturales, humanos y turísticos insulares, las infraestructuras y equipamientos disponibles, la imagen insular y las estrategias de comercialización”. Si bien no es exactamente lo mismo, puede entenderse que la fijación de unos niveles mínimos de calidad a los productos turísticos forma parte de las estrategias a que se refiere esta directriz; por tanto, puede entenderse que este párrafo mantiene su vigencia.
- b) El segundo párrafo señala condiciones concretas sobre la compatibilidad de usos no turísticos en áreas turísticas. La DOT 14 encomienda al planeamiento insular establecer “las condiciones generales de compatibilidad entre el uso residencial y el turístico, en función de las características de las diferentes zonas y, en su caso, núcleos o urbanizaciones turísticas”. Ahora bien, esta habilitación está limitada por tres factores. En primer lugar, se refiere

exclusivamente a la compatibilidad entre los usos residenciales y turísticos, sin que las Directrices incluyan usos distintos como hace el PIOT. En segundo lugar, se habla de “condiciones generales”, ya que las Directrices prevén que las condiciones concretas de admisibilidad de usos en cada parte de un área turística sean establecidas por el planeamiento urbanístico; sin embargo, las disposiciones de este artículo del PIOT condicionan excesivamente la potestad de ordenación de los planes urbanísticos. En tercer y último lugar, esta DOT prevé el establecimiento de condiciones de compatibilidad para zonas concretas de áreas existentes donde haya mezcla de usos²⁶; sin embargo, en este párrafo del PIOT se están fijando normas de compatibilidad con carácter general (sin referencia territorial) y sobre áreas nuevas, lo cual no parece quedar amparado por la directriz. En consecuencia, ha de entenderse que este párrafo ha quedado derogado.

- **Artículo 3.7.4.4. Estándares mínimos de espacios libres, dotaciones y equipamientos:** Este artículo fija estándares mínimos que deben ser respetados en la ordenación de las nuevas áreas turísticas por los planes urbanísticos. Ahora bien, el PIOT no tiene competencia para establecer instrucciones de ordenación urbanística y, de otra parte, tampoco estándares distintos de los señalados en la propia Ley. En consecuencia, se entiende que este artículo ha quedado derogado en su totalidad.
- **Artículo 3.7.4.5. Directrices para la ordenación y el diseño de los espacios libres públicos:** Todos los párrafos de este artículo son instrucciones directivas al planeamiento municipal, sin que las DOT habiliten para establecerlas desde el PIOT. Por tanto, se entiende que ha quedado derogado.
- **Artículo 3.7.4.5. Directrices para la ordenación y el diseño de los espacios libres públicos:** Todos los párrafos de este artículo son instrucciones directivas al planeamiento municipal, sin que las DOT habiliten para establecerlas desde el PIOT. Por tanto, se entiende que ha quedado derogado.
- **Artículo 3.7.4.6. Directrices sobre el diseño de la red viaria:** Sobre el contenido de este artículo cabe repetir lo ya dicho sobre el artículo anterior. Por tanto, se entiende que ha quedado derogado.
- **Artículo 3.7.4.7. Directrices sobre ubicación y dimensionamiento de dotaciones públicas y equipamientos:** Sobre el contenido de este artículo cabe repetir lo ya dicho sobre el artículo 3.7.4.5. Por tanto, se entiende que ha quedado derogado.
- **Artículo 3.7.4.8. Directrices sobre la dotación de aparcamientos:** También respecto de este artículo cabe repetir lo ya dicho sobre el artículo 3.7.4.5. Por tanto, se entiende derogado.
- **Artículo 3.7.4.9. Condiciones de diseño y dimensionamiento de los servicios y las infraestructuras en las áreas urbanas turísticas:** También respecto de este artículo cabe repetir lo ya dicho sobre el artículo 3.7.4.5. Por tanto, se entiende derogado.
- **Artículo 3.7.4.10. Directrices sobre la ejecución y mantenimiento de la urbanización turística:** En este artículo se establecen una serie de obligaciones para propiciar la correcta ejecución y mantenimiento de las urbanizaciones. Ahora bien, no compete al PIOT, sino a la Ley, la imposición de deberes urbanísticos. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado.

²⁶ Ese contenido lo desarrolló el PTEOT sobre cada una de las áreas turísticas existentes.

- Artículo 3.7.5.1. Objeto, alcance y contenido de esta sección (5ª: Condiciones de los establecimientos turísticos):** Este artículo se limita a explicar el contenido de la Sección, sin tener carácter dispositivo concreto. En consecuencia, se entiende que debe trasladarse de las Normas
- Artículo 3.7.5.2. Condiciones generales de aplicación a los establecimientos turísticos alojativos:** Este artículo establece tres condiciones que deben cumplir todos los establecimientos turísticos, independientemente de su tipología y localización. Tales condiciones se justifican desde la voluntad de “conformar una imagen unitaria del producto que refleje su destino vacacional de calidad”, que puede entenderse comprendido dentro de la definición de las estrategias turísticas que la DOT 8 encomienda como parte del contenido del PIOT. En consecuencia, cabe defender que no hay contradicción con el nuevo marco legal y, por tanto, mantiene su vigencia.
- Artículo 3.7.5.3. Condiciones de implantación de establecimientos turísticos en áreas urbanas consolidadas:** El contenido de este artículo son instrucciones directivas para que el planeamiento urbanístico establezca la admisibilidad de establecimientos turísticos, lo cual –como ya se ha repetido varias veces a lo largo de este informe– no puede hacer el PIOT. Pero es que, además, las condiciones impuestas tampoco son propias del planeamiento, sino de la misma Ley. Así pues, ha de entenderse que este artículo ha sido derogado.
- Artículo 3.7.5.4. Implantación de establecimientos turísticos en suelo rústico:** El contenido de este artículo, de una parte, hace referencia a instrumentos ya derogados (PAT y Calificaciones Territoriales) y, de otra, señala los productos turísticos (según la clasificación del PIOT) que pueden implantarse en suelo rústico, aspecto que es propio de la Ley. El único contenido sustantivo es la limitación de los complejos turísticos a los ámbitos de referencia turísticos, lo cual ya está señalado en el artículo 3.7.2.5. En consecuencia se entiende que este artículo ha quedado derogado.
- Artículo 3.7.5.5. Condiciones de los establecimientos turísticos de naturaleza:** Se trata de normas de aplicación directa para la autorización de productos turísticos que, al disponerse en suelo rústico, tienen la consideración de usos de interés público y social y, por tanto, el Plan Insular puede regularlos. En consecuencia, se entiende que este artículo mantiene su vigencia.
- Artículo 3.7.5.6. Condiciones de los establecimientos de turismo rural:** Los establecimientos de turismo rural podrían ser objeto de regulación por el Plan Insular en los supuestos en que no tengan carácter de usos complementarios de acuerdo a la LSENPC. Ahora bien, salvo el primer párrafo (que es una definición que ya está en la legislación turística), todo el contenido de este artículo son instrucciones directivas al planeamiento urbanístico que no competen al Plan Insular. En consecuencia, ha de entenderse que este artículo ha quedado derogado.
- Artículo 3.7.5.7. Condiciones de los campamentos de turismo:** Los campamentos de turismo son usos de interés público y social por lo que el Plan Insular puede contener disposiciones para regularlos. Así pues, los cuatro primeros párrafos, con el carácter de normas de aplicación directa, se entienden que mantienen su vigencia. Sin embargo, los párrafos 5 y 6, referidos a un Plan Territorial Especial de Ordenación de los Campamentos de Turismo, han de entenderse derogados, toda vez que la LSENPC no admite que estos usos sean objeto de un Plan Territorial Especial.
- Artículo 3.7.5.8. Condiciones de los establecimientos turísticos recreativos:** Tanto por ser usos de interés público y social (si se implantan en suelo rústico) como porque la DOT 10 encomienda a los Planes Insulares la regulación de estos

usos en suelo rústico, el PIOT es competente para establecer normas sustantivas sobre los mismos. Sin embargo, este artículo se limita a remitir la ordenación de los mismos a un Plan Territorial Especial de Ordenación cuando la LSENPC no admite que estos usos sean objeto de dicho instrumento. Así pues, este artículo ha quedado derogado.

Esta conclusión es válida para los primeros cuatro párrafos, pero no así respecto del 5º en el que se establecen condiciones para la implantación de un establecimiento turístico recreativo, sin perjuicio de otras que establezca el citado PTEO.

De otra parte, el párrafo 6º se refiere a la implantación de nuevos puertos deportivos, remitiendo al artículo 3.3.3.10. Como ya se ha dicho en el anterior epígrafe 1, ese artículo debe suprimirse del Título III y pasar al Título II de las Normas. Dado que la referencia de este párrafo es errónea y, sobre todo, que no tiene contenido sustantivo (simplemente remite a otro precepto), se entiende que conviene suprimirlo de este artículo. En base a lo expuesto, el artículo 3.7.5.8 quedaría de la siguiente manera:

- a) Los párrafos 1, 2, 3 y 4 quedan derogados porque la nueva Ley no ampara que la ordenación de los establecimientos turísticos recreativos sea objeto de un Plan Territorial Especial.
- b) El párrafo 5 se mantiene, suprimiendo la primera frase (desde “Sin perjuicio de las condiciones ...” hasta “... la adecuada implantación territorial de los mismos”).
- c) El párrafo 6 se suprime de las Normas.

— **Artículo 3.7.5.9. Cuadro resumen de los establecimientos turísticos:** El contenido de este cuadro es un mero resumen de los artículos precedentes, sin que aporte contenido propio. De otra parte, gran parte del mismo ha quedado derogado, tal como se justifica en las referencias a cada uno de dichos artículos. En consecuencia, se entiende que debe suprimirse de las Normas.

— **Sección 6ª. Ordenación de las áreas turísticas existentes:** La ordenación de las áreas urbanas existentes compete en el marco legal actual al planeamiento urbanístico, sin que el PIOT cuente con habilitación legal al respecto –ni en la LSENPC ni en las DOT–. Todo el contenido de esta sección consiste en instrucciones sobre cómo han de redactarse los planes urbanísticos de ordenación de las áreas turísticas. Así pues, ha de entenderse que la sección en su totalidad ha quedado derogada.

— **Sección 7ª. Directrices de coordinación de política turística insular:** Todas las disposiciones contenidas en esta sección consisten criterios de actuación en materia turística que deben seguir las Administraciones Públicas, sin que tengan alcance normativo de aplicación directa. Por tanto, esta sección en su totalidad deberá trasladarse de las Normas a otro documento del PIOT y, además, corregirse refiriéndose solo al Cabildo Insular de Tenerife.

— **Sección 8ª. Directrices sobre el contenido del Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo:** El PIOT impone el desarrollo de un PTEO del Turismo, pero este objeto no está comprendido en la LSENPC para dicha figura. Si bien las DOT prevén un Plan Territorial Especial²⁷, se trata de un instrumento distinto del que se regula en esta sección. Además, tampoco podría el PIOT establecer

²⁷ Que es el que formuló el Cabildo de Tenerife.

condiciones a un instrumento de ordenación definido por las Directrices. En consecuencia, ha de entenderse que esta sección ha quedado derogada en su totalidad.

3.9. Capítulo 8: Residencia

Este Capítulo contiene criterios normativos y directrices sobre políticas públicas en materia residencial. Los usos residenciales son los más característicos de las áreas urbanas y sólo excepcionalmente son admisibles en rústico y, en tales supuestos, nunca con el carácter de usos de interés público o social. De otra parte, en ninguno de los artículos de la LSENPC referidos al contenido de los Planes Insulares se señala que éstos puedan contener determinaciones relativas a los usos residenciales. De hecho, el propio PIOT establece que las disposiciones normativas de este capítulo son de aplicación sobre el planeamiento urbanístico cuando éste ejerza su competencia de ordenación de las áreas residenciales, vinculando tales normas a las contenidas en el Título 2 sobre las áreas urbanas (que, como ya se ha visto, se entienden derogadas). De modo que cabe concluir, con carácter general, que en el nuevo marco legal el Plan Insular no tiene competencias para establecer determinaciones normativas sobre los usos y actividades residenciales. No obstante, se pasa a continuación a revisar cada una de las cuatro secciones que comprende este Capítulo para verificar más detalladamente su compatibilidad con la nueva Ley.

- **Sección 1ª. Generalidades:** Todas las disposiciones contenidas en esta sección son explicaciones para describir y justificar la forma en que el PIOT afronta la ordenación del Turismo. Al carecer de contenido normativo y tampoco ser necesarias para la aplicación de ningún precepto compatible con la Ley, se entiende que las partes que no se refieran a contenidos derogados deben trasladarse de las Normas a otro documento del PIOT.
- **Sección 2ª. Ordenación de los núcleos residenciales:** Esta sección contiene instrucciones que los planes urbanísticos deberían respetar en la delimitación, dimensionamiento (de la capacidad residencial) y desarrollo y gestión de los núcleos urbanos residenciales. Como ya se ha dicho, no cabe que el Plan Insular señale criterios al planeamiento urbanístico pero, además, menos en una materia sobre la que carece de competencias. Por tanto, esta Sección ha quedado derogada en su totalidad.
- **Sección 3ª. Ordenación y gestión de los núcleos residenciales en áreas rurales:** Respecto de esta sección cabría decir, en términos generales, lo mismo que sobre la anterior. No obstante, la LSENPC (artículo 96.2.h) señala como una de las determinaciones que deben contener los PIO la “concreción de los criterios legales para la identificación y delimitación de los asentamientos rurales y agrícolas”. Esta sección cuenta con tres artículos; mientras el segundo y el tercero (artículos 3.8.3.2. y 3.8.3.3.) se refieren respectivamente a la ordenación y gestión de los asentamientos rurales y agrícolas y, por tanto, han de entenderse derogados, el primero (artículo 3.8.3.1.) tiene por objeto la “admisibilidad y delimitación de asentamientos rurales y agrícolas”, cuyo contenido ha de valorarse específicamente (párrafo a párrafo) para valorar si es compatibles con la nueva Ley:
 - a) El primer párrafo es meramente explicativo sin que sea necesario para la aplicación de las disposiciones normativas. Por lo tanto, debe desplazarse de las Normas.
 - b) Los párrafos segundo y tercero definen, respectivamente, los asentamientos rurales y agrícolas. Dichas definiciones no son competencia del Plan Insular sino de la Ley que efectivamente las hace sin que sean exactamente las mismas que las del PIOT. En consecuencia, se entiende que estos dos párrafos han quedado derogados.

- c) El párrafo 4 concreta, en efecto, la definición legal de asentamiento rural, si bien su desarrollo es incluso inferior al que contiene la propia Ley en el artículo 35. Dado que este artículo de la Ley (o al menos sus tres primeros párrafos que son los que se refieren a la delimitación) es de aplicación en ausencia de determinaciones expresas del PIO, hay que entender que las disposiciones de este párrafo 4 se mantienen vigentes, sin perjuicio de que fuera conveniente (en otro procedimiento) armonizarlas con el citado artículo 35 LSENPC.
- d) El párrafo 5 concreta, a su vez, la definición legal de asentamiento agrícola, con lo cual ha de concluirse lo mismo que respecto del párrafo 4. En este caso, además, las disposiciones del PIOT son más precisas que las del citado artículo 35 LSENPC, que parecieran referirse solo a los asentamientos rurales. Por tanto, este párrafo se entiende que mantiene su vigencia.
- e) El párrafo sexto establece que los asentamientos no deben ser alternativas para resolver las necesidades de crecimiento de los municipios. Al margen de que se trata de una norma directiva, tampoco su contenido es propio del Plan Insular²⁸. Así pues, se entiende que ha sido derogado.
- f) El párrafo 7 establece condiciones de admisibilidad de los asentamientos, que es un contenido para el cual el PIOT no está habilitado expresamente en la Ley. Pero además, dichas condiciones se hace por referencia a ARH, considerando varias que han sido derogadas. En consecuencia, se entiende derogado.

— **Sección 4ª. Directrices de coordinación de política residencial:** Todas las disposiciones contenidas en esta sección consisten en criterios de actuación en materia de vivienda y suelo que deben seguir las Administraciones Públicas, sin que tengan alcance normativo de aplicación directa. Por tanto, esta sección en su totalidad deberá trasladarse de las Normas y, además, corregirse refiriéndose solo al Cabildo Insular de Tenerife.

4. Planos

El PIOT consta de 11 planos generales (1 hoja para ser impresa a escala 1:150.000) y 3 más que detallan tres de los anteriores (cada uno de ellos consta de 15 hojas a escala 1:25.000). Se pasa a continuación a valorar respecto de cada uno de estos planos el grado de adecuación a la nueva Ley.

4.1. Plano Síntesis de la Información

Este plano se presenta a escala 1:150.000 (1 hoja) y 1:25.000 (15 hojas) y divide el territorio insular en áreas homogéneas en cuanto a los usos existentes (en el momento de la formulación del PIOT), no ARH con alcance ordenancístico. Además, grafía la red viaria principal y los sistemas insulares. En tanto plano de información, no tiene carácter dispositivo ni tampoco se ve afectado por la nueva Ley; en consecuencia, sin perjuicio de la conveniencia de su actualización dado el largo tiempo transcurrido desde su elaboración, se entiende que debe mantenerse como parte de la documentación vigente.

4.2. Zonificación ambiental

Este plano se presenta a escala 1:150.000 (1 hoja) y 1:25.000 (15 hojas). La zonificación ambiental es una determinación propia de la naturaleza del PIOT de plan de ordenación de los recursos naturales. Ciertamente, hay una estrecha correlación entre las zonas ambientales (A, Ba, Bb y C/D) y la división del territorio en Áreas de Regulación Homogénea (ARH). Pero mientras las primeras deben entenderse como el

²⁸ Sino de la Ley que, en efecto, contiene disposiciones en ese mismo sentido.

resultado gráfico del diagnóstico territorial, las segundas, por más que basadas en aquéllas, implican un alcance dispositivo al cual ya se ha hecho referencia en el capítulo 2 de esta parte B. Por eso, si bien la entrada en vigor de la LSENPC implica la derogación de la delimitación y regulación de determinadas ARH, ello no implica que haya de alterarse la zonificación ambiental, siempre que se entienda que, en efecto, carece de alcance dispositivo. En consecuencia, y sin perjuicio de la necesidad de revisar estas delimitaciones a partir de la actualización de los contenidos ambientales del PIOT, se entiende que este plano debe mantenerse como parte de la documentación vigente.

4.3. Distribución básica de los usos

Este plano también se presenta a escala 1:150.000 (1 hoja) y 1:25.000 (15 hojas) y recoge la división exhaustiva de la Isla en recintos adscritos a las correspondientes categorías de Áreas de Regulación Homogénea (ARH). En los anteriores epígrafes 2.4 a 2.10 de esta parte B ya se ha analizado cada una de las categorías de ARH concluyendo que sólo son compatibles con la nueva Ley las ambientales, económicas y estratégicas. Consiguientemente, en principio, de este plano deberían suprimirse todos los recintos adscritos a las otras categorías de ARH, de modo que sólo quedarían delimitados (y “coloreados”) los de las ARH ambientales, económicas y estratégicas.

Ahora bien, ha de tenerse en cuenta que este plano del PIOT tenía un alcance directivo; mediante un análisis a escala más detallada del territorio, los distintos instrumentos de planeamiento (territoriales, de Espacios Naturales Protegidos y planes generales urbanísticos) tenían la obligación de “desarrollar” esta división, “readscribiendo” en su caso ámbitos concretos de suelo a ARH distintas. En la medida en que se realizaban estos procesos de desarrollo del PIOT, aunque el plano no se modificara, se producía de hecho (y de derecho) una alteración de los perímetros de los recintos de las ARH. Por ejemplo, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Ganadería, tras el pertinente análisis detallado y siguiendo los criterios que se establecen en el régimen normativo de las ARH, readscribió unos terrenos en el entorno de Benijos de ARH ambiental a ARH de protección económica; esos terrenos, en este plano del PIOT siguen apareciendo como ARH de protección ambiental, pero en realidad su régimen jurídico es el propio de las ARH de protección económica. Este mismo ejemplo vale para todas las readscripciones llevada a cabo por todos los instrumentos de planeamiento (incluyendo los planes generales municipales) que se aprobaron definitivamente adaptándose al PIOT y, por tanto, desarrollando el submodelo de distribución de los usos del PIOT en su ámbito territorial y, en su caso, readscribiendo suelos de un ARH a otra.

En consecuencia con lo expuesto, los recintos que deben suprimirse no son los que en este plano del PIOT están asignados a ARH distintas de ambientales, económicas y estratégicas, sino los que a la fecha, como resultado de las aprobaciones de planes territoriales, de ENP y generales municipales adaptados al PIOT, estén efectivamente adscritos a ARH distintas de ambientales y estratégicas.

4.4. Modelo de Ordenación Territorial

Este plano se presenta a escala 1:150.000 (una hoja) y en él se recogen las siguientes determinaciones gráficas de ordenación, cuya compatibilidad con la LSENPC se señala a continuación:

- a) Las Áreas de Regulación Homogénea: deberán suprimirse las que han quedado derogadas de acuerdo a los criterios establecidos en el epígrafe anterior.
- b) La Red Viaria y de Transportes: al tener el carácter de sistema general supramunicipal deberá mantenerse sin alteración.

- c) Los equipamientos e infraestructuras insulares: también deberán mantenerse por tener igualmente el carácter de sistemas generales supramunicipales.
- d) La estructura comarcal: aunque carece de contenido dispositivo (no es el ámbito de los planes comarcales que han quedado derogados), se debe mantener como referencia, toda vez que la descripción de los modelos comarcales se hace por referencia a la misma.

4.5. Modelo de Estructura Urbana

Este plano se presenta sólo a escala 1:150.000 (una hoja) y en él se recogen las siguientes determinaciones gráficas de ordenación, cuya compatibilidad con la LSENPC se señala a continuación:

- a) Las delimitaciones de las áreas residenciales (principales, secundarias y asentamientos rurales), áreas turísticas (consolidados turísticos y consolidados mixtos) y áreas de expansión, deben considerarse determinaciones orientativas, sin alcance normativo, tal como se ha argumentado al analizar el Modelo de Ordenación Territorial del PIOT. La delimitación de las áreas industriales y terciarias, en cambio, sí son determinaciones vinculantes del PIOT.
- b) La Red Viaria y de Transporte debe mantenerse, tal como ya se expone en el epígrafe anterior.
- c) Las Operaciones Singulares Estructurantes también han de mantenerse, tal como se argumenta en el epígrafe 2.12 anterior, pero deberán suprimirse las que se entienden derogadas (Cabo Blanco, Equipamientos de Salud del Valle de La Orotava, y las dos de rehabilitación urbana).
- d) Red Viaria y de Transportes: al tener el carácter de sistema general supramunicipal deberá mantenerse sin alteración.
- e) La estructura comarcal puede mantenerse tal como se ha justificado en el epígrafe anterior.

4.6. Ámbitos de Intervención Singular

Este plano se presenta a escala 1:150.000 (una hoja) y en él se recogen las siguientes determinaciones gráficas de ordenación, cuya compatibilidad con la LSENPC se señala a continuación:

- a) Los ámbitos extractivos: que, toda vez que no han sido derogados como se ha expuesto en el epígrafe 3.6, debe mantenerse.
- b) Los ámbitos de referencia turística, que también deben mantenerse ya que, como se argumenta en el anterior epígrafe 3.8, no han sido derogados, sin perjuicio de que su alcance normativo haya quedado muy disminuido.
- c) Las Operaciones Singulares Estructurantes también deben mantenerse, suprimiendo las derogadas, tal como se expone en el epígrafe anterior.
- d) Red Viaria y de Transporte debe mantenerse, tal como ya se expone en el epígrafe 4.4.
- e) La estructura comarcal puede mantenerse tal como se ha justificado en el epígrafe 4.4.

4.7. Ámbitos de Regeneración Paisajística

Este plano, presentado a escala 1:150.000 (una hoja), delimita los ámbitos de regeneración paisajística previstos en el artículo 3.1.6.1 de las Normas. Tal como se ha expuesto en el anterior epígrafe 3.1, toda vez que el párrafo que contiene esta

determinación se considera compatible con la LSENPC, ha de concluirse que este plano debe mantenerse.

4.8. Modelo de Ordenación de Puertos

Este plano, presentado a escala 1:150.000 (una hoja), recoge las determinaciones gráficas para la aplicación del artículo 3.3.3.10 de las Normas. Toda la sección en la que se incluye dicho artículo, tal como se ha expuesto en el epígrafe 3.4, debido a su carácter directivo, ha de desplazarse de las Normas a otro documento del PIOT. No obstante, la supresión del mismo de las Normas no implica la derogación de su contenido y, por tanto, requiere que se mantenga el plano para su correcta aplicación.

4.9. Índice de Potencial Eólico

Este plano, presentado a escala 1:150.000 (una hoja), tiene un mero valor informativo, y aparece debido a que era exigido por las Directrices de Ordenación General, actualmente derogadas. La información reflejada provenía de la Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías del Gobierno de Canarias, y no alcanza la fiabilidad mínima requerida. En consecuencia, dado su nulo carácter dispositivo, la innecesidad legal del mismo y su poca fiabilidad, se propone considerar este plano derogado.

4.10. Mapa Eólico

Este plano, presentado a escala 1:150.000 (una hoja) y divide el territorio insular en dos tipos de áreas: las incompatibles con instalaciones de generación de energía eólica y las potencialmente incompatibles. Este plano es requerido para la aplicación de la regulación de la admisibilidad de las infraestructuras supramunicipales de generación de energía eólica (véase lo ya expuesto en el epígrafe 3.4 en relación al artículo 3.3.4.6); de otra parte, la LSENPC, en su artículo 96.2.1) requiere que el Plan Insular elabore un mapa eólico de la Isla. En consecuencia, este plano debe mantenerse.

4.11. Esquemas

Este plano es una lámina que incluye 6 esquemas sobre mapas a escala muy reducida de la Isla. El valor de los mismos es fundamentalmente ilustrativo para entender la propuesta de ordenación del PIOT, sin que pueda decirse que tiene determinaciones dispositivas. En consecuencia, es un complemento de la Memoria de Ordenación del PIOT y como tal puede mantenerse, siempre que se añada junto al título un texto que aclare que carece de valor normativo”.

SEGUNDO: Ordenar la publicación del presente Acuerdo en el Boletín Oficial de Canarias y en el Boletín Oficial de la Provincia, así como en la sede electrónica de este Cabildo Insular.

TERCERO: Comunicar el presente Acuerdo a los treinta y un Ayuntamientos de la Isla de Tenerife y a la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias.

CUARTO: Encomendar al Área de Política Territorial de este Cabildo Insular, la elaboración de un documento del Plan Insular de Ordenación de Tenerife actualizado en base a los resultados de este acuerdo. Dicho documento deberá publicarse en la página web www.tenerife.es/planes en sustitución del existente.

QUINTO: Encomendar al Área de Política Territorial de este Cabildo Insular, a la vista del documento actualizado y de los requerimientos de la nueva Ley, la elaboración de un informe-propuesta con los contenidos que deben incorporarse al Plan Insular de Ordenación para que éste alcance una eficacia y coherencia suficientes para la ordenación del territorio insular.

ÁREA DE EMPLEO, COMERCIO, INDUSTRIA Y DESARROLLO SOCIOECONÓMICO.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE EMPLEO, DESARROLLO SOCIOECONÓMICO Y COMERCIO.

36.- Propuesta del Consejero Delegado de Empleo, para declarar la innecesariedad de la emisión del informe preceptivo del Área de Empleo, Comercio, Industria y Desarrollo Socioeconómico, sobre definición de perfiles de mano de obra a contratar en los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares de Contratación, previsto en el Acuerdo Plenario adoptado en sesión de 3 de junio de 2013, tras la entrada en vigor de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Vista Propuesta del Consejero Delegado de Empleo relativa al acuerdo aprobado en sesión Plenaria el 3 de junio de 2013, referido al análisis de la incorporación de cláusulas sociales en los Pliegos y demás documentos de contratación que se lleven a cabo por todos los órganos de contratación de este Cabildo así como por todas sus entidades dependientes y,

Resultando que el referido acuerdo trae causa del Acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno Insular aprobado el 6 de mayo de 2013, en virtud del cual se encomendó a la entonces Área de Empleo, Desarrollo Económico, Comercio y Acción Exterior, a los efectos de elevar al Pleno la propuesta correspondiente, que estudiara la incorporación de cláusulas sociales en los Pliegos y demás documentos de contratación que se lleven a cabo por todos los órganos de contratación de este Cabildo así como por todas sus entidades dependientes: Organismos Autónomos, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y Sociedades Mercantiles Participadas Mayoritariamente; de tal suerte que, bien como criterio de valoración, bien como condición especial de ejecución, se tome en consideración la contratación de mano de obra local por las empresas adjudicatarias.

Resultando que como consecuencia de lo anterior, el Pleno adoptó en sesión extraordinaria celebrada el 3 de junio de 2013, el siguiente acuerdo:

“PRIMERO.- De conformidad con lo dispuesto en la Comunicación de la Comisión Europea de 20 de junio de 2012 “Las regiones Ultraperiféricas de la Unión Europea: hacia una asociación en pos de un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”, todos los órganos de contratación del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, así como los de todas sus entidades dependientes: Organismos Autónomos, Entidades Públicas Empresariales, Fundaciones y Sociedades Mercantiles Participadas Mayoritariamente, incluirán, en sus procesos de contratación de todo orden y naturaleza en los que la selección del contratista se lleve a cabo a través de varios criterios de adjudicación, en sus pliegos de cláusulas y demás documentos contractuales, la obligación de que cuando la actividad a realizar exija contratar personal dicha contratación deberá llevarse a cabo entre personas inscritas como demandantes de empleo con, al menos, seis meses de antigüedad a la fecha efectiva de contratación.

Excepcionalmente, se podrá contratar a otro personal cuando se acredite que los puestos que se precisan han sido ofertados pero no cubiertos por personas inscritas con dicha antigüedad o cuando el personal objeto de contratación haya estado inscrito seis meses completos como demandantes de empleo en períodos no consecutivos en los doce meses anteriores a la fecha efectiva de la contratación.

Dicha obligación se articulará en los siguientes términos y condiciones:

a) Se incluirá como criterio de valoración cuando la misma tenga una relación directa con el objeto del contrato; en caso contrario, se incluirá en todo caso como “criterio adicional” o “criterio de desempate”.

b) Cuando no pueda configurarse como criterio de valoración según los términos dispuestos en el apartado anterior, se incluirá siempre dicha obligación como condición especial de ejecución del contrato cuando la misma esté vinculada a su cumplimiento, debiendo indicarse tal cláusula o condición en el anuncio de licitación, en los pliegos o en el contrato. En este caso, se incluirán también las consecuencias contractuales del eventual incumplimiento de su contenido, bien estableciendo penalidades conforme a lo dispuesto en el art. 212.1 TRLCSP, bien atribuyéndole carácter de obligación contractual esencial a los efectos previstos en el art. 223.f TRLCSP, o bien considerándolo como infracción grave que daría lugar a prohibición de contratar conforme a lo previsto en el art. 60.2.e) TRLCSP.

SEGUNDO. El Área de Empleo, Desarrollo Económico, Comercio y Acción Exterior informará previamente a la licitación o contratación los documentos técnicos (Pliegos o Proyectos) en los que se definan los perfiles de la mano de obra que se prevé contratar, a los efectos de determinar la existencia de personas en paro inscritas en las oficinas del Servicio Canario de Empleo como demandantes de las referidas ocupaciones, correspondiendo al Promotor de la contratación la verificación del cumplimiento por el contratista de lo dispuesto en el presente acuerdo. A efectos estadísticos, el Promotor de la contratación comunicará al Área de Empleo, Desarrollo Económico, Comercio y Acción Exterior las contrataciones efectuadas por los contratistas, elevando semestralmente al Consejo de Gobierno Insular un informe sobre las contrataciones efectuadas en ejecución del presente acuerdo.

Asimismo, a los efectos de facilitar el cumplimiento de las condiciones de ejecución del contrato en orden a la contratación del personal que en este acuerdo se dispone, el Área de Empleo, Desarrollo Económico, Comercio y Acción Exterior, a través de FIFEDE como entidad adscrita a dicha Área, podrá facilitar los servicios de formación, intermediación y colocación de los desempleados.”

Resultando que hasta la fecha el Servicio Técnico de Empleo ha venido emitiendo los informes a los que se refiere el particular segundo transcrito del acuerdo plenario citado respecto de la contratación de todas las Áreas de este Cabildo, conforme al mandato establecido en el acuerdo plenario referenciado.

Considerando que la reciente entrada en vigor de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de contratos del sector público (LCSP) ha venido a regular las incorporaciones de las cláusulas sociales (y medioambientales) en los Pliegos de cláusulas, configurándose como contenido mínimo de los contratos, en virtud de lo dispuesto, entre otros, en los siguientes artículos:

- **El artículo 28.2** de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de contratos del sector público, establece que: “Las entidades del sector público velarán por la eficiencia y el mantenimiento de los términos acordados en la ejecución de los procesos de contratación pública, favorecerán la agilización de trámites, **valorarán la incorporación de consideraciones sociales**, medioambientales y de innovación como aspectos positivos en los procedimientos de contratación pública y promoverán la participación de la pequeña y mediana empresa y el acceso sin coste a la información, en los términos previstos en la presente Ley”

- **El artículo 35 de la citada Ley** regula el contenido mínimo del contrato estableciendo que: “1. Los documentos en los que se formalicen los contratos que celebren las entidades del sector público, salvo que ya se encuentren recogidas en los pliegos, deberán incluir, necesariamente, las siguientes menciones: c) Definición del objeto y tipo del contrato, **teniendo en cuenta en la definición del objeto las consideraciones sociales**, ambientales y de innovación”
- **El artículo 122.2** del precitado texto legal que establece, en cuanto a los pliegos de cláusulas administrativas particulares que *“se incluirán los criterios de solvencia y adjudicación del contrato; las consideraciones sociales, laborales y ambientales que como criterios de solvencia, de adjudicación o como condiciones especiales de ejecución se establezcan; (...); la obligación del adjudicatario de cumplir las condiciones salariales de los trabajadores conforme al Convenio Colectivo sectorial de aplicación; y las demás menciones requeridas por esta Ley y sus normas de desarrollo”(…).*”
- **El artículo 202 de la misma norma**, impone al órgano de contratación la obligación de establecer en el pliego al menos una de las condiciones especiales de ejecución social que se listan en dicho precepto: *“Las consideraciones de tipo social o relativas al empleo, podrán introducirse, entre otras, con alguna de las siguientes finalidades: hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad; contratar un número de personas con discapacidad superior al que exige la legislación nacional; promover el empleo de personas con especiales dificultades de inserción en el mercado laboral, en particular de las personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social a través de Empresas de Inserción; eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer en dicho mercado, favoreciendo la aplicación de medidas que fomenten la igualdad entre mujeres y hombres en el trabajo; favorecer la mayor participación de la mujer en el mercado laboral y la conciliación del trabajo y la vida familiar; combatir el paro, en particular el juvenil, el que afecta a las mujeres y el de larga duración; favorecer la formación en el lugar de trabajo; garantizar la seguridad y la protección de la salud en el lugar de trabajo y el cumplimiento de los convenios colectivos sectoriales y territoriales aplicables; medidas para prevenir la siniestralidad laboral; otras finalidades que se establezcan con referencia a la estrategia coordinada para el empleo, definida en el artículo 145 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea; o garantizar el respeto a los derechos laborales básicos a lo largo de la cadena de producción mediante la exigencia del cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, incluidas aquellas consideraciones que busquen favorecer a los pequeños productores de países en desarrollo, con los que se mantienen relaciones comerciales que les son favorables tales como el pago de un precio mínimo y una prima a los productores o una mayor transparencia y trazabilidad de toda la cadena comercial.”*

Considerando que, a la vista de la nueva Ley de Contratos del sector Público, la Dirección de la Asesoría Jurídica ha estado llevando a cabo un estudio profundo de la misma, y ha redactado los Pliegos Tipo de cláusulas administrativas conforme a lo previsto en dicha norma, en los que ya se recoge la procedencia de establecer cláusulas sociales.

Considerando que además en su momento se contrató la elaboración de una *“Instrucción para la incorporación de cláusulas sociales y medioambientales en la contratación pública del Cabildo Insular de Tenerife y su Sector Público”*, que si bien fue elaborado conforme al Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, puede servir de documento de trabajo a todas las Áreas de la Corporación como ejemplos de cláusulas sociales (y medioambientales) a incorporar a los pliegos.

Considerando la regulación más específica de la incorporación de cláusulas sociales en la contratación que se recoge en la LCSP, su previsión en los Pliegos Tipo elaborados por la Dirección de la Asesoría Jurídica, y el documento *“Instrucción para la incorporación de cláusulas sociales y medioambientales en la contratación pública del Cabildo Insular de Tenerife y su Sector Público”*, no parece que desde la óptica del principio de eficacia que debe presidir todo actuar administrativo deba seguir manteniéndose un trámite como el que se contemplaba en el acuerdo plenario citado de 3 de junio de 2013, esto es, el informe del Área de Empleo, Comercio, Industria y Desarrollo Socioeconómico, sobre los documentos técnicos en los que se definan los perfiles de la mano de obra que se prevé contratar, a los efectos de determinar la existencia de personas en paro inscritas en las oficinas del Servicio Canario de Empleo.

El Pleno, de conformidad con el dictamen de la Comisión Plenaria de Empleo, Desarrollo Socioeconómico, Turismo y Acción Exterior, por mayoría, con 22 votos a favor de los Consejeros presentes de los Grupos Coalición Canaria, Socialista, Popular y 6 abstenciones del Grupo Podemos y del Consejero no adscrito, **ACUERDA:**

ÚNICO.- Declarar la innecesariedad de la emisión del informe preceptivo del Área de Empleo, Comercio, Industria y Desarrollo Socioeconómico sobre definición de perfiles de mano de obra a contratar en los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares de Contratación, previsto en el Acuerdo Plenario adoptado en sesión de 3 de junio de 2013, tras la entrada en vigor de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público

ÁREA DE PRESIDENCIA.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE ASESORAMIENTO LEGAL AL PLENO Y A LAS COMISIONES PLENARIAS, DE REGISTRO Y FE PÚBLICA DE DICHS ORGANOS.

37.- Debate sobre la orientación general de la política insular.

Comienza el debate con la **intervención del Sr. Presidente, D. Carlos Alonso Rodríguez**, cuyas intervenciones así como la de los Portavoces de los Grupos Políticos y del Consejero no adscrito, constan íntegramente en el Diario de Sesiones del Pleno previsto en el artículo 68.3 del Reglamento Orgánico de esta Corporación, y que resumidamente se esbozan.

El Sr. Presidente recuerda las normas del Debate del Estado de la Isla acordadas por la Junta de Portavoces el día 26 de marzo de 2018, e inicia su intervención haciendo un análisis de la situación económica de la Isla, de la estructura de trabajo que se está desarrollando básicamente con una visión general del marco estratégico de desarrollo de inversiones, es decir, sobre la base de cuál es la coyuntura y estructura de la socioeconomía de la Isla, y qué recursos se están aplicando, para terminar el primer turno hablando de la situación económico-financiera

del Cabildo en relación con los principales parámetros que tienen que ver con la liquidación del presupuesto del ejercicio 2017.

En relación con la situación socioeconómica de la Isla, señala el Sr. Presidente que, podemos estar de acuerdo todos en que hay una situación de mejora y en que la coyuntura que tenemos en este último año en relación al 2017 evidentemente ha mejorado en los principales registros de naturaleza macroeconómica. Registramos cuatro años de crecimiento consecutivo con cada vez más incorporación de los sectores de la economía en un proceso de crecimiento que es clásico en el ciclo económico, en donde, en particular en el caso de la economía española, en la que las economías regionales suelen estar impulsadas por el crecimiento del sector exterior que después se traslada a la inversión y que termina desembocando en el consumo, tanto público como privado, de esa manera madura el ciclo expansivo del crecimiento. Esto ha sido así durante muchos años y en particular en los últimos 50 años de la economía española con diferencias derivadas de dos factores, el origen de la expansión exterior que, a diferencia de otras ocasiones, ahora se produce por una fuerte devaluación interna, antes por una mayor apertura o bien por una fuerte devaluación externa, en esta crisis se ha salido por una fuerte devaluación interna centrada sobre las rentas salariales básicamente. El segundo factor es que, en muchas ocasiones se ha salido de la crisis con fuertes tensiones nominales, sobre el problema que la economía española suele tener en relación con su orientación a la importación, con déficit corriente muy potente y una inflación elevada. En este caso esos dos factores no están teniendo incidencia, no se está saliendo de la crisis por una presión sobre la inflación y sobre el déficit corriente, pero sí arrastramos un desequilibrio importante que tiene que ver con el endeudamiento y que sigue siendo muy potente en el conjunto de la economía española, que lastra la capacidad de crecimiento sobre todo en el sector público.

Centrándose en la economía de la Isla insiste en que llevamos cuatro años de crecimiento económico impulsado, en primer lugar, por el aumento del gasto turístico, que ha derivado en un aumento de la inversión y en que la mayor parte de los sectores registran datos positivos en la inversión sectorial, con un retroceso de la tasa de paro que se ha ido consolidando a lo largo de este último año y con una creación de empleo importante. Todo ello viene acompasado con unas expectativas empresariales positivas, lo que indica que hay una perspectiva de mantenimiento de ese crecimiento al menos en estos dos trimestres con confirmación respecto a las posibilidades de crecimiento de la economía canaria y por tanto de la economía de la Isla en este año, según distintos informes de coyuntura. Aumenta el número de empresas, las afiliaciones a la seguridad social y los ocupados, factores positivos que presenta la economía insular.

El empleo sigue situándose como la mayor preocupación de los tinerfeños, ya que, aunque la tasa de desempleo sigue siendo elevada los datos de empleo son positivos. En el último año teniendo en cuenta los datos de la población activa, la Isla ha tenido, contabilizando los datos del primer trimestre de 2017 en comparación con los del primer trimestre de 2018, un incremento del número de ocupados de 22.000, registro bastante importante que supera los del 2016, 5.000, los de 2015 que fueron 18.000, y los de 2014, que fueron 15.000; en total en los últimos cuatro años, en torno a los 70.000 ocupados más, lo que supone un crecimiento de la población ocupada respecto al 2014 del 20%, lo que nos ha llevado a tener una tasa de paro por debajo del 20%, 19%, y por debajo de la media de Canarias. Tenemos el mayor número de ocupados de la historia, cifra que supera la que anteriormente era la más elevada que teníamos en el primer trimestre de 2007 en donde el número de ocupados era de 372.000 y ahora estamos en 376.000 ocupados, hemos superado el número de ocupados que había antes de la crisis, no obstante la cifra de paro sigue siendo muy

elevada porque se ha producido un aumento muy significativo de la población activa que ha crecido entre el 2007 y el 2018 en 58.000 nuevas personas incorporadas a la población activa, circunstancia muy particular de la isla de Tenerife incluso en el contexto de las Islas Canarias, también en el Estado español. Uno de los elementos que se está produciendo y que es el más negativo a tener en cuenta, es que estamos ante una situación de un nivel de paro estructural que se ha colocado más arriba que el que teníamos antes de la crisis, y sobre el cual hay que trabajar más, recualificando a dicha población en paro, para adaptarla a la dinámica del empleo.

Continúa el Sr. Presidente señalando que en el próximo turno se referirá a algo que le resulta capital y que tiene que ver con la distribución de la renta, que es el pie para desarrollar la propuesta que estamos realizando en relación con el Pacto social de rentas, para mejorar la capacidad de crecimiento económico de la Isla.

Concluye este análisis de la coyuntura haciendo referencia a la actividad que se ha venido realizando de manera coordinada con todas las áreas del Cabildo, a través de un instrumento como el MEDI, que cuenta prácticamente con dos años de ejecución, y que es el motor de cambio para transformar el modelo productivo de la Isla en los próximos años en dos periodos consecutivos de cinco años, que suman un esfuerzo de más de 2.000 millones de euros en los próximos diez años con financiación del Cabildo, teniendo en cuenta también la financiación que aporta el Gobierno de Canarias a través del FDCAN y de los propios Ayuntamientos. Se han adjudicado 1.677 proyectos de inversión que han contribuido a la creación o mantenimiento de más de 8.700 empleos directos al año en este periodo de ejecución del MEDI.

Los proyectos serán ejecutados por más de 1.000 empresas ayudando por tanto a la diversificación del sector productivo y con un claro equilibrio territorial. Señala que el esfuerzo inversor del Cabildo no tiene parangón con la historia reciente del Cabildo, siendo el 2017 el año record en materia de licitación de obras, tanto en número como en volumen de inversión que se ha ejecutado. Este esfuerzo tiene su relación con la capacidad económica del Cabildo. En el año 2017 el porcentaje de ejecución del presupuesto supera el 90%, 91%, como ha ocurrido en otros años, sin tener en cuenta los créditos destinados a inversiones financieramente sostenibles cuya ejecución se prolonga hasta finales de 2018, con un nivel de recursos gestionados respecto a 2016 de 146 millones más, ha habido una ejecución muy alta de un presupuesto que se dotaba de un volumen de recursos mucho mayor, esa ejecución se ha hecho respetando además todos los límites que establecen las distintas reglas fiscales, de estabilidad presupuestaria y financiera. En el caso de la regla de gasto, este nivel de ejecución del 91% coincide prácticamente con la capacidad de gasto, de manera que si hubiéramos querido ejecutar más no se hubiera podido hacer porque nos hubiera llevado a una situación de incumplimiento de esta regla, y de una manera muy saneada porque estamos reduciendo el endeudamiento de la Corporación de manera intensa pero ordenada, siendo compatible la reducción de la deuda con una potencia de gasto muy importante.

Hemos tenido una política muy activa sobre todo en relación con el Gobierno de Canarias con el fin de mejorar la capacidad económica del Cabildo, mejorando la base de financiación de las Corporaciones Insulares en general, con una mejora en la financiación de las competencias transferidas que nos ha beneficiado en 2018 por la mejora que ha tenido la Comunidad Autónoma del sistema de financiación al desconectar el REF del Fondo de competitividad, de forma que en el año 2018, gracias a esa mejora, el Cabildo incrementó su financiación en competencias transferidas en un 14%, se ha pactado una reducción de los gastos de gestión de la recaudación del Bloque REF, lo que suponía para el Cabildo una mejora importante de

la financiación del Boque REF, y en una política muy activa frente al Estado hemos mejorado la financiación derivada del céntimo sanitario que ha permitido mejorar los ingresos que recibimos como participación en los recursos del Estado como Corporación local. Además hemos acordado con la Comunidad Autónoma la distribución del FDCAN que nos permite dotarnos para inversión y financiación del MEDI de 465 millones de euros en diez años. Ya hemos trasladado a la Comunidad Autónoma otra serie de mejoras que nos van a permitir aumentar la capacidad de la regla de gasto, tanto para los Cabildos como para los Ayuntamientos, modificando el criterio de reparto del Bloque REF para incorporar el primer tramo de la deducción del ITE y que pase a ser un cambio normativo que aumente nuestra capacidad de gasto, e iniciar con el Estado la modificación del sistema de financiación local de forma que nos beneficiemos de la mejora de la financiación de las Comunidades Autónomas.

Seguidamente **interviene el Sr. Consejero no adscrito, D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar**, manifestando que le resulta complicado hacer una oposición eficaz de las políticas que lleva este Grupo de Gobierno al no disponer de un sistema de información o de alguna herramienta que le permita conocer el estado de ejecución de las tareas que actualmente están ejecutando, o la planificación de aquéllas que van a ejecutar en el corto y mediano plazo, y si además añadimos que este debate se celebra en la fecha límite de presentación que tiene el Cabildo en la Comunidad Autónoma del estado de ejecución de los programas del FDCAN y de los presupuestos iniciales del FDCAN para el año que viene, si hubiese tenido una información útil para ver el estado de ejecución de todos esos programas, ya que en la memoria del marco estratégico de desarrollo de inversiones y del FDCAN existe una gran cantidad de ejes, líneas, programas, subprogramas, acciones, cerca de 1677 proyectos, lo que complica el hacer un seguimiento de cada uno de ellos.

Continúa señalando que le alegra saber que, al menos, el Cabildo dispone de algo así como “un sistema insular de inversión pública” en el que están territorializadas las diferentes actuaciones, dentro del sistema de información del Cabildo de Tenerife, subprograma de servicios basados en la localización. Informa al Pleno de cómo se enteró del comienzo de las obras de la 2ª fase de la Plaza de España, de la modificación del PIOT como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva Ley de Espacios Naturales, de la creación del órgano de evaluación ambiental, del estado en que se encuentra el Hotel Casino Taoro, inmueble emblemático que el Cabildo compró en 1945.

Da las felicitaciones por haber llegado a ser finalistas en la Copa de España Creativa 2017, por establecer un punto neutral de telecomunicaciones entre América, Europa y la parte occidental de África lo cual le parece muy interesante y una muy buena idea, pero afirma que lamentablemente las ideas no son todo y lo que importa son los resultados. Le gustaría saber el retorno de la inversión conseguido con esas infraestructuras, el número de empresas establecidas en el NAP.

En relación con el cierre del anillo insular, que parece que se encuentra en la tercera fase y que esta vez llegaremos por fin a culminar una obra que vamos a terminar después de tantos años, se alegra de que parezca que llega a su fin.

El año pasado el Sr. Presidente anunció la construcción de los tres parques eólicos que estarían terminados en dos años, ya ha pasado uno, y dos parques fotovoltaicos uno de 5 megavatios y otro de 305 que va a ser el gran proyecto del ITER, no se han llevado a cabo por problemas de financiación y problemas con los propietarios de los terrenos, pregunta qué clase de planificación se está haciendo, puesto que si no se dispone de los terrenos ni de la financiación, no parece que haya seriedad en el asunto, exigiendo la misma a la Presidencia.

Solicita explicaciones sobre las causas que justifican que el ITER, con dinero público, se dedique a hacer aplicaciones de gestión empresarial, gestores documentales, etc. y se pregunta si eso no es competencia del sector privado. El programa Tenerife 2030 le parece bien, pero señala que no está calando lo suficiente en la población.

Finaliza su primer turno señalando que por fin parece que ya han sacado a concurso y han licitado la tramitación del expediente electrónico y por tanto va a cumplirse con la Ley 11/2007, once años después, esperando que los siguientes pasos sean cumplir con las Leyes 39 y 40/2015. Respecto al Plan de Cooperación Municipal ha visto por fin la encuesta de infraestructura y equipamiento local, herramienta útil para medir las diferencias entre los distintos municipios de la Isla, pero echa en falta que se contemplen los saneamientos autónomos y el intentar minimizarlo lo más posible.

Por parte del **Grupo Podemos** interviene **D. Fernando Sabaté Bel**, planteando en primer lugar el contexto en el que se desarrollan las políticas insulares refiriéndose a lo sucedido el pasado martes 17 de abril con la entrada violenta de la policía en el domicilio de nuestro conciudadano Roberto Mesa, violentando la puerta y despertando abruptamente a todo el mundo, encerraron al joven junto a otras dos mujeres en una habitación, requisando su ordenador personal y su móvil, se lo llevaron esposado y lo retuvieron 24 horas en el cuartel de la policía. Estamos ante un suceso acontecido en nuestra isla de Tenerife que representa un gravísimo deslizamiento hacia un estado cada vez más autoritario y una erosión de las libertades públicas. Si a esta persona lo denuncia alguien, incluso un juez o un fiscal por la presunta comisión de un delito, lo que debería procederse es a una situación judicial y no a ese tratamiento de un ciudadano activista, en este caso una persona muy comprometida con la causa del Sahara entre otras, como si fuera un terrorista.

Continúa diciendo que, por otro lado, si bien no es el problema social más grave que tiene nuestra isla, es el más visible y evidente, y en la medida en que no se termina de resolver o no se avanza razonablemente en su resolución, nos distrae de los problemas más graves, como es el problema de la movilidad. Señala que en movilidad ha existido falta de claridad en los objetivos y miopía en las prioridades a lo largo de los tres primeros años de este mandato. Al principio del mismo, la Presidencia del Cabildo centró su atención prioritaria en el cierre del anillo insular entre Santiago del Teide y El Tanque, anunciando incluso la disposición del Cabildo a pre-financiar parte de esta obra, que cuesta unos 400 millones de euros, lo que es el túnel de Erjos, sin ser competencia del Cabildo, convocando a todas las Alcaldías de la Isla a escenificar, en un acto, no para pedir los hospitales del Norte y del Sur, ni para abordar los problemas de la desigualdad, de la infancia marginal y otros temas gravísimos, sino para ese tema concreto, y no fueron capaces de reconocer dónde estaba ya y verificar el problema creciente de la movilidad, que no era allí, eran los colapsos diarios en las autopistas del Norte y del Sur. Nosotros teníamos las previsiones de que por ahí venían las prioridades, a medida que se estaba produciendo un cierto repunte económico y una mejora del empleo, era en esos sitios vinculados a la movilidad del Norte hacia el Área Metropolitana o a la movilidad interna de la comarca Sur, más centrada en el ámbito turístico, y también partíamos de la convicción de que, por eso ese asunto nosotros lo apoyamos muy activamente desde el principio, y así también lo hemos estado defendiendo en los Ayuntamientos junto con otros grupos afines, la única manera de afrontarlo correctamente o la principal era mediante el impulso a los carriles bus-VAO, es decir, favoreciendo un impulso potente a un cambio radical en el estilo de movilidad de mucha gente. Pero el desenfoque total en el tratamiento del problema ha hecho que hayamos perdido dos años preciosos por culpa del Grupo de Gobierno con el apoyo entusiasta del Grupo Popular que se sumó

también a esa orientación, sus Alcaldes y Alcaldesas. Valoramos la posición política que se ha alcanzado en este Cabildo respecto a la autopista exterior, es decir, una tregua por varios años en su implementación, aunque nos parece desde todo punto insuficiente porque nosotros lo que propugnamos es un abandono definitivo de ese proyecto al ser muy lesivo ambiental y territorialmente, ya que saltaría la barrera que durante más de ochenta años ha preservado la mejor bolsa de suelo agrícola de Tenerife, de Canarias y en general de esta parte del planeta: la vega de Los Rodeos. Incluso no tenemos problema en reconocer la firmeza que demostró el Presidente en este caso en concreto frente a la patronal de la construcción, pero criticamos que ha faltado claridad en las explicaciones habiendo una enorme confusión en la ciudadanía y al grupo de gobierno le corresponde intervenir en esa confusión de autopista exterior, circunvalación de La Laguna, bypass, etc. Estamos convencidos de que no solo es un problema de lesión ambiental y territorial sino que esa obra sería profundamente inútil para resolver el grave problema del colapso en la afluencia de vehículos al área metropolitana, porque son muchos menos los vehículos que se desplazan desde el Norte hacia el Sur por el lado oriental de la Isla. Consideramos que es necesario insistir una vez más en que debemos renunciar al proyecto de los trenes y el run run producido respecto de este proyecto tiene que ver con que el Diputado de Nueva Canarias Pedro Quevedo actuó como seguidor de algunos millones de euros para “seguir mareando la perdiz” no con el conjunto del proyecto sino con proyectitos de estaciones, rectificación de algunos tramos, etc., dado que pedía para Gran Canaria y para no incidir en una imagen de insularismo nos vino un dinero mal empleado para Tenerife también. Como en casi todo lo demás, en política y en este asunto de los trenes hay que decir la verdad, hay que decirle a la gente lo que cuestan las cosas y después que reflexionen, mediten y decidan. Actualizando los datos, 1600 millones el tren del Norte y 2100 millones el tren del Sur, en total 3700 millones de euros, casi cuatro veces el mayor presupuesto del Cabildo que es el de este año. Se pregunta si es esa la prioridad que debemos tener en una Comunidad que registra el mayor retraso sanitario y educativo del Estado español.

A pesar de las mejoras que constataba el Presidente en su intervención, que sigue padeciendo las peores listas de espera, uno de los territorios con más paro y que esas mega-obras como la de los trenes generan muy poco empleo por millón de euros invertido, con más paro juvenil, con más infancia y familias en riesgo de exclusión, no tenemos mucho tiempo para repasar los indicadores económicos pero baste repasar uno solo muy reciente, el último informe de UNICEF, dos de cada cinco niñas y niños se encuentran en Canarias en riesgo de pobreza y de exclusión social, somos los tristes campeones de la desigualdad infantil y de la desigualdad general del Estado español, según ese mismo informe el porcentaje de niñas y niños de 0 a 2 años matriculados en el primer ciclo de educación infantil fue de solo un 12%, 22 puntos por debajo de la media española. Por ejemplo, la capital de la Isla apenas tiene escuelas infantiles públicas, ciudad que lleva gobernada desde que la memoria alcanza por la misma gente, lo que hoy es Coalición Canaria. Tenemos la tasa de abandono escolar temprano del 19% aún muy lejos de la media europea, 11%, en todo ese contexto y mucho más, se pregunta si son los trenes una prioridad.

No nos duelen prendas en reconocer algunos avances positivos en el ámbito en que estamos hablando, por ejemplo la nueva monética del transporte público con la tarjeta sin contacto ten+ y todo lo que va a reportar de un montón de información muy amplia y compleja sobre los desplazamientos de las personas usuarias, que bien utilizada podría constituir una herramienta muy potente para mejorar la planificación y la gestión. Pero si no avanzan con mucha más decisión con mecanismos de prioridad a la guagua, a la circulación y al tránsito de las guaguas, con carriles exclusivos y también para los taxis y los vehículos de alta ocupación, y en zonas urbanas donde también tenemos un retraso terrible vinculado a carriles guagua urbanos y a sistemas

sincronizados de preferencia de paso en los semáforos, como los que ya disfruta el tranvía que técnicamente están más que contrastados, no terminaremos nunca de hacer mucho más atractivo nuestro principal medio de transporte público de personas y de ir mucho más allá de su clientela actual, que es esencialmente un público cautivo, personas sin coche o sin carnet mayoritariamente mujeres, jóvenes menores de 18 años, turistas, por eso hay que hacer mucho más competitiva a la guagua para que atraiga mucho más público con este tipo de medidas. Insistimos en que no existe razón alguna para que de la misma manera que promovemos un tercer carril tipo bus-VAO en la autopista del Norte, no se esté haciendo lo mismo en la autopista del Sur, que tiene un colapso de tráfico similar o mayor que la del Norte, donde se está planteando un tercer carril convencional.

Termina explicando las propuestas de resolución propuestas por su grupo, como implantar servicios de urgencias geriátricas asociados a los dos centros sociosanitarios, sobre prevención en Salud Mental, Políticas activas de apoyo al alquiler social para familias con carencias, pobreza infantil, etc., y concluye haciendo unas referencias al ámbito de la energía destacando la carencia que tenemos de un instrumento de ordenación del sistema de producción y distribución de energía en la isla de Tenerife, ni siquiera tenemos una imagen sistematizada y rigurosa de adónde queremos llegar, existiendo otras islas como El Hierro que en su momento se dotó de una hoja de ruta para el desarrollo de las energías renovables desde hace casi 20 años, la isla de Gran Canaria en este asunto está siendo ejemplar dotándose de una hoja de ruta de los pasos que hay que ir dando y de un objetivo que se desea alcanzar, en La Palma y gracias a la ciudadanía se ha construido un consenso entre el Cabildo y los Ayuntamientos de adónde se quiere llegar, a algo tienen también Lanzarote y Fuerteventura, solo Tenerife y La Gomera no cuentan con planificación energética sistemática, el Cabildo de Tenerife no está liderando el proceso de la imprescindible transición energética, tenemos que tomarnos en serio el calentamiento global y todas sus implicaciones y diseñar ese proceso de transición centrado en objetivos básicos y claros, máximo ahorro y eficiencia energética, generación distribuida, aumento constante y progresivo de la producción de electricidad basada en fuentes limpias, aumento progresivo de energías limpias y renovables, electrificación de vehículos y guaguas, consolidación de sistemas de respaldo a las renovables gestionable por la vía de la geotermia de alta entalpía, o bien mediante bombeo o baterías eléctricas o una combinación de todo eso, no del gas porque debemos renunciar al gas ya que es demasiado tarde e inútil, nosotros estamos en las mejores condiciones para ello. Llama la atención crítica respecto al proyecto de una gran central fotovoltaica en Arico, que consideramos positivo, podría llegar a tener una parte muy considerable del consumo energético de la Isla, estamos en el inicio del proceso pero parece que el ITER y el Cabildo están buscando inversores entre las grandes compañías eléctricas del oligopolio español entre otros poderosos fondos de inversión, transición energética no solo es dejar de quemar combustibles fósiles y reemplazarlo por energías limpias locales y renovables, es también una oportunidad que no nos podemos permitir el lujo de desaprovechar de generar riqueza, construir tejido productivo local y democratizar la producción energética, de dejar de exportar capitales de nuestra tierra, hay que nacionalizar la economía canaria no en el sentido de hacerla estatal o pública sino de que esté más sostenida en capitales locales y cuanto más repartidos mejor, que los servicios circulen y recirculen dentro de la Comunidad, haríamos bien en el caso de la central fotovoltaica de Arico de ir un poco más despacio y hacer el esfuerzo de conseguir la implicación de inversores locales, miles de personas accionistas, cooperativas del sector agrario y otros sectores económicos locales, si no “seguiremos trabajando para el inglés”, para los de fuera.

D. Manuel Domínguez González, Presidente del **Grupo Popular**, interviene a continuación hablando de carreteras y destacando el problema de la TF-5 habiéndose

dedicado muchas horas a las posibles soluciones y que la realidad de todo esto es que Coalición Canaria nos ha llevado al colapso absoluto de esta Isla, pone el ejemplo de una empresa de transporte de pasajeros que cuando realiza sus servicios ya tiene un sobre coste añadido que no contribuye a equiparar la situación de las empresas porque depende del lugar en el que se encuentren, siendo más caro para algunas prestar el mismo servicio que para otras, por circunstancias ajenas. Por no tomar decisiones, también hay que tener en cuenta la imagen que se puede llevar un turista que necesita llegar al aeropuerto a una hora determinada, además de producirse un problema de salud, un problema de despoblación de determinados municipios e incluso de fragmentación familiar conllevando además unos gastos superiores para la familia. Lo más grave de todo esto es que no saben qué hacer. Ahora las prisas han provocado malos consejos y hemos visto cómo el Sr. Presidente del Cabildo se ha dedicado a culpar a todo el mundo, a la Consejera de Obras Públicas porque era del PSOE, al Gobierno Central porque dice que no se ha firmado el Convenio, a los Alcaldes diciendo que ponen la mano y una sonrisa y no se ocupan de sus competencias o de sus responsabilidades. Explica el motivo por el que no asistieron los Alcaldes del Partido Popular a la reunión con los Alcaldes en Garachico, diciendo que fue por coherencia, porque no nos vamos a someter a su ordeno y mando ni a ese show mediático en el que quiere encontrarnos, no nos va a encontrar en esa estrategia, en esa fotografía en donde diga que nosotros no somos los responsables sino son todos estos que están en la fotografía, pues en esa fotografía no nos va a encontrar. Nosotros no vamos a permitir ser culpables o cómplices de una mentira predeterminada, porque antes de esas reuniones se sabe cuáles son las soluciones. En estos momentos hemos visto, sin tener nadie ni idea de por qué, que aparece una propuesta que en menos de un año tendremos un carril bus-VAO entre Los Rodeos y Santa Cruz de Tenerife, ocurrencia de última hora porque ¿acaso no se había dicho que el carril bus-VAO se haría en una sola fase? Si solo necesitamos un año para solventar el problema de la TF-5, pregunta dónde han estado y por qué no estaba planteada esta solución hace ya mucho tiempo y nos dejamos de ríos de tinta y de opiniones de cada uno en función de lo que considere oportuno. Si se ha dicho que el problema está radicado en la Universidad y que hay que cambiar el horario de la Universidad y de los Hospitales en cuanto a las extracciones, pregunta por qué se plantea el problema donde parece que la autopista es más ágil. ¿Va a ayudar ese tercer carril a que estas mujeres que ahora no pueden dar a luz en el Norte lleguen a tiempo? Estamos trabajando en torno a un carril bus-VAO en el que el Partido Popular ha dicho que, si técnicamente se considera que es lo oportuno, que se haga pero en una sola fase. Hemos hecho una propuesta de análisis de las deficiencias del transporte público donde se hable de reducir los tiempos de desplazamiento, disminuir los costes, atender las necesidades especiales, implantar la tarifa única, que no sabe si se ha tenido en cuenta. Habla a continuación de la autopista del Sur, la TF-1, manifestando que no ha existido debate sobre la propuesta de solución que se ha puesto sobre la mesa, pregunta por qué si se tiene claro y se sabe cuál es la solución, que se dice que es un tercer carril, todavía no se ha hecho y seguimos manteniendo esa situación de desesperación en esa parte de la Isla. El Presidente ha dicho que si se firma el Convenio de Carreteras con el Gobierno central al día siguiente tendremos la licitación del proyecto del tercer carril, lo que para él es una patada hacia delante porque en la adenda del convenio de carreteras para 2018 existían planteamientos para obras pendientes de licitar, con 101 millones de euros, recogiendo obras como la circunvalación entre Padre Anchieta y Los Rodeos, la mejora y recuperación ambiental y paisajística de la TF-1, pero dijeron "ahora eso no, ahora la TF-5", y se ha firmado una adenda en la que se hablan de dos vías concretas con 30 millones de euros, la carretera de La Aldea en Gran Canaria y la TF-5 en Tenerife, si no hay proyecto en la TF-5, por qué no se incorporó el tercer carril de la TF-1 si es cierto que al día siguiente de la firma se hubiese licitado ese proyecto y hubiésemos dejado la TF-5 para la firma del Convenio. Insiste en que toda esta circunstancia ha sido un

problema de no saber qué hacer o de querer tener la razón por encima incluso de compañeros de partido, ante estas circunstancias también “se quita el sombrero” ante las actuaciones de nuestra isla vecina de Gran Canaria. La cohesión, la planificación, la estrategia clara ha llevado a que un debate que nace junto a la TF-5 que es el de la carretera de La Aldea, hoy en día estén hablando por un lado de financiación de obra terminada, y por otro lado de financiación de obra para ejecutar. Hay una clara diferencia, ellos no tenían un problema de dinero, ni un problema jurídico y pregunta por qué nosotros sí, afirmando que lo único que ha fallado en todo esto ha sido la planificación y pretendiendo decir que no es competencia de este Cabildo se ha metido Ud. (Sr. Presidente) en “camisas de once varas” y la ha liado.

Comienza su **intervención** el Presidente del **Grupo Socialista, D. Aurelio Abreu Expósito** indicando que desde su Grupo se ha intentado, desde que se firmó un pacto por Tenerife, dar estabilidad a esta Institución por encima de cualquier ideología, destacando el diálogo en la misma y la defensa del Pacto por Tenerife, donde ha sido crucial poner en marcha los diferentes planes de actuación al ser una seña de identidad del Grupo Socialista junto con la colaboración con los 31 municipios de la isla, creando criterios objetivos de reparto a la hora de territorializar las inversiones.

Se han asumido responsabilidades en áreas enquistadas en el tiempo que necesitaban una dedicación expresa en materias como Educación, Igualdad, Cooperación, Medio Ambiente o Planificación Territorial, y en las competencias propias del Cabildo se ha hecho bien la tarea dando estabilidad y cumplimiento a los compromisos, pero no se pueden aislar de la situación de las carreteras, de la dependencia o de la sanidad en la Isla.

Destaca el trabajo realizado en el Área de Medio Ambiente, donde se ha hecho un avance para conseguir diecisiete objetivos de desarrollo sostenible en la Isla de Tenerife, una colaboración estrecha con la Universidad de La Laguna para aprovechar no sólo los recursos económicos sino los recursos humanos para resolver problemas medioambientales; un plan insular de tratamiento de residuos, 33 años después de haberse puesto en marcha, para evitar que el negocio de la basura sea enterrarla y que, por el contrario, sea reciclada.

También resalta la coordinación con el Área de Turismo para crear regulaciones pioneras de acceso a Espacios Protegidos como Masca, Teno y el Parque Nacional de El Teide de forma coordinada en beneficio de la sostenibilidad de esta tierra, la vigilancia del espacio público o el tratamiento y la decisión para dar continuidad a un proyecto de choque contra las especies invasoras, lo que ha permitido la erradicación del territorio de casi cuatrocientas diez toneladas de especies invasoras, con un presupuesto de un millón doscientos mil euros, contratando a más de ciento veinte personas. Una estrategia insular de senderos para coordinar las distintas Áreas del Cabildo y tener una misma señalización y una misma información. Además de que si bien es verdad que el turismo es necesario para la Isla también es preciso hacerlo compatible con el respeto medioambiental.

Para conseguir todos estos objetivos destaca lo desarrollado por el Área de Seguridad, donde quince años después están homologando el Plan de Emergencias Insular, plan preparado y consensuado con todos los municipios de la isla, con las diferentes Áreas del Cabildo y que ha servido para coordinar servicios con los ayuntamientos, con carreteras y con la Dirección General de Tráfico, para tener un plan de emergencias serio.

También destaca el Área de Patrimonio Histórico donde se ha aplicado un Plan de Patrimonio Histórico para recuperar el patrimonio de nuestros antepasados y ponerlos al uso público, en colaboración con los Museos en donde se ha realizado un extraordinario trabajo científico para llevar a la ciudadanía la cultura y la divulgación de nuestra historia.

A la vez destaca que en materia de Políticas de Igualdad y en el marco estratégico "Tenerife Violeta" se ha puesto en marcha un programa de ayudas a asociaciones de mujeres, a empresas y a entidades sin ánimo de lucro.

En materia de Planificación Territorial, existe un compromiso con esta isla para modificar el PIOT, con consenso y transparencia, reduciendo plazos en los órganos para una mayor eficacia en la gestión y que posibilite una buena movilidad en la isla de Tenerife.

Se ha presentado la misma propuesta con respecto a las carreteras que el año pasado porque nadie ha acompañado el esfuerzo que hace al Cabildo en posibilitar las mejoras en las carreteras de la Isla, considerando que el Gobierno de Canarias no está haciendo su tarea. Estamos sufriendo colas y atascos en horas punta del día. En el año 2018 fue dictada una sentencia judicial del Tribunal Supremo que obliga al Gobierno Central a abonar a Canarias alrededor de setecientos millones de euros para el Convenio de Carreteras, que fue denunciado por el anterior Gobierno de Canarias ante el Estado por el incumplimiento del mismo.

Ahora mismo tenemos recursos económicos y el Convenio de Carreteras se puede firmar, pero la triste realidad es que el esfuerzo que ha realizado el Área de Carreteras del Cabildo para mejorar la movilidad y los accesos no se ve complementado por la Consejería de Obras Públicas a la hora de tener los proyectos, los terrenos, las expropiaciones, etc. El Gobierno de Canarias no ha tenido entre sus prioridades a lo largo de estos años las carreteras de Tenerife. Todo esto ha producido un atasco y un retraso importante en las carreteras al que hay que añadir el sufrimiento de las personas que diariamente se derivan a los Hospitales Universitario o La Candelaria, como consecuencia de cómo está la sanidad en la Isla.

El esfuerzo que hace el Cabildo de Tenerife en materia de sanidad no se ve compensado con una política clara en defensa de la sanidad pública por quienes han tenido la responsabilidad en el Gobierno de Canarias. Manifiesta su preocupación por los conciertos en sanidad, pero más aún por los protocolos que tienen que hacer la vigilancia y el control de la sanidad concertada, ya que se están cerrando servicios lo que es muy preocupante para la ciudadanía de Tenerife.

A lo que no aspira ni desea es a que esos servicios vuelvan a la sanidad concertada, sino que estén en el Hospital del Norte, lo cual estaba en la cartera de servicios, junto con los laboratorios, los quirófanos y el paritorio para que se haga una verdadera unidad funcional poblacional desde el Valle de La Orotava hasta Buenavista y para que ese centro sea un hospital de verdad, como ya se hace en el sur de Tenerife.

A continuación **interviene D. Alberto Bernabé Teja**, Portavoz del **Grupo Coalición Canaria-PNC**, diciendo que los datos indican que la economía de Tenerife lleva cuatro años consecutivos creciendo de manera transversal, no solo el sector turístico que ya conocemos sus buenos rendimientos y el efecto que tiene en el conjunto de la economía, luego podemos concluir de manera amplia y consensuada que la economía progresa adecuadamente y que la Isla crece creando empleo. Es verdad que ha descendido el paro en 10 puntos desde el 2015 hasta hoy, hay 22.000

personas que trabajan hoy que antes no lo hacían, 40.000 más que en 2015, sin embargo, hoy trabajan más personas que las que lo hacían hace una década donde había una tasa de paro del 9% pero sin embargo hoy tenemos una tasa del 20%, pero la explicación es que hay más gente en Tenerife, más gente que han venido a Tenerife, extranjeros, peninsulares y de otras islas, más de 60.000 personas nuevas. Tenerife ha tenido la capacidad de crear empleo pero no para tanta gente, a pesar de tener más gente trabajando que nunca, lo cual resulta frustrante pero es así. Por eso quiere recalcar que la Isla funciona y genera empleo, si no tanto como el que hemos podido perder en la crisis, pero también somos más. Esta isla está formada por 31 municipios con diferentes realidades de todo tipo, entre el Norte, el Sur y el Área Metropolitana, y el Cabildo no solo hace una labor de motor paralelo sino también en un sentido equilibrante en el desarrollo de Tenerife. El Cabildo ha mejorado su presupuesto enormemente, siendo el presupuesto de inversión de este año el mayor de la historia, pero lo interesante es saber qué es lo que hace el Cabildo con más dinero, que más cosas hace y cómo las hace, si son realmente efectivas y si son las que les hace falta a Tenerife.

El Cabildo tiene una importante función en las infraestructuras de todo tipo aunque el tema más visible sea el de carreteras, aunque no debemos centrar el debate del estado de la Isla en un solo tema, que además no es el más importante.

El MEDI en diez años prevé invertir 2.200 millones de euros en Tenerife, de los cuales ya llevamos dos, con 1.600 proyectos de inversión en marcha, hacemos un análisis de la inversión no solo por municipio sino también por habitante porque es muy importante equilibrar el desarrollo de Tenerife. En ese proceso inversor el Cabildo está en estos momentos en 210 proyectos licitados, 20 veces más de en 2012 en el que sólo hubo 10 licitaciones, en la falta de planificación seguramente tendremos que asumir alguna responsabilidad pero la falta de recursos también era real, ya el Sr. D. Aurelio Abreu comentó los alrededor de 800 millones que se nos hurtó y que ahora la Justicia nos ha dado la razón, y qué bien nos hubieran venido para resolver alguno de los problemas en la época en la que no hubo dinero.

El presupuesto del Cabildo ha sufrido una transformación no sólo en cantidad sino en calidad y para este año invierte 120 millones de euros más que hace dos años en Servicios Sociales y Bienestar Comunitario, con vocación de continuidad, el 61% y el año pasado 55%, estamos multiplicando el esfuerzo dirigido netamente a las personas, sobre todo a las más vulnerables, a la empleabilidad, a la dependencia, de una manera muy seria, firme y muy comprometida. Destaca la labor que se hace en competencias propias y también en las impropias, es verdad que nos hemos metido en algunas “camisas de once varas” y charcos de los que sabemos que no vamos a salir impolutos, lo que se ha hecho por responsabilidad habiendo abordado muchos asuntos que tienen que ver con el compromiso y la responsabilidad y no con las competencias. En el caso del empleo, que no tenemos competencias en esta materia, tenemos multitud de programas y de compromisos que tienen que ver con el empleo y con el Programa Tenerife 2030, este objetivo y el esfuerzo de generar en el medio plazo la generación más preparada de la historia de Tenerife es titánico, pero es necesario invertir en nuestros jóvenes para que tengan la máxima cualificación. Nos entran 60.000 personas de fuera y debemos que conseguir que los tinerfeños sean los más preparados y eso se consigue con objetivos no cortoplacistas.

Concluye diciendo que es evidente que la economía de Tenerife no está sumida en ese caos al que nos invita a pensar el Sr. Domínguez, la Isla y el Cabildo tienen recursos, tenemos proyectos y hay ejecución, hay cabeza y hay equilibrio, mezclando eso sucede que la vida de la gente mejora y ese es el objetivo de este Cabildo.

Se producen dos turnos más de intervenciones del Presidente, del Consejero no adscrito y de los Portavoces de los Grupos Políticos, y seguidamente durante 5 minutos defienden las propuestas de resolución presentadas, 5 por parte del Consejero no adscrito y 10 por cada uno de los Grupos Políticos representados en esta Corporación, tal y como constan íntegramente en el Diario de Sesiones del Pleno previsto en el artículo 68.3 del Reglamento Orgánico de esta Corporación.

Tras de la intervención del **Consejero no adscrito, D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar**, para defender sus **propuestas de resolución**, se procede a la votación de las mismas, con el siguiente resultado:

La propuesta 1: Sobre programa de erradicación de los eucaliptos en el Parque Rural de Anaga, es rechazada por el Pleno por 14 votos en contra (10 CC-PNC + 4 PSOE), 10 votos a favor (5 PP+4 PODEMOS+ 1 no adscrito), no votando el resto de los Consejeros presentes en el Pleno.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 2: Plan de seguimiento y monitorización de mociones, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE) y 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS + 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 3: Declaración de intenciones, es rechazada por el Pleno por 20 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS) y 7 votos a favor (6 PP + 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 4: Continuación del asfaltado de la Autopista TF-5, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 6 votos a favor (5 PODEMOS + 1 no adscrito) y 6 abstenciones del Grupo Popular.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 5: Sobre la puesta en marcha de las pasarelas peatonales de Padre Anchieta, es aprobada por el Pleno por 26 votos a favor (9 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 5 PODEMOS + 1 no adscrito) y el voto en contra del Consejero D. Efraín Medina Hernández, con el siguiente texto:

“El pasado 16 de mayo del 2017, el Cabildo Insular de Tenerife anunció que durante el año 2018 se instalarían las nuevas pasarelas peatonales en la rotonda del Padre Anchieta, uno de los principales puntos de acceso de La Laguna y donde suele haber problemas de fluidez de tráfico.

De todos es de sobra conocido que se trata de una rotonda única en su especie, que cuenta con 6 vías de entrada y 7 de salida, todas ellas atravesadas por pasos de peatones que se llenan de transeúntes en horas puntuales para ir, tanto a sus centros de trabajo como a las diferentes facultades que se encuentran a ambos lados de la rotonda. Eso sin contar con la ubicación estratégica del intercambiador de autobuses en uno de sus laterales.



El paso de transeúntes, mayoritariamente estudiantes que acuden a sus clases, provoca grandes retenciones en las incorporaciones a la misma, ya que los conductores no sólo tienen que estar pendientes de los coches que circulan ya por el interior de la rotonda sino además, prestar atención a los posibles viandantes que deseen cruzar.

También representa un serio peligro cuando los transeúntes atraviesan las salidas de la misma, donde los coches generalmente van a mayor velocidad y más preocupados de no pasarse la salida que de prestar atención a posibles viandantes.

Por todo ello,

SE SOLICITA que el Cabildo de Tenerife incluya esta infraestructura como prioritaria dentro de las futuras actuaciones en materia de carreteras, de modo que los ciudadanos puedan contar con una nueva pasarela de paso más rápida y segura, ayudando en lo que pueda a reducir los grandes atascos provocados en la TF-5.”

En consecuencia, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- El Cabildo Insular de Tenerife incluirá nuevas pasarelas peatonales en la rotonda del Padre Anchieta como infraestructura prioritaria dentro de las futuras actuaciones en materia de carreteras, de modo que los viandantes puedan cruzar de forma más rápida y segura, ayudando a reducir los grandes atascos provocados en la TF-5.

0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-

Después de la intervención de la **Consejera D^a Josefa M^a Mesa Mora** para defender las **propuestas de resolución del Grupo Socialista**, se procede a la votación de las mismas, con el siguiente resultado:

La propuesta 1: Finalización y puesta en funcionamiento en su totalidad de los Hospitales del Norte y Sur de la isla de Tenerife, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Sanidad, a la finalización de los Hospitales del Norte y del Sur de la isla de Tenerife, así como dotar y mejorar los centros de salud comarcales con medios, infraestructuras, recursos humanos necesarios y mejora de la cartera de servicios, garantizando la defensa de la sanidad pública

Justificación:

Tras los evidentes retrasos en las infraestructuras sanitarias de la isla de Tenerife y dada la situación precaria de los servicios que se prestan, es necesaria, la implicación seria y firme por parte de la Consejería de Sanidad en materia presupuestaria y también en medios humanos para la conclusión inmediata del Hospital del Norte y del Sur de la isla, así como, dotar de medios suficientes para dar un óptimo servicio. Ello debe ir acompañado de la mejora y refuerzo de los centro de salud comarcales con el fin de descongestionar los dos grandes hospitales del área metropolitana y evitar a los usuarios desplazarse hasta ellos.

Es necesario, además, que en épocas vacacionales se garantice la continuidad del servicio de consultas en los hospitales de referencia a través de las sustituciones de los empleados sanitarios.

Por todo ello, instamos a la consejería a finalizar los Hospitales del Norte y Sur, mejorar y reforzar las infraestructuras sanitarias y dotarlas adecuadamente para el servicio.”

Por todo ello, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Sanidad, a la finalización de los Hospitales del Norte y del Sur de la isla de Tenerife, así como dotar y mejorar los Centros de Salud comarcales con medios, infraestructuras, recursos humanos necesarios y mejorar la Cartera de Servicios, garantizando la defensa de la sanidad pública.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 2: Sobre la aplicación en su totalidad del Plan Director del Aeropuerto Reina Sofía y construcción de la segunda pista, es aprobada por el Pleno por 15 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE), 11 votos en contra (6 PP + 5 PODEMOS) y una abstención del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar, con el siguiente contenido:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Gobierno de España, a través de AENA, a la aplicación del Plan Director del Aeropuerto Reina Sofía, que incluía no sólo la mejora de la terminal de pasajeros como la segunda pista del aeropuerto, así como a la mejora de servicios, e infraestructuras del aeropuerto Tenerife Norte.

1.- A que en el vigente DORA se acometan mejoras en la terminal de TFS, ampliando en llegadas, como en salidas, zona de control, puertas de embarque y de facturación.

2.- Que en el vigente DORA (2017-2021) se comiencen los estudios funcionales y constructivos de un nuevo edificio terminal con una configuración acorde con el tipo de usuario y del destino al que sirve de puerta de entrada y salida. Así como la licitación.

3.- Iniciarse las obras de la nueva terminal con el DORA que se inicia en el 2022.

4.- Mejorar y ampliar la terminal de TFN, acorde con el incremento del tráfico actual y previsto para los próximos años y su mejor integración en la red.

5.- Dotación de PIF en ambos aeropuertos.

6.- Diseño de la segunda pista en TFS, sobre todo debido a que TFN no pueda actuar como alternativa a la pista de TFS en caso de emergencia.

Justificación:

Desde 1978 todos los planes directores de funcionamiento del Aeropuerto Reina Sofía han incluido la construcción de la segunda pista por razones de seguridad, por el flujo de pasajeros y por la conectividad futura del archipiélago, que como vemos se ve comprometida por las circunstancias actuales produciendo la incomunicación aérea de la isla en horario nocturno. En el mismo orden de cosas, en el Aeropuerto Tenerife Norte, la eliminación del médico de manera permanente, el deterioro de los servicios y de las infraestructuras aeroportuarias y el horario reducido hacen necesario una pronta intervención por parte del organismo aeronáutico competente. Por ello, exigimos a AENA, la ejecución en su totalidad del Plan Director del Aeropuerto Reina Sofía y la apuesta punto de los servicios e infraestructuras que se prestan en el aeropuerto Tenerife Norte, y que a su vez se estudie la ampliación del horario para poder mejorar la conectividad de la isla de Tenerife con el exterior.

En consecuencia, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno de España, a través de AENA, a la aplicación del Plan Director del Aeropuerto Reina Sofía, que incluye no sólo la mejora de la terminal de pasajeros como la segunda pista del aeropuerto, sino también la mejora de servicios e infraestructuras del aeropuerto Tenerife Norte, con las siguientes medidas:

1.- A que en el vigente DORA se acometan mejoras en la terminal de TFS, ampliando en llegadas, como en salidas, zona de control, puertas de embarque y de facturación.

2.- Que en el vigente DORA (2017-2021) se comiencen los estudios funcionales y constructivos de un nuevo edificio terminal con una configuración acorde con el tipo de usuario y del destino al que sirve de puerta de entrada y salida. Así como la licitación.

3.- Inicio de las obras de la nueva terminal con el DORA que se inicie en el 2022.

4.- Mejorar y ampliar la terminal del Aeropuerto TFN, acorde con el incremento del tráfico actual y el previsto para los próximos años y su mejor integración en la red.

5.- Dotación de PIF en ambos aeropuertos.

6.- Diseño de la segunda pista en TFS, toda vez que TFN no pueda actuar como alternativa a la pista de TFS en caso de emergencia.

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 3: Sobre la vivienda social y juvenil, fue aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Instar al Gobierno de Canarias a elaborar un plan de vivienda joven y en alquiler social en coordinación y cooperación con Cabildos y Ayuntamientos de Canarias, FECAM y FECAI.

Justificación:

Es una realidad que los datos reflejan los diferentes estudios a nivel nacional y especialmente en Canarias que los jóvenes y la población en riesgo de pobreza y exclusión social, según datos del informe AROPE 2017, un 44% de la población de Canarias, tienen dificultades de acceso a vivienda y por tanto en el caso de los jóvenes a la emancipación. Unido a la fragilidad del mercado laboral y un mercado de la vivienda totalmente inaccesible para este perfil de personas.”

Por todo lo anterior, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno de Canarias a elaborar un Plan de Vivienda Joven y en Alquiler Social en coordinación y cooperación con Cabildos y Ayuntamientos de Canarias, FECAM y FECAI.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 4: Relativa al presupuesto comprometido por el Gobierno de España para el desarrollo de medidas contempladas en el Pacto de Estado contra la violencia de género, es aprobada por el Pleno por 20 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS) y 7 abstenciones (6 PP + 1 no adscrito), con el siguiente contenido:

“De acuerdo con la normativa vigente y de conformidad con lo previsto en el art. 93 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares y en cuanto a lo que se refiere a la presentación de propuestas de resolución a lo previsto en el acuerdo de Junta de Portavoces dispositivo 3º punto 2.4, presenta para su debate y votación, con motivo del debate sobre la Orientación General de la Política Insular, la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Gobierno de España a que en los Presupuestos Generales del Estado, para las nuevas o ampliadas competencias reservadas a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos, se destinen, vía transferencias un incremento anual de 20 millones de euros a los Ayuntamientos y 100 millones de euros destinados a las Comunidades Autónomas.

Tal como figura en el acuerdo del Pacto que dice textualmente: “Los Presupuestos Generales del Estado, destinarán, vía transferencia a los Ayuntamientos, un incremento anual de 20 millones de euros durante los próximos cinco ejercicios.”

Justificación: La lucha contra la violencia que se ejerce hacia las mujeres ha de ser una prioridad para toda la sociedad y también una obligación que corresponde a los partidos políticos y en primera instancia a los gobiernos y administraciones en el marco de sus correspondientes competencias.

El Pacto de Estado en materia de Violencia de Género aprobado por el Congreso de los Diputados vincula directamente a los partidos políticos, poderes del

Estado, Administraciones Autonómicas y locales, en el compromiso adoptado para contribuir a la erradicación de la violencia de género.”

En consecuencia, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno de España a que en los Presupuestos Generales del Estado, tal como figura en el acuerdo del Pacto de Estado en materia de Violencia de Género, para las nuevas o ampliadas competencias reservadas a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos, se destinen, vía transferencias, un incremento anual de 20 millones de euros a los Ayuntamientos y 100 millones de euros destinados a las Comunidades Autónomas.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 5: Sobre la aplicación en su totalidad del cierre del anillo insular, se aprueba por el Pleno por 22 votos a favor (10CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 1 no adscrito) y 5 abstenciones del Grupo Podemos, con el siguiente contenido:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al gobierno de Canarias a que de una manera urgente, finalice los proyectos y se ejecuten las obras: el anillo insular, la TF5 y la TF1.

JUSTIFICACIÓN:

Desde el año 1973, el Cabildo de Tenerife, tiene planificado el cierre viario de la isla, como quiera que dicho cierre nunca se ha materializado por parte del competente en carreteras y ante la imperiosa necesidad de mejorar la conectividad, y la movilidad de nuestra isla, es importante apremiar al gobierno de Canarias para que inicie los trabajos de ejecución de dicho anillo, ya que supone la mejora de las condiciones de vida, principalmente de la gente del norte que se tiene que desplazar al sur de la isla por motivos de trabajo, así como permitiría fijar población en el norte y mejoraría el problema de colapso que tienen nuestras vías por su paso por el área metropolitana. No cabe duda de que el desarrollo del Puerto de la Cruz a través del futuro muelle, o de la construcción del muelle de Fonsalía no se podrían llevar a cabo sin una correcta comunicación terrestre, la isla se concibe como un polo con tres grandes ejes de desarrollo, y ninguno de esos tres ejes debe de quedar rezagado en la apuesta de este cabildo por el equilibrio territorial y social de la isla.”

En consecuencia, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

Instar al Gobierno de Canarias a que, de una manera urgente, finalice los proyectos y se ejecuten las obras: el anillo insular, la TF-5 y la TF-1.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 6: Sobre el estado de la insularidad en relación a la cesión de una parcela sita en Guía de Isora, que es de titularidad de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, para la instalación de un Parque de Bomberos que de cobertura al ámbito territorial de su influencia, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas, con el objeto de que adopte acuerdo de cesión de la parcela sita en el municipio de Guía de Isora (Latitud: 28°10'15.66"N - Longitud: 16°46'13.52"O) para la construcción de un parque de bomberos con la finalidad de mejorar las isócronas y tiempos de respuesta en los servicios de rescate y extinción de incendios en la zona.

Justificación:

El desarrollo económico y demográfico que ha experimentado las vertientes sur y suroeste de la isla ha generado un significativo incremento en el número de incidencias que deben ser atendidas por el Consorcio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Isla de Tenerife. En la comarca en la que se encuentra el municipio de Guía de Isora el parque de bomberos profesionales más cercano es el de San Miguel, éste debe dar cobertura, en colaboración con los diferentes parques de bomberos voluntarios, a un ámbito territorial muy extenso y diverso, por lo tanto, para brindar un servicio más ágil y eficaz, dar cumplimiento al plan director del Consorcio así como al acuerdo de finalización de huelga suscrito con la parte social, se deben crear nuevos centros de trabajo.”

Por lo anterior, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, con el objeto de que adopte acuerdo de cesión de la parcela sita en el municipio de Guía de Isora (Latitud: 28°10'15.66"N - Longitud: 16°46'13.52"O) para la construcción de un parque de bomberos con la finalidad de mejorar las isócronas y tiempos de respuesta en los servicios de rescate y extinción de incendios en la zona.

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 7: Sobre la ejecución de los sistemas comarcales de saneamiento del Oeste y Granadilla, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Gobierno del Estado, a través del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), a la incorporación a los presupuestos generales del estado la partida económica necesaria para sacar a licitación los Sistemas Comarcales de Saneamiento del Oeste y de Granadilla.

Justificación:

Los municipios de Santiago del Teide, Guía de Isora y Granadilla no poseen las infraestructuras en materia de saneamiento necesarias para poder cumplir la directiva Marco del agua, donde obliga a las aglomeraciones urbanas que superen los 10.000 hab/equivalentes a dotarse de un sistema secundario de depuración. Asimismo, estos municipios son los que mayor desarrollo urbanístico van a tener en los próximos años, tanto en lo residencial como en lo turístico, por lo que es una necesidad ya urgente desde el punto de vista sanitario y medio ambiental y que no puede ser aplazada por más tiempo.

Los proyectos de ambos sistemas se han realizado desde la empresa pública ACUAES que pertenece al propio MAPAMA. En estos momentos se están

desarrollando los expedientes de expropiación de terrenos y exposición al público de los proyectos, por lo que estimamos que en septiembre del 2018, se podría seguir adelante con la tramitación de ambas instalaciones y así licitar estas obras para poder cumplir no sólo con los compromisos de vertido cero sino también con el ciclo integral del agua.”

Por ello, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno del Estado, a través del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), a la incorporación en los Presupuestos Generales del Estado de la partida económica necesaria para sacar a licitación los Sistemas Comarcales de Saneamiento del Oeste y de Granadilla.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 8: Sobre la creación de un Laboratorio del Paisaje, conforme a los criterios de la Ley del Suelo de Canarias y de la Convención Europea del Paisaje, es aprobada por el Pleno por 15 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE) y 12 abstenciones (6 PP + 5 PODEMOS + 1 no adscrito), con el siguiente texto:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Cabildo de Tenerife, adaptar nuestro LABORATORIO DEL PAISAJE de TENERIFE, a la Ley del Suelo y futuro reglamento de observatorio del Paisaje de Canarias.

Justificación:

Tanto la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo de Canarias como el borrador de desarrollo del Reglamento del Observatorio del Paisaje, le confiere a los Cabildos insulares un papel preponderante en la gestión en cuanto al paisaje de la isla, dicho laboratorio tendrá como objetivo fundamental y copiando literalmente lo que dice el párrafo segundo de la exposición de motivos del borrador del reglamento del observatorio del paisaje de Canarias “La indagación de territorios paradigmáticos, y experimentar nuevas acciones y prácticas también participativas; la identificación de ámbitos de aplicación en sentido proyectivo y operativo de la Convención Europea del Paisaje; y la medición de las capacidades del Observatorio para convertirse en el punto de partida para la puesta en marcha de procedimientos de renovación cultural, social y económica, así como de valorización de los aspectos paisajísticos”.

Por todo ello, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

El Cabildo de Tenerife procederá a adaptar el LABORATORIO DEL PAISAJE de TENERIFE a la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo de Canarias y al futuro Reglamento de organización y funcionamiento del Observatorio del Paisaje de Canarias.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 9: Sobre la elaboración y puesta en marcha de la agenda para la implantación de los objetivos de desarrollo sostenible en la isla de Tenerife, es aprobada por el Pleno por 26 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 5 PODEMOS) y la abstención del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar, en los siguientes términos:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

El grupo PSOE-PSC del Cabildo de Tenerife insta al Gobierno Insular a elaborar y poner en marcha la Agenda para la Implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en la Isla de Tenerife.

Justificación:

El 25 de septiembre del 2015 la totalidad de los 193 líderes mundiales, bajo el auspicio de las Naciones Unidas, suscriben un conjunto de 17 objetivos globales tendentes a erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) desde ese momento deben inspirar todas las acciones que sean desarrollados tanto por poderes públicos, como por empresas, como por particulares en su día a día.

Por lo tanto es un compromiso global del que esta Isla no puede permanecer ajena, ya que cualquier administración, independientemente de su tamaño, debe trabajar para alcanzar la meta trazada por cada uno de los ODS.

El primer paso que debe dar cualquier administración es elaborar su correspondiente Agenda para su implantación, que mediante un análisis del punto del que parte, marque sus propios objetivos que puedan ser cuantificables y de esa forma conocer el grado de cumplimiento, en su ámbito territorial, de cada uno de los ODS marcado por las Naciones Unidas.”

En consecuencia, el Pleno por mayoría adopta el siguiente ACUERDO:

- El Cabildo Insular de Tenerife procederá a elaborar y poner en marcha la Agenda para la Implantación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en la Isla de Tenerife.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 10: Sobre las pensiones no contributivas, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

Instar al Gobierno de Canarias a complementar y dotar las pensiones no contributivas con 50 millones de euros.

Justificación:

43.400 canarios y canarias subsisten con pensiones no contributivas que no alcanzan los 390 euros, siendo en muchos casos el sustento principal de los hogares.

Con esta propuesta, ya aplicada en Andalucía, Castilla la Mancha, País Vasco o Cataluña se complementan las pensiones hasta el límite de lo que percibe un beneficiario de la PCI por la prestación básica, 483€.”

Por ello, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno de Canarias a complementar y dotar las pensiones no contributivas con 50 millones de euros.

0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-

Después de la intervención del **Consejero D. Alberto Bernabé Teja** para defender las **propuestas de resolución del Grupo Coalición Canaria-PNC**, se procede a la votación de las mismas, con el siguiente resultado:

Propuesta 1: Sobre Pacto Social de Rentas, es aprobada por el Pleno por 16 votos a favor (10CC-PNC + 5 POSE + 1 no adscrito), 5 votos en contra (5 PP) y 6 abstenciones (5 PODEMOS + 1 D. Pedro Suárez López de Vergara), con el siguiente contenido literal:

“La irrupción de la crisis económica a nivel nacional en 2008 afectó al conjunto del territorio nacional y especialmente a Canarias, con una caída generalizada de los indicadores de coyuntura económica y social. El fuerte y continuado descenso de la producción y la aparición de un déficit público creciente, conllevó la aprobación de diversas políticas de ajuste. Este conjunto macroeconómico se manifestó, entre otros efectos, en un alza de tasa de paro que, en Canarias, en 2013, llegó a rozar el 35%.

El esfuerzo soportado por las personas trabajadoras y la población que percibe otro tipo de rentas (pensionistas, parados, dependientes, etc.) durante este largo periodo de crisis ha sido enorme, y ello ha permitido en gran parte, junto con el esfuerzo desarrollado por el sector empresarial, remontar lentamente este duro periodo de recesión.

Existen multitud de estudios y estadísticas que nos indican que las rentas que perciben buena parte de la ciudadanía insular y regional son insuficientes para cubrir las necesidades básicas con un nivel de calidad aceptable, lo que conlleva que exista un importante segmento de población que vive bordeando la exclusión social o la pobreza.

El aumento de la renta disponible por las familias es un objetivo irrenunciable ya que está íntimamente ligado a la mejora de su calidad de vida, pero no cabe duda que este aumento tiene efectos inducidos indudables que pueden retroalimentar a nuestra economía, pues un mayor nivel salarial, de las pensiones o de las rentas sociales repercute directa y positivamente en otros parámetros como el consumo, la inversión, la recaudación de impuestos, etc.

Por todo ello proponemos un Pacto Social de Rentas para mejorar la situación de la ciudadanía de la isla trabajando en los siguientes aspectos:

1. Mejora de la negociación colectiva e impulso de los salarios, con la puesta en marcha de acciones específicas para incrementar las condiciones retributivas del personal de la propia corporación insular, así como, el apoyo con programas específicos a aquellos sectores privados que incrementen en los convenios sectoriales y convenios de empresa si éste superara al anterior.

2. Mejora de las rentas de las clases pasivas, con el desarrollo de medidas para el aumento del poder adquisitivo de las personas individuales, a las familias, mayores de 65 años y personas con discapacidad como descuentos en servicios, para el consumo de productos y servicios en empresas privadas y generación de tarificaciones especiales de movilidad.

3. Puesta en marcha de acciones que mejoren la productividad del personal empleado en empresas privadas, mediante programas de formación y de apoyo que generen mayores posibilidades de crecimiento a la empresa y su personal.

4. Creación de paquetes de medidas complementarias, existen problemáticas transversales que es necesario abordar con herramientas específicas como la brecha salarial entre mujeres y hombres y la economía sumergida, además, de programas específicos de impulso a profesionales y personas autónomas.”

Por todo lo anterior, el Pleno, por mayoría, ACUERDA aprobar un Pacto Social de Rentas para mejorar la situación de la ciudadanía de la isla trabajando en los siguientes aspectos:

1. Mejora de la negociación colectiva e impulso de los salarios, con la puesta en marcha de acciones específicas para incrementar las condiciones retributivas del personal de la propia corporación insular, así como, el apoyo con programas específicos a aquellos sectores privados que incrementen en los convenios sectoriales y convenios de empresa si éste superara al anterior.

2. Mejora de las rentas de las clases pasivas, con el desarrollo de medidas para el aumento del poder adquisitivo de las personas individuales, a las familias, mayores de 65 años y personas con discapacidad como descuentos en servicios, para el consumo de productos y servicios en empresas privadas y generación de tarificaciones especiales de movilidad.

3. Puesta en marcha de acciones que mejoren la productividad del personal empleado en empresas privadas, mediante programas de formación y de apoyo que generen mayores posibilidades de crecimiento a la empresa y su personal.

4. Creación de paquetes de medidas complementarias, toda vez que existen problemáticas transversales que es necesario abordar con herramientas específicas como la brecha salarial entre mujeres y hombres y la economía sumergida, además, de programas específicos de impulso a profesionales y personas autónomas.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 2: Sobre el Sector Industrial, es aprobada por el Pleno por 26 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 5 PODEMOS) y la abstención del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar, con el siguiente contenido literal:

“Sin duda alguna, para la Institución Insular es de vital importancia que el sector industrial siga avanzando en espacios competitivos, innovadores, modernos y que piensen en una capacidad de futuro donde la isla se pueda beneficiar de un importante sector que genera empleo estable.

El Cabildo de Tenerife, en esta legislatura ha avanzado en el dialogo con los ayuntamientos, personas propietarias de suelo y espacios industriales estableciendo un Plan de Actuación y de Intervención en Polígonos Industriales con la colaboración del FDCAN.

En la actualidad se trabaja en el Polígono Industrial de la Campana con la finalidad de poder licitar un ambicioso proyecto de remodelación antes de que termine este año.

Por tal motivo, el Cabildo de Tenerife seguirá impulsando el sector industrial colaborando en la intervención de los Polígonos Industriales de la Isla de Tenerife para generar una mayor competitividad en un sector que está generando empleo estable y de calidad. El plan de actuación de los Polígonos Industriales con criterios de sostenibilidad será vital para el desarrollo económico de esta isla.”

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, por mayoría, ACUERDA seguir impulsando el sector industrial colaborando en la intervención de los Polígonos Industriales de la isla de Tenerife para generar una mayor competitividad en un sector que está generando empleo estable y de calidad. El plan de actuación de los Polígonos Industriales con criterios de sostenibilidad será vital para el desarrollo económico de esta Isla.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 3: Sobre políticas de emprendimiento, es aprobada por el Pleno por 22 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 1 no adscrito) y 5 abstenciones de los Consejeros del Grupo Podemos, con el siguiente texto:

“Desde el Cabildo de Tenerife se ha apostado por impulsar el emprendimiento de manera decidida poniendo al alcance de todas las personas, planes y proyectos de acompañamiento para conseguir que sus ideas de negocio se transformen en modelos productivos y que generen un desarrollo económico vital en diferentes sectores productivos.

Es por ello que el emprendimiento innovador, en el sector primario, en el sector de los servicios, en el sector textil y artesanal y en todos los sectores productivos de la isla se ha trabajado de manera ardua.

La figura de los Agentes de Empleo y Desarrollo Local es vital para poder conseguir los objetivos que nos hemos planteado entre todos y es por ello que, conjuntamente con el Gobierno de Canarias, seguimos impulsando el empleo de los agentes sociales que están involucrados en las políticas públicas de emprendimiento.

Por todo ello, desde el Cabildo de Tenerife se seguirá fomentando la actividad emprendedora en el ámbito empresarial de la isla de Tenerife fomentando el espíritu emprendedor, mejorando las capacidades empresariales, potenciando los recursos para el emprendimiento y apoyando firmemente la incorporación de la perspectiva de género, la igualdad de oportunidades, la responsabilidad social así como la sostenibilidad y respeto ambiental en todos los proyectos y planes de viabilidad que se desarrollen en el nuevo Plan Insular de Apoyo al Emprendimiento.”

En consecuencia, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

El Cabildo de Tenerife seguirá fomentando la actividad emprendedora en el ámbito empresarial de la isla de Tenerife fomentando el espíritu emprendedor, mejorando las capacidades empresariales, potenciando los recursos para el emprendimiento y apoyando firmemente la incorporación de la perspectiva de género, la igualdad de oportunidades, la responsabilidad social así como la sostenibilidad y respeto ambiental en todos los proyectos y planes de viabilidad que se desarrollen en el nuevo Plan Insular de Apoyo al Emprendimiento.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 4: Sobre violencia de género, es aprobada por mayoría por 26 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 5 PODEMOS) y la abstención del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar, con el siguiente contenido literal:

“Desde el Cabildo de Tenerife se ha dado un importante impulso a las políticas y acciones destinadas a la atención de la violencia de género en la isla, de tal forma que en la actualidad podemos contar con una red consolidada de recursos destinadas a este fenómeno social, tanto de puntos ambulatorios, como alojativos, que nos ha ido llevando a reforzar centros y servicios, así como la creación de nuevos servicios como el de atención a víctimas de violencia sexual, para ello el incremento presupuestario por parte del Cabildo ha sido del 46,5% entre el año 2015 y 2018.

El año 2017 fueron atendidas en los servicios 3615 mujeres y 757 menores, de los cuales requirieron recursos residenciales 52 mujeres y 57 menores, cifras que si bien son bajas proporcionalmente a las usuarias atendidas, si es cierto que un número

importante de las personas que lo usaron, requieren alojamientos prolongados en el tiempo, dos años y más, es por ello que

REALIZAMOS LA SIGUIENTE PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

Desarrollar un estudio de las posibles variables que influyen en la salida del DEMA-CAI a una vida independiente, así como la capacidad predictora de cada una de ellas, y desarrollar un plan de intervención adecuada a los perfiles detectados, que contemple acciones y recursos facilitadores de la autonomía progresiva de las mujeres víctimas, que contemple necesidades alojativas, empleabilidad, necesidades formativas y económicas así como apoyo a cuidado de menores con carácter temporal, con el fin de facilitar la inserción laboral y consolidar su autonomía y la separación del foco de violencia.”

Por ello, el Pleno del Cabildo de Tenerife, por mayoría, ACUERDA realizar un estudio de las posibles variables que influyen en la salida del DEMA-CAI a una vida independiente, así como la capacidad predictora de cada una de ellas, y desarrollar un Plan de intervención adecuado a los perfiles detectados que contemple acciones y recursos facilitadores de la autonomía progresiva de las mujeres víctimas, necesidades alojativas, empleabilidad, necesidades formativas y económicas, así como el apoyo al cuidado de menores con carácter temporal, con el fin de facilitar la inserción laboral y consolidar su autonomía y la separación del foco de violencia.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 5: Sobre dependencia, es aprobada por el Pleno por 22 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 1 no adscrito) y 5 abstenciones de los Consejeros del Grupo Podemos, con el siguiente texto:

“La atención a la dependencia requiere de un abordaje integrador que sea capaz de realizar una oferta de servicios adecuada al perfil de los usuarios, tanto por la especialización de los recursos como a la intensificación de los mismos, en ese sentido se ha ido trabajando por una lado, en la puesta en funcionamiento de servicios especializados como Daño Cerebral, Atención a los Trastornos Límites de la Personalidad, Trastornos de Conducta, y por otro en diseñar un itinerario de atención a la persona dependiente que nos permita ofertar servicios acordes con su necesidad, en ese sentido se ha trabajado en la promoción de la autonomía y prevención de la dependencia, incluyendo a 1800 personas en este servicio, la atención domiciliaria especializada, centros de día y residenciales, con un incremento de más de 900 plazas en estos años, no obstante el incremento de la dependencia y de la esperanza de vida de la población, hace necesario incrementar los recursos de forma que permita crecer y consolidar el sistema, hasta llegar a estándares europeos.

Es por ello que, REALIZAMOS LA SIGUIENTE PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

Instar al Gobierno del estado y de la Comunidad Autónoma a incrementar la financiación de la dependencia y ampliar y adaptar la cartera de servicios de atención a la dependencia de acuerdo a las necesidades cambiantes y diversas de las personas dependientes.

El Cabildo de Tenerife se compromete a participar en el incremento de la financiación con el objetivo de extender la cobertura de servicios especializados, en especial de promoción de la autonomía personal, atención domiciliaria especializada y daño cerebral adquirido.”

Por todo ello, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- Instar al Gobierno del Estado y de la Comunidad Autónoma a incrementar la financiación de la dependencia y ampliar y adaptar la cartera de servicios de atención a la dependencia de acuerdo a las necesidades cambiantes y diversas de las personas dependientes.
- El Cabildo de Tenerife se compromete a participar en el incremento de la financiación con el objetivo de extender la cobertura de servicios especializados, en especial de promoción de la autonomía personal, atención domiciliaria especializada y daño cerebral adquirido.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 6: Sobre urgencias geriátricas, es aprobada por el Pleno por 21 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP) y 6 votos en contra (5 PODEMOS + 1 no adscrito), del siguiente contenido:

“El envejecimiento de la población ocasiona un incremento de la prevalencia de personas con varias enfermedades crónicas y de dependencia que requieren un alto uso de recursos sanitarios, en la mayoría de los casos con uso de los Servicios de Urgencias como puerta de entrada al sistema.

Esta situación exige adaptar los circuitos de la atención urgente a este tipo de población, extremadamente frágil, vulnerable y con cada vez mayor grado de dependencia y demencia.

Los mayores tienen una estancia más prolongada en urgencias que el adulto joven y consumen más tiempo del personal y más recursos, ingresan tres veces más y presentan un mayor porcentaje de reingresos tras el alta hospitalaria, lo que genera un incremento de la dependencia después de estos ingresos, (entre 10 y 40%).

Todo esto pone de manifiesto la importancia de una adecuación de la organización para optimizar la calidad de la atención urgente y optimizar el uso de recursos, colocando al paciente en el más eficiente, para ello es necesario desarrollar y consolidar un circuito de atención específico para mayores frágiles en los hospitales que se centren en la prevención de complicaciones, la reducción del deterioro funcional derivado de la enfermedad y de la transferencia al medio hospitalario y la búsqueda personalizada del recurso más adecuado, una vez concluida la valoración clínica, y que reduzca las tasas de ingresos, las estancias medias de los mayores y la de reingresos.

Por todo ello, realizamos la siguiente PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

Manifestamos nuestro apoyo al Gobierno de Canarias de crear un circuito especializado para las urgencias geriátricas, que entendemos se debe materializar en los siguientes aspectos:

Implantar un circuito asistencial especializado dirigido a la atención al anciano frágil en urgencias, tanto a los residentes en domicilio, como en centros socio-sanitarios, soportado en unidades de geriatría de referencia en los centros hospitalarios, que incorpore la atención en los diferentes niveles:

- Domicilio, con asistencia domiciliaria 24 horas, apoyado por equipos médicos y de enfermería, por medio de Vehículos de Atención inmediata, para casos de descompensación o procesos agudos.

- Circuitos específicos, protocolizados y especializados en geriatría en los centros Hospitalarios, con apoyos de unidades hospitalarias geriátricas, que apoyen el mantenimiento de las capacidades funcionales del mayor y el alta precoz.
- Atención domiciliaria para derivación a domicilio temprana con tratamientos parenterales.
- Coordinación socio sanitaria para la búsqueda de recursos necesarios adecuados a la situación del paciente.
- Actualizar el programa de atención al anciano frágil y garantizar su aplicación en los centros de salud, definiendo planes de formación que lo permitan.”

En consecuencia, el Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, por mayoría, ACUERDA manifestar el apoyo al Gobierno de Canarias a la creación de un circuito especializado para las urgencias geriátricas, entendiéndose que se debe materializar en los siguientes aspectos:

Implantar un circuito asistencial especializado dirigido a la atención al anciano frágil en urgencias, tanto a los residentes en domicilio, como en centros socio-sanitarios, soportado en unidades de geriatría de referencia en los centros hospitalarios, que incorpore la atención en los diferentes niveles:

- Domicilio, con asistencia domiciliaria 24 horas, apoyado por equipos médicos y de enfermería, por medio de vehículos de atención inmediata, para casos de descompensación o procesos agudos.
- Circuitos específicos, protocolizados y especializados en geriatría en los Centros Hospitalarios, con apoyo de unidades hospitalarias geriátricas, que apoyen el mantenimiento de las capacidades funcionales del mayor y el alta precoz.
- Atención domiciliaria para derivación a domicilio temprana con tratamientos parenterales.
- Coordinación socio sanitaria para la búsqueda de recursos necesarios adecuados a la situación del paciente.
- Actualizar el programa de atención al anciano frágil y garantizar su aplicación en los Centros de Salud, definiendo planes de formación que lo permitan.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 7: Sobre Centros 2030, es aprobada por el Pleno por 15 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE), un voto en contra del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar y 11 abstenciones (6 PP + 5 PODEMOS), del siguiente contenido literal:

“Un Centro Tenerife 2030 es un centro de referencia en el que se trabaja desde procesos de enseñanza-aprendizaje innovadores y desde los valores que transmite el deporte a la sociedad, abiertos a la participación de la comunidad y en el que planteamos una propuesta de trabajo conjunta entre el Cabildo de Tenerife, los propios centros educativos adscritos al programa, la Consejería de educación, las AMPAS, los Ayuntamientos y los agentes del contexto sociocomunitario del colegio. En estos centros se desarrollarán retos y proyectos relacionados con la creatividad, la sostenibilidad, la innovación, la igualdad y el emprendimiento, conjugando lo educativo, lo científico-tecnológico, lo deportivo y lo cultural.

La finalidad es generar proyectos educativos que engloben los parámetros que inspiran la Estrategia Tenerife 2030, en la que el alumnado será protagonista dinámico

del proceso de aprendizaje a través de métodos innovadores y bajo la que se aglutinan y se relacionan propuestas de las diferentes unidades de acción del Área Tenerife 2030 junto con los agentes educativos y comunitarios del entorno de cada centro escolar. Además, a través de estos Centros Tenerife 2030 exportaremos el modelo de escuelas activas que actualmente sólo se desarrolla en nivel de Primaria a los centros de Secundaria con lo que, además de la actividad deportiva incorporaremos programas de hábito y estilo de vida saludable en la población escolar adolescente y en el entorno comunitario.

De esta manera, los Centros Tenerife 2030 se convertirán en motores de la actividad social, formativa y cívica del núcleo o núcleos a los que estén vinculados y dotándolos de un amplio programa de actuaciones en el campo de la dinamización y la participación juvenil a través de nuevos modelos educativos cimentados en procesos innovadores, de participación y aprendizaje no formal basado en retos, en proyectos y/o en servicios.

Esta forma de aprendizaje innovador se abre, como hemos dicho, a la comunidad y al entorno a través de equipos motores que lideren los procesos de participación activa con una metodología que se aleja del tallerismo y del consumo puntual, poniendo la atención en una enseñanza donde los procesos, la experimentación, la participación, la innovación se une a la comunidad para compartir capacidades, aptitudes, valores, habilidades y competencias implantando nuevas vías para mejorar la sostenibilidad del sistema y la propuesta general de la Estrategia Tenerife 2030.”

Por lo expuesto, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

El Cabildo Insular de Tenerife impulsará la creación de Centros Tenerife 2030, en colaboración con los centros educativos, la Consejería de Educación y Universidades del Gobierno de Canarias, las AMPAS, los Ayuntamientos y los agentes del contexto sociocomunitario del colegio, en donde se desarrollaran retos y proyectos relacionados con la creatividad, la sostenibilidad, la innovación, la igualdad y el emprendimiento, conjugando lo educativo, lo científico-tecnológico, lo deportivo y lo cultural, para generar proyectos educativos que engloben los parámetros que inspiran la Estrategia Tenerife 2030.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 8: Sobre el Plan estratégico de tradiciones, costumbres y cultura popular, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“La cultura popular, la riqueza de un pueblo en sus tradiciones y costumbres, puede entenderse en su valor de recuperación de valores históricos, pero mucho más allá debe interpretarse como un elemento de cohesión y de participación en el desarrollo de un territorio y, como tal, debe devolverse a la sociedad en que se genera.

Tenerife es una isla con una riqueza de manifestaciones vinculadas al patrimonio inmaterial y material altísimo, a lo que se une un elevado interés en su población por conocer y mantener dichos valores patrimoniales, atestiguado en los cientos de elementos preservados en el acervo popular. Las tradiciones ejercen un efecto de refuerzo y de cohesión entre la población rural, reforzando su autoestima colectiva y tejiendo sus propios vínculos sociales mientras les aporta relevancia de cara al resto de la sociedad insular. Esto mismo se puede trasladar a los pueblos de la

isla, sus barrios específicos o micro territorios con alto contenido patrimonial, y usos y costumbres asociados a su representación. También seguiremos trabajando en los procesos de rescate y concienciación sobre indumentaria tradicional puestos en marcha por su Consejo sectorial, que luego se insertan en procesos y programas de enseñanza tanto formal como no formal del Cabildo insular y de la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias.

Mirada específica tendrán el deporte autóctono y los juegos tradicionales cuyo extenso camino recorrido seguiremos ampliando con la creación tanto del Centro insular de deportes autóctonos, como con programas estables de fomento específico de estas actividades vernáculas. Proponemos, en suma, la realización de un Plan de Tradiciones, Costumbres y Cultura popular que mejore el nivel de conocimiento y valor de la identidad del patrimonio popular de la isla mediante acciones de investigación, catalogación, recuperación y educación, así como activando acciones de protección institucional de ese legado, coordinando a los agentes implicados en la cultura tradicional para preservar la singularidad de nuestros patrones tradicionales, que al mismo tiempo coexisten con otros nuevos valores que se incorporan a una sociedad activa y emprendedora como la nuestra. Este Plan de tradiciones, costumbres y cultura popular abordará dichos aspectos desde un nodo común de relaciones que será el Centro Insular de Tradiciones contemplado en el Plan de infraestructuras culturales de la isla y que significa un esfuerzo conjunto y coordinado de todos los integrantes de este Área Tenerife 2030 junto a las Áreas de Desarrollo económico, de Turismo, y de Agricultura, Ganadería y Pesca.”

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, por unanimidad, ACUERDA:

- Realizar un Plan de Tradiciones, Costumbres y Cultura popular que mejore el nivel de conocimiento y valor de la identidad del patrimonio popular de la isla mediante acciones de investigación, catalogación, recuperación y educación, así como activando acciones de protección institucional de ese legado, coordinando a los agentes implicados en la cultura tradicional para preservar la singularidad de nuestros patrones tradicionales, que coexisten con otros nuevos valores que se incorporan a una sociedad activa y emprendedora como la nuestra.

Dicho Plan abordará los referidos aspectos desde un nodo común de relaciones que será el Centro Insular de Tradiciones contemplado en el Plan de infraestructuras culturales de la isla, y que significa un esfuerzo conjunto y coordinado de todos los integrantes de las Áreas Tenerife 2030, Desarrollo económico, Turismo y Agricultura, Ganadería y Pesca.

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 9: Sobre Aguas, es aprobada por el Pleno por 22 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 1 no adscrito) y 5 abstenciones de los Consejeros del Grupo Podemos, del siguiente tenor literal:

“Existe una relación entre la agricultura y el medio ambiente que produce beneficios diversos y de gran alcance, entre otros, la capacidad de la agricultura para valorizar los residuos urbanos, aumentando la sostenibilidad del conjunto de la isla mediante el empleo del compost y de aguas regeneradas. La agricultura da valor a un residuo como es el agua depurada, de difícil uso en cualquier otro sector económico y que de no ser aprovechada de esta forma se vertería al mar. Igualmente, el uso de las aguas regeneradas podrá contribuir a evitar las consecuencias de la sobreexplotación

de los acuíferos (Perdidas de calidad de las aguas, incrementos de costes, la intrusión marina, etc.).

En una región como la nuestra, en la que se producen cultivos con demandas hídricas superiores a la precipitación anual, y donde se describe un proceso de dependencia, aunque cada vez menos, de los acuíferos de la isla, el agua regenerada se configura como la mejor oportunidad para el sostenimiento de la superficie cultivada actual, e incluso, dado los volúmenes de éstas que aún no se aprovechan, pero que estarán disponibles a medio plazo, podrán dar soporte a incrementos de la superficie cultivada que permitan avanzar hacia un mayor grado de auto abastecimiento alimentario.

Con la tecnología actual de depuración (BMR) y de desalinización se está en condiciones de, a medio plazo, poner en el mercado aguas regeneradas de buena calidad a un precio muy razonable, que puede estar por debajo los precios de mercado actuales, contribuyendo a la reducción de costes y, por tanto, a la mejora de la viabilidad económica y competitividad de nuestras explotaciones agrarias.

Por ello, es necesario seguir potenciando acciones enfocadas hacia un mayor uso del agua regenerada y hacia la aplicación de medidas de ahorro y eficiencia en el riego, así como de una mayor información y concienciación del sector agrícola sobre las ventajas y condiciones en el uso de agua regenerada. Todo ello englobado dentro de la política de sostenibilidad de nuestros recursos naturales como el agua, de manera que se vayan reduciendo el consumo de aguas subterráneas y aumentando el de aguas regeneradas, con un doble objetivo: ambiental, al producirse una mayor depuración de las aguas residuales; y económico, al tener mayor disponibilidad de agua.”

Por todo lo anterior, el Pleno, por mayoría, ACUERDA seguir potenciando acciones enfocadas hacia un mayor uso del agua regenerada y hacia la aplicación de medidas de ahorro y eficiencia en el riego, así como de una mayor información y concienciación del sector agrícola sobre las ventajas y condiciones en el uso de agua regenerada. Todo ello englobado dentro de la política de sostenibilidad de nuestros recursos naturales como el agua, de manera que se vaya reduciendo el consumo de aguas subterráneas y aumentando el de aguas regeneradas, con un doble objetivo, ambiental, al producirse una mayor depuración de las aguas residuales, y económico, al tener mayor disponibilidad de agua.

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 10: Sobre el Sector Agrícola, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“Canarias es una región con una gran riqueza de endemismos silvestres exclusivos (en torno a 500 especies) y un número similar de especies autóctonas compartidas con el área macaronésica. Asimismo, el hecho de que durante los últimos 500 años haya sido lugar de tránsito tricontinental (Europa – África – América), ha propiciado que el Archipiélago se haya convertido en un punto de encuentro de biodiversidad agrícola de otras zonas del planeta, y principalmente la isla de Tenerife, ya que su orografía y complejidad de agrosistemas los han favorecido.

Los futuros planes de biodiversidad del Cabildo Insular de Tenerife, como continuación del Plan de Biodiversidad 2001-2005, deben avanzar en sus políticas activas en:

- La conservación de la biodiversidad agrícola local. Dicha biodiversidad, se ha ido adaptando a las condiciones edafoclimáticas de la Isla, además de sufrir la selección que han realizado los agricultores, lo cual ha originado que, en algunos casos, algunas variedades de cultivo se hayan modificado y evolucionado. Esto hace necesario establecer programas de Conservación ex situ e in situ de la biodiversidad agrícola de la Isla, que no favorezcan la erosión genética de estos cultivos tradicionales. Se deben establecer políticas dirigidas a favorecer la conservación y cultivo de las variedades locales.

- En un mismo sentido, apoyar la conservación de los agrosistemas tradicionales de Tenerife, que son de un valor incalculable, tanto por su singularidad agronómica como por su valor paisajístico. Destacaríamos en Tenerife, agrosistemas tradicionales de viña (cordón Trenzado de La Orotava, parral bajo en Tacoronte, parral alto en Ycoden-Deute-Isora, etc), los de papa (Icod El alto, Castaño-papa), los de cereales, los de Castaños, el policultivo de hortalizas y frutales de Las Medianías, el jable en el sur, los de almendro, los de los parques rurales de Anaga y Teno, etc. Estos agrosistemas, deben estar protegidos por políticas de conservación agrícola, que permitan su cultivo, y eviten su abandono por el diferencial de ingresos con respecto a sistemas de cultivo más modernos más rentables, pero que son de escaso valor patrimonial y paisajístico.

Por tanto se hace necesario desarrollar un nuevo plan de biodiversidad agrícola local, que englobe las actuales medidas ya implementadas y establezca nuevos objetivos y acciones, que favorezcan e impulsen los agrosistemas tradicionales como recurso económico, patrimonial y paisajístico.”

Por lo anterior, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

El Cabildo Insular de Tenerife elaborará un nuevo Plan de Biodiversidad Agrícola Local que englobe las actuales medidas ya implementadas y establezca nuevos objetivos y acciones, que favorezcan e impulsen los agrosistemas tradicionales como recurso económico, patrimonial y paisajístico.

0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0

Después de la intervención de la **Consejera D^a Milagros de la Rosa Hormiga**, para defender las **propuestas de resolución del Grupo Podemos**, se procede a la votación de las mismas, con el siguiente resultado:

La propuesta 1: Para el desarrollo de un servicio de Urgencias Geriátricas Públicas en los futuros Hospitales sociosanitarios del IASS, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS+ 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 2: Para la elaboración de un programa de atención psicosocial-psicoterapéutica para la prevención de la salud mental, es rechazada por el Pleno

por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS+ 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 3: Para aplicar políticas activas de apoyo al alquiler a familias en exclusión social, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“Las familias se han ido empobreciendo, muchas de ellas a un ritmo alarmante hasta el punto de perder incluso el techo, mientras las grandes empresas y entidades financieras han visto aumentar su capital en unas cifras sin comparación en Europa.

La nueva alerta sobre los desahucios según cifras del Consejo General del Poder Judicial durante 2017, señala que se han llevado a cabo en España 100 desahucios al día por impago de alquiler. Cada hora cuatro familias se han visto en la calle, siendo las cifras totales las siguientes: El año pasado 35.666 familias y particulares fueron desahuciados por no poder pagar el alquiler, y 22.330 familias se quedaron sin techo por no poder pagar la hipoteca. Es decir, el 60% del total de desahucios se debe al impago de alquileres. Para muchas de esas familias se trata, además, del segundo desahucio. Primero se quedaron sin casa por no poder pagar al banco, ahora por no poder hacer frente al alquiler.

A finales de 2017, la Comisión Europea situó a España en el mayor nivel de desigualdad por renta. La colocó a la cabeza del ranking de los países europeos más desiguales, por delante de Bulgaria, Grecia y Lituania.

Por lo tanto, habrá que preguntarse si unas instituciones políticas que han permitido y siguen permitiendo que, hora a hora, las familias y sus menores pierdan la vivienda pese a trabajar, puedan llamarse desarrolladas. También cómo se puede hablar de derechos en este escenario cuando la vivienda debería ser uno de los muy básicos.

Por todo ello, consideramos imprescindible llevar a cabo la siguiente Resolución:

- Desarrollar e implementar políticas activas de apoyo al alquiler en colaboración con el Gobierno de Canarias y los Ayuntamientos de la Isla a familias y menores en riesgo de exclusión social y pobreza.”

En consecuencia, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- El Cabildo Insular de Tenerife desarrollará e implementará políticas activas de apoyo al alquiler a familias y menores en riesgo de exclusión social y pobreza, en colaboración con el Gobierno de Canarias y los Ayuntamientos de la Isla.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 4: Sobre medidas de protección a la Infancia en situación de exclusión social, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente contenido literal:

“La pobreza infantil se ensaña especialmente con Canarias. Cada año que pasa la brecha de pobreza y exclusión social aumenta entre la población infantil y adolescente. Según el último estudio elaborado por Unicef dos de cada cinco niñas/os

y adolescentes se encuentran en exclusión social, lo que supone el 41,6% de la población menor de 18 años, es decir, unos 15.000 menores en toda Canarias. Este porcentaje nos sitúa a la cabeza del estado en desigualdad infantil, cuya media se sitúa en el 32,9%. Si el dato se compara con la cifra de Europa, la lectura es aún más dramática, puesto que la tasa de pobreza y riesgo de exclusión en las Islas casi duplica a la media europea, que se sitúa en el 26,9%. Estos números se desprenden del último informe presentado en abril de 2018 sobre la infancia elaborado por Unicef Comité Canarias, en colaboración con las universidades de La Laguna y Las Palmas de Gran Canaria.

El Plan de Infancia y Familia de Canarias, aprobado a finales de 2014 por todos los grupos parlamentarios, sigue sin tener efecto alguno para resolver esta situación. La infancia y sus derechos constituyen una de las prioridades políticas básicas de cualquier sociedad que desee llamarse democrática y decente.

Por ello consideramos imprescindible llevar a cabo la siguiente medida:

Desarrollar políticas activas en colaboración con el Gobierno de Canarias y los Ayuntamientos de la Isla destinadas a erradicar la situación de pobreza y exclusión social de las y los menores en situación de vulnerabilidad.”

Por todo lo anterior, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- El Cabildo Insular de Tenerife desarrollará políticas activas destinadas a erradicar la situación de pobreza y exclusión social de las y los menores en situación de vulnerabilidad, en colaboración con el Gobierno de Canarias y los Ayuntamientos de la Isla.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 5: Para la implementación de medidas para la mejora de la fiscalización del sector público insular del Cabildo de Tenerife, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS+ 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 6: Para la modificación de la Ordenanza reguladora del Estadio Heliodoro Rodríguez López para apoyar la igualdad entre hombres y mujeres, así como del deporte de las personas con discapacidad, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS+ 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 7: Para la implementación de un programa quinquenal para la recuperación y musealización de sitios arqueológicos, es aprobada por el Pleno por 21 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS + 1 no adscrito) y 6 abstenciones de los Consejeros del Grupo Popular, con el siguiente texto:

“La recuperación y difusión de nuestro patrimonio arqueológico tiene un valor en sí mismo por la importancia que entraña el conocimiento de nuestro pasado, pero también como una fuente de generación de trabajo derivada de las investigaciones arqueológicas y de la apertura al público de los sitios arqueológicos, además de ser una fuente clave de potenciación del turismo cultural, vinculado al paisaje y al senderismo temático.

El Área de Patrimonio del Cabildo Insular de Tenerife ha venido realizando en los últimos años un Inventario de patrimonio de la Isla de Tenerife, que fue presentado en pasado octubre de 2017. Según se informó en dicha presentación “en cuanto al patrimonio arqueológico, del que constan 5.437 referencias, destacan por número las cuevas habitacionales (1.088), los fondos de cabaña (670) o los abrigos (481)”. Por datos que recibimos en junio pasado del propio Servicio de Patrimonio el 60% de los cuales se encuentra en muy mal estado de cara a su recuperación, pero del 40% restante algunos podrían ser susceptibles de recuperación y medidas para su conservación encaminadas a evitar su progresivo deterioro e, incluso, en algunos casos, su musealización y/o creación de centros de interpretación para su apertura al público. Asimismo se ha anunciado ya la apertura de dos parques arqueológicos (La Centinela en Arona-San Miguel y el Barranco del Agua en Tegueste) que a día de hoy siguen sin abrirse al público.

Resulta imprescindible proceder a la progresiva recuperación de los sitios que mayor interés entrañen para el conocimiento general de la ciudadanía tinerfeña antes de su pérdida definitiva. Asimismo vemos necesario proceder a articular una formación específica para agentes de medio ambiente del Cabildo encaminada a que sean conscientes de la importancia de la protección de los sitios arqueológicos que se encuentran en sus áreas de trabajo a lo largo y ancho de la Isla.

Por ello consideramos imprescindible llevar a cabo la siguiente Resolución:

La elaboración de un programa insular de carácter quinquenal para la recuperación de los sitios arqueológicos de mayor interés de la Isla de Tenerife orientado a su excavación, elaboración de los resultados de la investigación, etc. de cara a una musealización de los mismos, que permita poner a disposición de la ciudadanía tinerfeña al menos un sitio arqueológico de gran interés por cada una de las comarcas de la Isla o aquellos cuales quiera que sean que mayor interés arqueológico entrañen, para lo cual se dotará dicho Plan de la financiación necesaria para los ejercicios 2019-2023. Dicho programa contemplará también la formación específica de personal que se desempeña como agentes de medio ambiente del Cabildo encaminada a que sean conscientes de la importancia de la protección de los sitios arqueológicos que se encuentran en sus áreas de trabajo.”

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- Elaborar un Programa insular de carácter quinquenal para la recuperación de los sitios arqueológicos de mayor interés de la isla de Tenerife orientado a su excavación, elaboración de los resultados de la investigación, etc. de cara a una musealización de los mismos, que permita poner a disposición de la ciudadanía tinerfeña al menos un sitio arqueológico de gran interés por cada una de las comarcas de la Isla, o aquellos cuales quiera que sean que mayor interés arqueológico entrañen, para lo cual se dotará dicho Programa de la financiación necesaria para los ejercicios 2019-2023. Dicho Programa contemplará también la formación específica del personal que desempeña sus funciones como agentes de medio ambiente del Cabildo encaminada a que sean conscientes de la importancia de la protección de los sitios arqueológicos que se encuentran en sus áreas de trabajo.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 8: Para programar y liderar la Transición Energética en Tenerife, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS+ 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 9: Para la defensa del empleo público en el Parque Nacional del Teide y el conjunto de la Red de Espacios Naturales Protegidos (terrestres y marinos) de Tenerife, es aprobada por el Pleno por 20 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS) y 7 votos en contra (6 PP + 1 no adscrito), del siguiente tenor literal:

“A partir de los años ochenta, para Canarias en general y la isla de Tenerife de manera particular, se aprobó la protección institucional de una importante superficie natural o poco transformada de su territorio mediante su declaración bajo diferentes fórmulas de Espacio Natural Protegido. Esta política dio continuidad e impulso a iniciativas anteriores como la declaración del gran espacio natural protegido del Teide y Las Cañadas como Parque Nacional en 1954 (luego reconocido como Patrimonio Mundial por la Unesco). Esta realidad convive con el fenómeno de la masificación turística, una afluencia de visitantes que bate récord año tras año, y una industria turística que, cada vez más, no sólo oferta sol y playa sino paquetes más amplios que incluyen Naturaleza, paisajes menos transformados, y Patrimonio Natural y Cultural en sentido amplio. Si sumamos el aprecio de la propia población local por su territorio natural, y la práctica creciente de deportes en la naturaleza, entendemos mejor la grave sobrecarga que padecen nuestros llamados Espacios Naturales, y el conjunto del territorio.

En un contexto de progresiva recuperación económica, y de saneamiento de las corporaciones locales (como es el caso del Cabildo de Tenerife), resulta imprescindible superar las restricciones hasta ahora existentes para dotar al sector público insular de los recursos humanos necesarios para la correcta conservación, gestión y difusión de los valores de la Red de Espacios Naturales Protegidos (y que durante los años anteriores han impedido, incluso, cubrir las jubilaciones o relevar las bajas temporales).

Por ello consideramos imprescindible llevar a cabo la siguiente Resolución:

El Cabildo de Tenerife se reafirma en que, su objetivo fundamental e irrenunciable en la gestión del Parque Nacional del Teide y del conjunto de la Red insular de Espacios Naturales Protegidos (Terrestres y Marinos), es la CONSERVACIÓN de sus recursos naturales, su paisaje y su biodiversidad, objetivo al que se supeditan todos los demás. En consecuencia, el Cabildo trabajará de forma decidida para acrecentar y consolidar una plantilla de personal PÚBLICO, suficientemente cualificado y con condiciones salariales y laborables tan dignas como la que tienen el conjunto del personal del Cabildo, para hacer posible este objetivo. Este sector público de trabajadoras y trabajadores ambientales está llamado a ser el referente de un mercado laboral donde el EMPLEO VERDE y vinculado a la SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL constituya un motor de desarrollo económico y social.”

Por todo ello, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- El Cabildo de Tenerife se reafirma en que, su objetivo fundamental e irrenunciable en la gestión del Parque Nacional del Teide y del conjunto de la Red insular de Espacios Naturales Protegidos (Terrestres y Marinos), es la conservación de sus recursos naturales, su paisaje y su biodiversidad, objetivo al que se supeditan todos los demás. En consecuencia, el Cabildo trabajará de forma decidida para acrecentar y consolidar una plantilla de personal público, suficientemente cualificado y con condiciones salariales y laborales tan dignas como la que tienen el conjunto del personal del Cabildo, para hacer posible este objetivo. Este sector público de trabajadoras y trabajadores ambientales está llamado a ser el referente de un mercado laboral donde el empleo verde y vinculado a la sostenibilidad ambiental constituya un motor de desarrollo económico y social.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 10: Para la apuesta por una fiscalidad verde: ecotasa turística y céntimo verde a los combustibles fósiles, es rechazada por el Pleno por 21 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP), 5 votos a favor (5 PODEMOS) y una abstención del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar.

0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0.-0

Después de la intervención del **Consejero D. Sebastián Ledesma Martín** para defender las **propuestas de resolución del Grupo Popular**, se procede a la votación de las mismas, con el siguiente resultado:

La propuesta 1: Para la realización de un Plan Estratégico de Deportes eficaz para Tenerife, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 7 votos a favor (6 PP + 1 no adscrito) y 4 abstenciones (4 PODEMOS, no vota el Consejero D. Julio Concepción Pérez).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 2: Para la ejecución del carril Bus VAO en una sola fase, es aprobada por el Pleno por 22 votos a favor (10 CC-PNC + 5 PSOE + 6 PP + 1 no adscrito) y 5 abstenciones de los Consejeros del Grupo Podemos, con el siguiente contenido literal:

“El Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, Pablo Rodríguez, ha informado que su Departamento, una vez esté adjudicado el proyecto principal del carril Bus-VAO de la TF-5, prevé su ejecución por fases. Según sus planes, la primera fase se desarrollará entre Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, tramo donde no sería necesario ampliar la actual plataforma, y la segunda, que exige la ampliación de la plataforma, transcurrirá entre San Cristóbal de La Laguna y La Orotava.

Esta es una posición que contradice la posición expresada anteriormente por el Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, Don Carlos Alonso, que aún no se ha pronunciado sobre si está de acuerdo o no con las nuevas previsiones del Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.

Por el contrario, nuestra posición es clara en el sentido de que el carril Bus-VAO se debe ejecutar en una sola fase, tal y como se planteó inicialmente el proyecto ante la ciudadanía.

Ello es debido a nuestra percepción de que la ejecución por fases puede causar un caos en la circulación de la TF-5 que empeore la actual situación de colapso del tráfico que se dirige al Área Metropolitana en lugar de resolverlo.

Este es el motivo por el solicitamos al Cabildo Insular de Tenerife que se dirija al Gobierno de Canarias solicitando que, tanto la adjudicación del proyecto como la realización de la obra del carril Bus VAO de la TF-5, se realice en una sola fase.”

Por todo lo anterior, el Pleno, por mayoría, adopta el siguiente ACUERDO:

- Solicitar al Gobierno de Canarias que tanto la adjudicación del proyecto como la realización de la obra del carril Bus-VAO de la TF-5, se realice en una sola fase.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 3: Para establecer usos alternativos en los ámbitos mineros agotados (Güímar), es rechazada por el Pleno por 20 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS) y 7 votos a favor (6 PP + 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 4: Para la continuidad del proyecto de control de la polilla guatemalteca, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE) y 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS + 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 5: Para la realización de una mesa de análisis del Turismo en Tenerife, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 7 votos a favor (6 PP + 1 no adscrito) y 5 abstenciones de los Consejeros del Grupo Podemos.

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 6: Para la apertura de Centros dependientes del IASS en materia de Salud Mental, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE), 7 votos a favor (6 PP + 1 no adscrito) y 4 abstenciones (4 PODEMOS, no vota D^a Francisca R. Rivero Cabeza).

0.-0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 7: Para la implantación de una estrategia contra la obesidad infantil, es aprobada por el Pleno por unanimidad, con el siguiente texto:

“Los datos de sobrepeso y obesidad en la población infantil son objeto de debate y preocupación tanto nivel nacional como en Canarias, donde la prevalencia infantil del sobrepeso/obesidad es del el 44,95%, según el programa ALADINO . El artículo de Obesidad infantil en Canarias escrito por R. G. Suárez López de Vergara, J. F. Díaz-Flores constituye un interesantísimo ejemplo de datos y de los programas que se están llevando a cabo en Canarias como el programa PIPO que están teniendo efectos positivos en la lucha contra la obesidad infantil.

Sin embargo, para avanzar aún más, es realmente necesario elaborar desde el Cabildo una estrategia con indicadores, implicando a los ayuntamientos, colegios, familias, pediatras de atención primaria y nutricionistas para actuar municipio por

municipio, tomando como referencia las medidas que está aplicando la Consejería de Sanidad en colaboración con la de Educación.

En cada municipio, con ayuda de nutricionistas y la asociaciones de pediatras, es necesario trabajar por colegios, poner en marcha talleres con los escolares y con sus familias, promover el consumo diario de fruta y verdura, estimular el deporte de manera que no haya un escolar que no practique uno de ellos y distinguir anualmente a aquellos ayuntamientos que más se impliquen en la estrategia, así como asociaciones de padres y expertos. Por otra parte, es necesario promover programas de televisión enfocados a la vida saludable, a cocinar de manera sencilla y saludable, así como estudiar la cesta de la compra de productos saludables, como son las frutas y verduras.

De esta estrategia se dará cuenta en el pleno con datos actualizados. Asimismo se debe solicitar al Gobierno de Canarias que se incluya la alimentación saludable como una asignatura y elevar la evaluación de la misma al Parlamento de Canarias.”

Por todo lo anterior, el Pleno, por unanimidad, adopta el siguiente ACUERDO:

- El Cabildo Insular de Tenerife elaborará una estrategia sobre sobrepeso y obesidad en la población infantil, con indicadores, implicando a los ayuntamientos, colegios, familias, pediatras de atención primaria y nutricionistas para actuar municipio por municipio, tomando como referencia las medidas que está aplicando la Consejería de Sanidad en colaboración con la de Educación, de la cual se dará cuenta al Pleno con datos actualizados.
- Solicitar al Gobierno de Canarias que se incluya la alimentación saludable como una asignatura.

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 8: Para el fomento de actuaciones con los mayores, es rechazada por el Pleno por 15 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE) y 12 votos a favor (6 PP + 5 PODEMOS + 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 9: Para aminorar el coste para ayuntamientos y vecinos del nuevo Plan de Residuos, es rechazada por el Pleno por 20 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS) y 7 votos a favor (6 PP + 1 no adscrito).

0.-0.-0.-0.-0

La propuesta 10: Para la implantación de la figura del controller en las empresas del Cabildo, es rechazada por el Pleno por 20 votos en contra (10 CC-PNC + 5 PSOE + 5 PODEMOS), 6 votos a favor (6 PP) y una abstención del Consejero no adscrito D. Nicolás Hernández Guerra de Aguilar.

Fuera del Orden del Día y previa declaración de urgencia acordada por todos los Sres. Consejeros asistentes que forman la mayoría absoluta legal de miembros del Pleno, en cumplimiento de los trámites a que se refiere el artº 83 y concordantes del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, se adoptaron los siguientes acuerdos:

ÁREA DE PRESIDENCIA.

SERVICIO ADMINISTRATIVO DE ASESORAMIENTO LEGAL AL PLENO Y A LAS COMISIONES PLENARIAS, DE REGISTRO Y FE PÚBLICA DE DICHS ORGANOS.

(FOD) 38.- Acuerdo Institucional para mostrar el rechazo a la sentencia judicial por el caso "La Manada".

Previa ratificación de la urgencia de su debate y votación, al no figurar este punto en el orden del día de la presente sesión ordinaria, adoptada por la unanimidad de los miembros presentes del Pleno, previa admisión de la Presidencia, y, por tanto, con el cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 30.9 del vigente Reglamento Orgánico, se trató el siguiente asunto: Acuerdo Institucional para mostrar el rechazo a la sentencia judicial por el caso "La Manada":

Ante la sentencia emitida ayer, jueves 26 de abril de 2018, por la Audiencia Provincial de Navarra en el caso conocido como La Manada, en la que dicho Tribunal considera que la acción de cinco hombres que culminó con una violación colectiva de una mujer, se considera un acto de abuso, implicando sólo una pena de nueve años; sin duda nos situamos en la posición de la indignación social expresad por la ciudadanía.

Los Grupos Políticos del Cabildo Insular de Tenerife, por unanimidad, manifiestan su total rechazo a la Sentencia Judicial por el Caso "La Manada".

Sin otro particular, se levantó la sesión siendo las dieciséis horas y veinticinco minutos, de todo lo cual, yo, el Secretario, doy fe.

EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Domingo Jesús Hernández Hernández