

# Contestaciones a los resultados de la publicación del MEDI en Tenerife.es



## ÍNDICE

<b>1. A nivel general .....</b>	
<b>3</b>	
<b>2. Eje 1: Tenerife 2030.....</b>	
<b>8</b>	
<b>3. Eje 2: Acción Social.....</b>	
<b>23</b>	
<b>4. Eje 3: Infraestructuras .....</b>	
<b>26</b>	
<b>5. Eje 4: Empleo y sectores productivos .....</b>	
<b>48</b>	
<b>6. Eje 5: Sostenibilidad y Medio Ambiente .....</b>	
<b>52</b>	

## Contenido íntegro de las aportaciones:

### 1. A nivel general

#### Comentario 1

Buenos días, en primer lugar mis felicitaciones al Cabildo de Tenerife por poner en marcha el Marco Estratégico de Desarrollo Insular (MEDI) para Tenerife con actuaciones que definirán la planificación presupuestaria y el desarrollo insular para los próximos diez años con el objeto de seguir generando oportunidades para las personas en nuestra isla.

#### Respuesta

Se agradece la valoración positiva de la iniciativa

#### Comentario 2

En primer lugar felicitar al cabildo por esta iniciativa. Pero todos los tinerfeños no utilizan redes sociales e internet pero son personas que pueden aportar cosas interesantes. Y en algunas cosas se debería empezar por los municipios más desfavorecidos para igualarlos con los más desarrollados o favorecidos por inversiones.

Por ejemplo Arico maltratado con el PIRS y es en el que por último se va a invertir en el área social, y con carreteras tercermundistas.

Por eso opino se debe evaluar el desarrollo de los municipios para intentar que todos tengamos las mismas oportunidades y de esta forma tener una isla más igualada.

#### Respuesta

En lo referente a las **fórmulas de difusión y aportación ciudadana**, se ha tenido en cuenta que no todos los ciudadanos utilizan Internet. Durante el proceso de exposición y participación pública del MEDI se ha intentado darlo a conocer por distintos medios, los digitales son sólo uno de ellos. En concreto, se realizaron las siguientes acciones de difusión:

- o Convocatoria de comunicación a diferentes entidades
- o Cuña de radio publicitaria
- o Anuncio de televisión
- o Prensa escrita y digital
- o Continuas publicaciones en las redes sociales (mensajes motivando a la participación en el MEDI, difusión del vídeo, inserción publicitaria, etc.)
- o Distribución de folletos en A-5 en todas las oficinas de atención ciudadana
- o Información del MEDI en las pantallas de las oficinas de atención ciudadana.
- o Difusión del Marco a través de las carpas que se instalan en diferentes municipios para fomentar la plataforma "Hey Tenerife", coincidiendo con el periodo de opinión del MEDI (en Granadilla, Los Realejos y El Tanque)

De forma complementaria se realizaron distintas acciones de difusión por parte de las distintas áreas implicadas. La aportación de sugerencias, comentarios, etc. se podía realizar, tanto a través de los medios digitales de difusión, como presentadas por escrito en papel al Cabildo Insular.

En lo referente a **tener en cuenta el grado de desarrollo o riqueza de los municipios en la definición y programación de inversiones**, uno de los principales objetivos del Cabildo en su actuación es igualar las condiciones de los ciudadanos de la isla cualquiera que sea su lugar de residencia, empezando por su acceso a todo tipo de servicios públicos, pero también al trabajo o la vivienda. En el caso del MEDI, la mayor parte de los programas consideran factores socioeconómicos en la definición y distribución de actuaciones (en algunos, por su naturaleza, esto no es posible) y en la programación temporal se busca igualmente actuar equilibradamente en toda la isla. Para ello, existe un comité de seguimiento del Marco cuya composición ha sido aprobada por los Alcaldes de todos los municipios de la isla e incluye a sus representantes.

### **Comentario 3**

Como ideas generales del todo el plan, desde Ciudadanos queremos destacar varias ideas fundamentales:

Nos parece del todo acertado tener un plan de acción a largo plazo y no la típica visión cortoplacista que suelen tener nuestros gestores, normalmente acorde con el tiempo durante el cual ejercen sus cargos.

En cualquier caso, un plan tan complejo como el presente, con 5 Ejes de actuación repartidos en 36 programas debería de ser más riguroso y estar mucho mejor cuantificado.

Hay programas en los que la asignación presupuestaria se nota que se ha realizado sin ningún dato objetivo y las explicaciones sobre su aplicación son insostenibles.

Estamos hablando de unos volúmenes económicos enormes que, como mínimo merecen un mayor rigor a la hora de plantear su uso.

Por otro lado, hay, en general, una tendencia muy peligrosa por parte del Cabildo a suplantar a la iniciativa privada en infinidad de actuaciones y actividades. Esta tendencia se repite constan temen te provocando una tendencia n versa a la deseada de reducir la estructura de las administraciones públicas.

Esto se puede identificar en iniciativas como la gestión de puntos de recargas de coches o la gestión de centros de actividades náuticas, entre otros muchos.

En lugar de promover ayudas para que sea la iniciativa privada la que lleve a cabo las actuaciones y la gestión promoviendo y facilitando la creación de empleo privado, se utiliza el plan para incrementar la estructura pública del Cabildo con el único propósito de genera clientelismo.

Por otro lado, plantear un plan del tamaño del actual, que implica la definición de las actuaciones del Cabildo a largo plazo, choca frontalmente con la falta de definición y el poco tiempo para que todos los interlocutores puedan valorarlo, analizarlo y sugerir la introducción de mejoras.

Por las fechas en que se ha planteado, en pleno vera no y con tan poco tiempo de exposición pública, se desprende claramente un acto de mala fe por parte del Cabildo, evitando así darle la transparencia y el alcance necesario.

Por último, no vemos en todo el plan ningún elemento de control o de seguimiento del mismo para garantizar su correcta ejecución. Hay infinidad de actuaciones que dependen de la creación de comités, subcomités, etc., que pueden eternizar las actuaciones.

Creemos necesario la creación de un órgano encargado de hacer un seguimiento del control y cumplimiento de los diferentes programas y sobre todo del correcto cumplimiento presupuestario.

Este organismo debería ser lo más independiente posible y que su seguimiento sea público. Por otro lado, vemos la necesidad de elaborar un plan estratégico de racionalización de las infraestructuras actuales del Cabildo de Tenerife y su distribución sobre el territorio, a través de un análisis de las necesidades y el estudio de las infraestructuras actuales existentes para dar servicio al ciudadano.

Como consecuencia de las diferentes delegaciones y transferencias de competencias, a lo largo de los años se han ido incorporando al inventario del Cabildo numerosas infraestructuras, algunas de ellas en evidente estado de deterioro. Esta situación ha ocasionado que en algunos casos no existan instalaciones adecuadas (como el parque de conservación de carreteras de San Isidro) o que tengamos una agrupación de hasta cinco centros del Cabildo, pertenecientes a diferentes Áreas dentro del mismo casco urbano.

Estas situaciones hacen que al ciudadano no le sea fácil identificar a qué centro tiene que acudir, o que deba acudir a diferentes centros del Cabildo para realizar gestiones como una autorización de quema controlada (a un centro de Medio Ambiente) y una subvención para una explotación agrícola (a una agencia de extensión agraria), o que para la misma gestión relacionada con carreteras deba llevar a acudir al Palacio Insular y al Intercambiador de Transportes.

Este plan supondría la mejora del servicio público al ciudadano, a través de la centralización de los servicios en ubicaciones más cómodas y fácilmente localizables, racionalización de recursos humanos y materiales (entre ellos la eliminación de costes de alquileres) y una mejor organización interna de los medios disponibles (personal, vehículos, etc.).

Por otro lado, habrá que garantizar la adecuada dotación de recursos humanos propios del Cabildo para poder llevar a cabo con éxito todos los aspectos recogidos en el MED I, dado que los actuales, aunque son muy eficaces, son claramente insuficientes y eso conllevará una necesaria dotación de recursos adicionales no cuantificados.

En definitiva, creemos necesario un plan estratégico como el presente pero mejor definido, más profesional, con una asignación de recursos más clara y concreta, que prime más el apoyo a la iniciativa privada frente a seguir engordando la estructura interna de la institución además de mantener una competencia desleal en muchos sectores, con un mayor plazo de exposición pública para obtener un feedback correcto desde todos los interlocutores posibles, y con los adecuados controles de cumplimientos necesarios para ejecutar un plan tan ambicioso.

## **Respuesta**

**En lo que se refiere a la falta de rigor en la cuantificación del MED I y la no justificación de la asignación presupuestaria de algunos programas:** es difícil responder porque solo se expone esta opinión, sin incluir los argumentos o casos concretos que llevan a ella. La programación presupuestaria a plazo tan largo es, evidentemente, complicada y por ello el MED I la realiza indicando expresamente que está sujeta a reajustes anuales y que, además, se revisará al final del primer cuatrienio. La cuantificación global del MED I es el resultado de la valoración de las posibilidades financieras del propio Cabildo y de las previsiones de aportaciones externas (p.e. Fondos FDCAN). Por su parte, el peso en el total de cada eje y de cada programa dentro del eje depende de su importancia dentro de la Estrategia global y la tipología de las líneas de actuación y acciones en que se plasma: Hay actuaciones que son muy relevantes en la Estrategia que pueden desarrollarse con un

presupuesto modesto, pero otras, especialmente las obras públicas, requieren inversiones significativas. A su vez, las asignaciones por línea están fijadas por consideración simultánea de varios criterios, entre ellos y con carácter general (los hay específicos de línea):

- El volumen de actuación que se considera necesario para conseguir un mínimo impacto. Por ejemplo, el volumen de becas de idiomas que se considera que, concedidas anualmente a lo largo de la vigencia de Marco, puede suponer un cambio significativo en lo que se ha identificado como una debilidad del sistema educativo convencional que dificulta posteriormente la inserción en el mercado laboral.
- La experiencia previa de la capacidad de gestión de las actuaciones por el Cabildo. Un departamento y un determinado equipo técnico puede gestionar un volumen máximo de contratos, actuaciones y, en general, presupuesto.
- El número y tipología de las actuaciones en que se piensa que se concreten finalmente las líneas (una actuación en puertos tiene un presupuesto y un plazo para su ejecución determinados, que son difíciles de reducir; otros programas se desagregan en muchas actuaciones de pequeña entidad y de rápida ejecución; en este último caso las asignaciones presupuestarias anuales son mucho más flexibles que en el primero).

La aplicación simultánea de este tipo de criterios es compleja y de cara a la cuantificación se da una dificultad más: el MEDl está definido a nivel línea, cada una de ellas dedicada a una tipología de actuación, pero estas actuaciones en muchos casos no están aún definidas

En lo que se refiere a **no suplantar a la iniciativa privada, y dar prioridad a la concesión de ayudas para que sea la iniciativa privada la que lleve a cabo las actuaciones y la gestión frente a incrementar la estructura pública del Cabildo**: Por los ejemplos concretos que se citan (la gestión de puntos de recargas de coches o la gestión de centros de actividades náuticas), creemos que no se ha entendido correctamente el sentido de la actuación propuesta. En la Estrategia de movilidad sostenible se expone que el cabildo impulsa la creación de una red de puntos de recarga rápida, específicamente a través de la “Canalización de subvenciones al desarrollo de puntos de recarga”. En el caso de centros de actividades náuticas, el programa correspondiente está claramente centrado en apoyar e impulsar la oferta de actividades náuticas y a las empresas que la materializan, manteniendo exclusivamente un centro propio: el Centro insular de deportes marinos CIDEMAT, centro que permite la iniciación al deporte náutico de un volumen importante de residentes y que, al popularizarlas, crea una demanda que facilita la aparición de empresas privadas en el sector. La política histórica del Cabildo ha sido impulsar en sus inicios determinados sectores y actividades económicas, cuando aún no se materializaban iniciativas en ese campo en el sector privado, retirándose o dando entrada a este cuando la actividad estaba ya afianzada y los agentes privados podían responder a la demanda social con una oferta ajustada en volumen y precio a la misma.

En lo referente a que **el escaso plazo de exposición pública y el que se haya realizado en verano ha reducido el alcance de la misma y la transparencia del proceso**: Nos remitimos a la relación de acciones para la difusión del MEDl y potenciación de la participación expuesta al responder al comentario 2. Hay que añadir a las mismas que el proceso de ha llevado a cabo, en todas sus fases, con la participación activa y la aprobación formal de los responsables municipales.

En lo que se refiere a la **creación de un órgano independiente encargado de hacer un seguimiento (que debe ser público) del control y cumplimiento de los diferentes programas y sobre todo del correcto cumplimiento presupuestario**: Se han establecido fórmulas de seguimiento y control del MEDl que cumplen con estos requerimientos: En un primer nivel, técnico y de seguimiento cotidiano, se crea una Oficina específicamente dedicada a la supervisión de la

ejecución de los programas, que informa directamente, por una parte, a la Presidencia y el equipo de gobierno, por otra, a un órgano independiente de seguimiento y control (Comisión Paritaria) formado por responsables políticos municipales e insulares. Estos a su vez informan al Consejo insular de administraciones territoriales (CIAT). La información se hace pública a través de una web (en creación), donde se encontrará toda la información documental original, modificaciones y actualizaciones, información actualizada del desarrollo en actuaciones concretas de los programas, etc.

En lo que se refiere a la elaboración de un **plan estratégico de racionalización de las infraestructuras actuales del Cabildo de Tenerife y su distribución sobre el territorio**, para evitar que la multiplicidad de centros haga que al ciudadano no le sea fácil identificar a qué centro tiene que acudir, o que deba acudir a diferentes centros del Cabildo para realizar gestiones, conviene aclarar que en cualquier centro del Cabildo que tenga registro (no en un museo o en el vivero, claro) se pueden presentar solicitudes para iniciar todo tipo de trámites así como aportar la documentación que haga falta en cualquier momento del procedimiento, que incluso se pueden presentar en los registros de otras administraciones y que cada vez más se podrá hacer también telemáticamente. Que otra cosa es que si se requiere una reunión o discusión presencial, deba hacerse en el centro donde se ubica el departamento responsable. Es cierto, en todo caso, que por las razones históricas que se comentan en la aportación, el Cabildo posee un patrimonio inmobiliario amplio y disperso que se intenta poco a poco optimizar.

En lo que se refiere a **incrementar la dotación de recursos humanos propios del Cabildo para poder llevar a cabo con éxito todos los aspectos recogidos en el MEDI**, la cuantificación de este incremento viene dada, o su límite superior establecido, por la normativa vigente, muy restrictiva. En todo caso, no queda claro el sentido de la aportación (si es favorable o no al incremento de personal propio), dado que también se solicita que “se prime más el apoyo a la iniciativa privada frente a seguir engordando la estructura interna de la institución”.

## 2. Eje 1: Tenerife 2030

### Programa 1.1. TF Educa

#### Comentario 1

El texto de MEDI (Marco Estratégico de Inversiones de Tenerife) en lo que respecta al capítulo Proyectos Educativos y Formativos, lo vemos como un reajuste presupuestario a lo que ya se viene haciendo en el pasado, y a partir de 2016 sólo hay un aumento de cifras pero siempre en unas mismas áreas. Tengamos en cuenta que:

1. La Educación es un gran fracaso en este momento en Canarias y por ende en Tenerife. El informe PISA en sus conclusiones nos indica que "Los resultados de Las Islas Canarias expresan claramente que las clases ordinarias de Lengua española y matemáticas toman más tiempo pero consiguen menos que en cualquier otra parte de España". Además de pasar relativamente más tiempo en clases ordinarias, los estudiantes de las Islas Canarias tienen más probabilidad de asistir a clases adicionales extraescolares que en la mayoría de los países y regiones. Casi un tercio de los alumnos asisten a clases extraescolares de lengua y aproximadamente un cuarto, a clases de matemáticas. Contrariamente, en las ejemplares escuelas finlandesas, el éxito académico lo han conseguido "eliminando las tareas escolares". Esto apunta a la imperiosa necesidad de mejorar la calidad de la enseñanza en las clases ordinarias y de apoyo. Por tanto la recomendación que concluimos es:

"La calidad de enseñanza que se imparte en Canarias es deficitaria y que ese déficit viene determinado por la baja formación del profesorado y a su escaso y selectivo reciclaje profesional". Profesores que tienen una buena preparación en lo que respecta a los contenidos de sus materias, pero se han ido descuidando, sobre todo dos aspectos prioritarios, entiéndanse:

1º. la adaptación a las nuevas tecnologías: de todos es conocido, la cantidad de gasto en material tecnológico y de apoyo que queda ignorado en el sótano de los Centros debido a que el profesorado no sólo tiene que aprender la utilización por sí mismo sino también cómo adecuarlo al marco pedagógico de su asignatura. (Nuevas tecnologías no es comprarle a cada niño un portátil, así como tampoco ponerles en la clase una pizarra electrónica ... esto pueden llegar a ser gastos del todo innecesarios que pueden desembocar en dispendios aún mayores en caso de reparación, lo que en caso de escasez presupuestaria puede concluir con el abandono del recurso), y

2º. El reciclaje a los contenidos de Inteligencia Emocional representado, en parte, en el Decreto de Convivencia Escolar de Canarias 114/2011 y Orden de Mediación de 27 de junio de 2014, a pesar de que está regulado por la legislación Canaria y recomendado por todos los organismos internacionales muy poco uso tiene en nuestras escuelas quizás por desconocimiento o falta de difusión y entrenamiento.

(El Gobierno de Canarias lleva desde hace un tiempo formando a un profesor por Centro que a su vez transmite lo aprendido a los demás profesores y alumnos, o sea, algo tan importante se está diluyendo en la nada en unos pocos meses desde su puesta en marcha).



Hay muchas razones objetivas que nos llevan a las anteriores afirmaciones pero téngase en cuenta que en el proceso educativo donde los dos sujetos principales, profesorado y alumnado, no admitimos de forma alguna que los alumnos, meros receptores de la formación, en su contenido y en su método didáctico, sean los causantes del fenómeno "fracaso" pues ellos nada deciden en la elaboración y aplicación de los Planes Educativos, todo viene dado por las instituciones docentes. El niño es el elemento más débil de esta sociedad, y, al ser el más débil, es el más vulnerable a cualquier acto o decisión que en esta sociedad se produzca.

2. Así mismo, nos encontramos con que este fenómeno correlaciona altamente con la empleabilidad, el fracaso escolar o la baja cualificación que proporciona nuestra enseñanza correlaciona perfectamente con los índices de desempleo en Canarias, como era de esperar; no tenemos duda de que lo uno conduce a lo otro. España aparece entre los países donde la tasa de desempleo entre trabajadores cualificados es la más alta: 20%.

En conclusión: "nuestros estudiantes hacen mayor esfuerzo dentro y fuera de la enseñanza obligatoria y los resultados son de los peores; así mismo, quedan fuera de las posibilidades de empleo un número mayor de alumnos cuando terminan sus estudios".

Entendemos que el Plan que nos presenta El Cabildo nos aboca a seguir haciendo lo mismo y de la misma forma por lo que proponemos aprovechar de mejor manera ese presupuesto en:

- 1.- una mayor formación metodológica cuantitativa y cualitativa al profesorado respetando los objetivos generales del proyecto, o sea, atendiendo a las tres dimensiones en las que se puede dar la relación entre el territorio y la educación, aprender del territorio, aprender en el territorio y aprender el territorio, priorizando en esta formación la metodología y por ello desde Ciudadanos recomendamos la basada en el paradigma de la acción (el profesor es un guía que plantea un enigma, los alumnos practican su descubrimiento y lo exponen verbalmente en clase a los demás compañeros. Hay que dar por extinguidas las metodologías basadas en los contenidos: "profesor, libro de texto, memorización del libro de texto, examen escrito", que únicamente consigue que se repitan las mismas pautas y no se cree nada nuevo).

- 2.- una formación impartida por especialistas pedagogos en la utilización de las nuevas tecnologías, valorando cada avance desde una perspectiva academicista y menos populista o de opinión subjetiva.

- 3.- empoderar a nuestro profesorado en las estrategias para llevar a cabo sistemas de comportamiento, disciplina y en definitiva control reconocimiento de las emociones mediante la aplicación real del Decreto de Convivencia Escolar de Canarias J14/ 2011 y Orden de Mediación de 27 de junio de 2014, pero en su aplicación práctica incluyendo en cada escuela o colegio a un equipo entrenado, no sólo en la transmisión de los contenidos sino también en el establecimiento de estos tan necesarios departamentos que no dudamos que tiene que aparecer con urgencia en nuestras escuelas.

Estamos convencidos de que si atendemos a estos puntos conseguiremos, gracias a la cualificación de los profesionales de la enseñanza, un mayor grado de felicidad y conocimiento en ese tan delicado agente cada vez menos pasivo del proceso educativo y que todo ello repercutirá en evitar el desorden familiar, la infelicidad para los niños por sobrecarga de trabajo, el incremento del gasto familiar en educación buscando apoyo en profesores particulares o el fracaso escolar.

## Respuesta

En primer lugar queremos agradecer la participación en la plataforma Hey! Participa en lo que respecta al programa 1.1 TF Educa incluido en el MEDI (Marco Estratégico de Inversiones en Tenerife).

En dicho comentario se concluye lo siguiente:

“Entendemos que el Plan que nos presenta el Cabildo nos aboca a seguir haciendo lo mismo y de la misma forma por lo que proponemos aprovechar de mejor manera el presupuesto en:

1.- Una mayor formación metodológica, cuantitativa y cualitativa, al profesorado respetando los objetivos generales del proyecto, o sea, atendiendo a las tres dimensiones en las que se puede dar la relación entre el territorio y la educación, aprender del territorio, aprender en el territorio y aprender el territorio. Priorizando en esta formación la metodología y, por ello, desde Ciudadanos recomendamos la basada en el paradigma de la acción (el profesor es un guía que plantea un enigma, los alumnos practican su descubrimiento y lo exponen verbalmente en clase a los demás compañeros. Hay que dar por extinguidas las metodologías basadas en los contenidos: “profesor, libro de texto, memorización del libro de texto, examen escrito” que únicamente consigue que se repitan las mismas pautas y no se cree nada nuevo”

2.- Una formación impartida por especialistas pedagogos en la utilización de las nuevas tecnologías, valorando cada avance desde una perspectiva academicista y menos populista o de opinión subjetiva.

3.- Empoderar a nuestro profesorado en las estrategias para llevar a cabo sistemas de comportamiento, disciplina y en definitiva control reconocimiento de las emociones mediante la aplicación real del Decreto de Convivencia Escolar de Canarias J14/2011 y Orden de Mediación de 27 de junio de 2014, pero en su aplicación práctica incluyendo en cada escuela o colegio a un equipo entrenado, no solo en la transmisión de los contenidos sino también en el establecimiento de estos tan necesarios departamentos que no dudamos que tiene que aparecer con urgencia en nuestras escuelas”

Las medidas indicadas, entendemos, que son medidas destinadas al profesorado: una mayor formación metodológica, cuantitativa y cualitativa al profesorado, una formación impartida por especialistas pedagogos en la utilización de las nuevas tecnologías, al entender que es necesario para el profesorado “una adaptación a las nuevas tecnologías” y empoderar a nuestro profesorado en las estrategias para llevar a cabo sistemas de comportamiento, disciplina, y en definitiva control de reconocimiento de emociones mediante la aplicación del Decreto de Convivencia escolar de Canarias.

Sin embargo, no podemos obviar que el profesorado depende exclusivamente de la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias y, por lo tanto, también la formación del mismo.

Además, cualquier actuación en los centros que tengan contenido curricular evaluable depende exclusivamente del personal docente de la Consejería. Y los currículos a impartir en los centros escolares son los establecidos por las normas estatales y autonómicas.

Por ejemplo es el DECRETO 83/2016, de 4 de julio, el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria y el Bachillerato en la Comunidad Autónoma de Canarias.

La Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, del Estatuto de Autonomía de Canarias, modificada por la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, confiere a la Comunidad Autónoma el ejercicio de las competencias legislativas y de ejecución de la enseñanza en toda la extensión, niveles, grados, modalidades y especialidades, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 27 de la Constitución y en las Leyes Orgánicas que lo desarrollen.

Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias completar los contenidos del bloque de asignaturas troncales, establecer los contenidos de los bloques de asignaturas específicas y de libre configuración autonómica, realizar recomendaciones de metodología didáctica para los centros docentes de su competencia, fijar el horario lectivo máximo correspondiente a los contenidos de las asignaturas del bloque de asignaturas troncales y a los contenidos de las asignaturas de los bloques de asignaturas específicas y de libre configuración autonómica, determinar los estándares de aprendizaje evaluables relativos a los contenidos del bloque de asignaturas de libre configuración autonómica y, en relación con la evaluación durante la etapa, complementar los criterios de evaluación relativos a los bloques de asignaturas troncales y específicos, y establecer los criterios de evaluación del bloque de asignaturas de libre configuración autonómica, tal y como establece la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, modificada por la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la Mejora de la Calidad Educativa, en su artículo 6 bis.

Es, por tanto, competencia de la Comunidad Autónoma la determinación tanto de la ordenación específica de la etapa de Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato, como del currículo para su ámbito de actuación, tras la fijación de su estructura y la definición de su currículo básico por el Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, y el establecimiento del marco competencial en la Orden ECD/65/2015, de 21 de enero, por la que se describen las relaciones entre las competencias, los contenidos y los criterios de evaluación de la educación primaria, la educación secundaria obligatoria y el bachillerato.

Por lo tanto, debemos acudir a la Ley 6/2014, de 25 de julio, Canaria de la Educación para saber cuál es el marco de participación de los Cabildos Insulares en la materia educativa. Al respecto al artículo 15 de la mencionada Ley establece:

1. El Gobierno de Canarias y las corporaciones locales coordinarán sus actuaciones, cada una en el ámbito de sus competencias, para lograr una mayor eficacia de los recursos destinados a la educación y contribuir a los fines establecidos en esta ley.
2. El Gobierno de Canarias y las administraciones locales podrán convenir la delegación de competencias de gestión de determinados servicios educativos en los municipios o agrupaciones de municipios que se configuren al efecto, a fin de propiciar una mayor eficacia, coordinación y control social en el uso de los recursos.
3. Las administraciones locales y la consejería competente en materia de educación coordinarán sus actuaciones y cooperarán, mediante el establecimiento de los oportunos protocolos, convenios o acuerdos de colaboración.
4. En colaboración con las universidades canarias pueden crearse instituciones para la investigación en el campo de la educación y establecer, mediante convenio, programas prioritarios de investigación educativa, garantizando su adecuación y reversión en la mejora del sistema educativo.
5. Corresponderá al municipio respectivo, de conformidad con lo establecido en la normativa básica del Estado, la conservación, mantenimiento y vigilancia de edificios destinados a centros públicos de educación infantil, de educación infantil y primaria y de educación especial dependientes de la consejería competente en materia de educación. Dichos edificios no podrán destinarse a otros servicios o finalidades sin autorización previa de la consejería competente en materia de educación.
6. La Federación Canaria de Islas (Fecai) y la Federación Canaria de Municipios (Fecam) serán consultadas y tendrán un papel de interlocutores relevante en la determinación de la cooperación con los cabildos y los municipios.

Desde esta perspectiva tienen que desarrollarse las actuaciones que se recogen en el Programa Tenerife-Educa. Por ello, es un programa de desarrollo de competencias, capacidades, habilidades y destrezas de la ciudadanía en general con especial atención a nuestros jóvenes y, especialmente,

aquellos que estén en riesgo de no alcanzar todas las ventajas de los sistemas educativos del estado en sus distintos niveles competenciales. Para ello es fundamental el reconocimiento de la importancia que los procesos educativos no formales e informales tienen sobre la acción educativa formal como complemento y herramienta válida para que los individuos comprendan sus posibilidades y lo aporten a su entorno.

En atención a este criterio general por el Cabildo Insular de Tenerife se desarrollan las siguientes acciones:

## Subprograma 1: PROYECTOS EDUCATIVOS Y FORMATIVOS

Fomento de la formación Dual en FP y de la obtención de certificados de profesionalidad.

Actividad educativa en los Centros Sociales

Fomento de las actividades educativas realizadas por entidades sin ánimo de lucro

Otras actuaciones incluidas en el presupuesto de Educación:

Fomento de la Lectura

Proyecto de convivencia familiar en centros escolares

Transferencia del conocimiento

## Subprograma 2: Becas y ayudas

Proyecto de movilidad de alumnado de FP

Becas de grado, postgrado y Erasmus

Inmersión lingüística para alumnado de la ESO

Inmersión lingüística para alumnado universitario

Inmersión lingüística para el profesorado

Inmersión lingüística para el alumnado de FP en formación dual

Otras actuaciones incluidas en el presupuesto de Educación:

2.7.1 Ayuda económica para alumnado de la Universidad de La Laguna con dificultades económicas sobrevenidas

2.7.2 Becas Olga Navarro

2.7.3 Ayudas para el alumnado con necesidades educativas especiales

2.7.4 Becas para la realización de estudios artísticos

Finalmente indicar que los aspectos que plantea, entendemos que, en atención a la normativa descrita con anterioridad, son específicamente materias cuya competencia exclusiva, actualmente, reside en la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias, por lo que los plantearemos en las reuniones que podamos mantener con los responsables de dicha Consejería con el fin de que estudie la posibilidad de establecer los respectivos Protocolos, convenios o acuerdos de colaboración.

Le agradecemos su participación y le animamos a que sobre la idea planteada, y con el fin de hacer dicha propuesta a la Consejería, proponga actuaciones o acciones concretas que se puedan desarrollar en los centros escolares.

## Subprograma 1.1.2 Becas y ayudas

### Comentario 1

El documento, con un total de 36 programas de actuación englobados en cinco ejes está alineado en su totalidad con el Plan Estratégico Institucional de la entidad a la que represento, Radio ECCA, desde la coordinación provincial.

En relación al programa Tenerife Educa, en el subprograma 2: Becas y ayudas, consideramos que podría ser muy interesante y necesaria la incorporación de un apartado que contemple la ayuda económica para las personas adultas que deciden cursar estudios de Graduado en Educación Secundaria o Bachillerato en centros de formación de personas adultas como Radio ECCA con el objeto de potenciar la formación a lo largo de toda la vida, ya que el número de personas sin formación es mayor que el número de personas que acceden a la educación superior. Con esta medida se garantizaría la mejora de la capacidad de ocupación de las personas con dificultades económicas que quieren optar por seguir con su itinerario formativo con el objeto de obtener una titulación oficial que a su vez garantizará la pasarela educativa, haciendo posible que una vez obtenidas las titulaciones oficiales, el acceso al resto de niveles educativos quede garantizado, potenciando la cultura de la formación y la gestión del talento en la isla de Tenerife.

### Respuesta

En primer lugar queremos agradecer la participación en la plataforma Hey! Participa en lo que respecta al programa 1.1 TF Educa incluido en el MED I (Marco Estratégico de Inversiones en Tenerife).

Con respecto a la propuesta realizada en el Programa 1.1 TF Educa de incluir en las Becas y ayudas una ayuda económica para las personas adultas que deciden cursar estudios de Graduado en educación secundaria o Bachillerato en centros de formación de personal adulta como Radio Ecc a, indicar que la propuesta nos parece interesante y que estudiaremos la posibilidad de su inclusión.

## Programa 1.2 Tenerife Innova

### Comentario 1

Estimados amigo,

Antes que nada felicitar al Cabildo de Tenerife por la propuesta MED I. Canarias ha adolecido en las décadas de crecimiento económico de una visión y planificación estratégica, y las crisis intermedias nunca sirvieron para un replanteamiento del modelo económico. Las consecuencias son las conocidas por todos y que no vale la pena profundizar más en su análisis, pero destacamos tres pilares que nunca se han tratado de forma integral: **capital humano** (capacitación de la población), **capital estructural** (las herramientas que tienen los agentes del sistema) y **capital relacional** (las relaciones exteriores que nos permiten asegurar sostenibilidad y productividad).

Estos tres fundamentos constituyen el conocido como **Capital Intelectual (CI)** de cualquier colectivo (empresa, organización, región, país, etc.) y, desde el punto de vista de personas que cuentan con la experiencia en el diseño de estrategias integradoras, el conocimiento preciso de CI el que ayuda a plantear objetivos en el medio y el largo plazo. Tal vez toda Canarias no ha tenido nunca un

conocimiento preciso de su Capital Intelectual, y por tanto sus planes de desarrollo han prescindido de una herramienta considerada hoy en día como fundamental.

MEDI plantea en muchos aspectos atender este capital intelectual de la isla, pero desde nuestro punto de vista adolece de una visión integral de todas. Tenerife busca muchas mejoras con el MEDI, pero globalmente se echa de menos ese objetivo común a todo que ponga el foco más nítido en el futuro. Para nosotros, Tenerife debe aspirar a identificarse como una **“Knowledge Island - Isla de Conocimiento”**, a la que ya se avanza por ejemplo con planes como el **Tenerife Isla Inteligente - Smart Island** [1], que atiende a parte de lo que sería su capital estructural.

Estamos todos de acuerdo que nos mueve conseguir que Tenerife tenga una presencia internacional no exclusivamente motivada por su oferta turística, sino por ser una localización donde educación, formación, innovación, cultura y ciencia se alinean para facilitar los negocios de alto valor añadido, de carácter global, y en condiciones inigualables, pero no sólo por las ventajas fiscales sino basadas en todo su Capital Intelectual.

Esta oferta pretende convencer al resto del mundo que Tenerife es un lugar idóneo para invertir, vía un Capital Intelectual que ya está localizado en la isla o bien es capaz de acoger de fuera, y donde las “empresas de base tecnológica” puedan desarrollar su negocio en las mejores condiciones. Este objetivo se alinea con los de la Comisión Europea que proclamaba en su Declaración de Lisboa: **“Europe shall become the most competitive knowledge region of the world”** [2]. Nuestro esfuerzo es que sea una isla europea, Tenerife, la que se declare con esta etiqueta.

Estas estrategias de **“desarrollo inteligente”** se han llevado a cabo y aplicado con éxito por muchas regiones desde hace años, muchas de ellas diseñadas por el New Club of Paris [3] durante la última década. Así, proyectos de este tipo se han completado en varias regiones de Alemania, Austria, Eslovaquia [4], y especialmente para Rumania, donde se ha realizado el estudio para todas las regiones del país [5]. El próximo octubre de 2017 se celebra en Viena una conferencia sobre **“Knowledge Cities”** [6], lo que demuestra que estas regiones hablan entre ellas. Tenerife debe conseguir ser miembro de este grupo.

El enfoque adoptado en todos estos casos consiste en aplicar el método de **“Análisis de Capital Intelectual” (ICA)** documentado por un **Informe de Capital Intelectual (ICR)** para las regiones definidas, municipios o países, aunque históricamente esta metodología ICR se aplicó inicialmente sólo a empresas y organizaciones. Esto lo constata el informe encargado por la **Comisión Europea** a un grupo de expertos en 2006 que desembocó en el ampliamente conocido informe **RICARDIS: Reporting Intellectual Capital to Augment Research, Development and Innovation in SMEs** [7], en el que se analizan por una parte los beneficios del balance del capital intelectual y, por otra, se brinda un panorama general de diversos métodos y cuestiones de investigación aún por resolver. El informe muestra que, si bien el reporte del capital intelectual es un procedimiento nuevo y aún poco consolidado (en 2006), un método de esa índole será no obstante indispensable para sacar a la luz los “elementos intangibles” de la generación de valor, sobre todo en las organizaciones basadas en el conocimiento. Uno de los co-autores del informe RICARDIS, Prof. Guenter Köch, fue el creador de la metodología original ICR y su modelo básico, y también lo aplicó en Austria, publicado en un informe sobre la **“Transformación de Austria a la sociedad del conocimiento”** [8]. Valoramos que Tenerife debe hacer el suyo de forma inmediata.

El enfoque metodológico propuesto a Tenerife se compara con este último ejemplo y ya se ha esbozado en cierta medida, en una conferencia que tuvo lugar en 2015 en Tacoronte [9] organizada por la Humboldt Cosmos Multiversity (HCM), fundación creada en Tenerife por el Prof. Köch, donde es residente temporal desde hace muchos años.

La HCM, como “Think Tank” ubicado en Tenerife, ya ha abordado en varias ocasiones cómo esta isla podría ser una región modelo, una especie de “laboratorio de estudio”, para definir el perfil de una “isla de conocimiento”. Varios estudios sobre el papel geopolítico de la isla se han hecho [10], sin embargo, hasta el momento, no se cuenta con un Informe de Capital Intelectual (ICR) de Tenerife.

Las empresas de alto valor añadido pueden acercarse a Canarias por ventajas fiscales puntuales, pero sin Capital Intelectual que los nutra no se convencerá a ninguna para que piense seriamente en deslocalizar sus actividades en beneficio de nuestras islas. Un ICR al inicio de este Marco Estratégico de Desarrollo Insular para la isla de Tenerife (MEDIM) servirá también para medir el impacto final de sus medidas.

Nuestra conclusión final es que este informe convendría ser llevado a cabo desde la dirección del Cabildo de Tenerife, de forma que el MEDIM se nutra de la información generada, al igual que las regiones que han contado con él han hecho para el desarrollo e implementación de sus estrategias hacia una “economía basada en el conocimiento”.

## Referencias

- [1] <http://diariodeavisos.elespanol.com/2016/07/cabildo-financiara-los-94-millones-del-smart-island-tras-negar-estado-la-subvencion/>
- [2] [https://en.wikipedia.org/wiki/Lisbon\\_Strategy](https://en.wikipedia.org/wiki/Lisbon_Strategy)
- [3] <http://new-club-of-paris.org/>
- [4] [http://www.unipo.sk/public/media/20150/LEGEND%20-%20Conference\\_agenda\\_10\\_AJ.pdf](http://www.unipo.sk/public/media/20150/LEGEND%20-%20Conference_agenda_10_AJ.pdf)
- [5] A. Curaj, G. Koch (eds.): Designing the landscape of the Intellectual Capital of a nation. Methodological Guideline. Internal Report of the Romanian Agency (2015).
- [6] <http://www.km-a.net/english/kcws2016/>
- [7] European Commission (Team of Authors): Reporting Intellectual Capital to Augment Research, Development and Innovation in SMEs (“RICARDIS”). Report to the Commission of the High Level Expert Group. June 2006. EC Document EUR 22095 EN ([http://ec.europa.eu/invest-in-research/pdf/download\\_en/2006-2977\\_web1.pdf](http://ec.europa.eu/invest-in-research/pdf/download_en/2006-2977_web1.pdf))
- [8] Austria’s transformation into the knowledge society: [http://www.execupery.com/dokumente-2011/CLUB%20OF%20PARIS%20FINAL%20\(free%20web\).pdf](http://www.execupery.com/dokumente-2011/CLUB%20OF%20PARIS%20FINAL%20(free%20web).pdf) (Unlock password is ktm40ml) .Short information survey:<http://www.execupery.com/dokumente-2011/WS%20Knowledge%20Society.pdf>
- [9] NETTIES conference 2015: <http://humboldt-cosmos-multiversity.org/wp-content/uploads/2015/12/NETTIES-book.pdf>
- [10] R. Trujillo: Geopolitical positioning of the Canary islands. Contribution (in PPT) on occasion of the Conference “Dimensions”. Nov. 2013, Universidad de La Laguna (ULL)
- [11] G. Koch: Opening Note to the 3rd Tenerife Conference of the »Humboldt Cosmos Multiversity« (HCM) “Dimensions”. Nov. 15th to 28th, 2013, Humboldt Cosmos Multiversity, Tenerife, Spain.

## **Respuesta**

Agradecemos la sugerencia de realizar dicho Informe de Capital Intelectual (ICR) y valoraremos la posibilidad de su inclusión en la hoja de ruta de ejecución del MEDIM.

## **Comentario 2**

Proponer dar formación específica en materia de telecomunicaciones a estudiantes de FP: A lo largo de estos años, y englobados por el proyecto Alix, se han desarrollado e implantado en Tenerife una serie de infraestructuras de telecomunicaciones de muy alto nivel: Cable Submarino, Redes de fibra

óptica, súper ordenador y Centro de Procesado de Datos. Desde Ciudadanos consideramos de capital importancia que el Know How desarrollado por los ingenieros y técnicos que han participado en el desarrollo e implementación de estas infraestructuras, se extienda, además de los ámbitos universitarios, a aquellos estudiante de ramas técnicas de FP relacionadas con todos aquellos proyectos que pudieran de alguna manera vertebrarse con el Alix: conocimientos en la gestión, operación y mantenimiento de súper computadores; conocimientos en el manejo, configuración y mantenimiento de equipos de transmisión óptica; conocimientos en la operación y mantenimiento de centros de procesado de datos así como de los equipos de servicios de los mismos; conocimientos en el mantenimiento y despliegue de infraestructuras de fibra óptica. Es por ello que proponemos que el ITER, en su faceta de Instituto Tecnológico, realice formación específica en estas materias para estudiantes de FP de ramas técnicas relacionadas con ellas.

## **Respuesta**

Por una parte, se encauzará la petición, que en cualquier caso habrá de tratarse en colaboración con las autoridades competentes en materia de educación, en tanto esta Corporación no tiene potestad de decisión sobre las materias objeto del currículo de los estudiantes de FP.

Por otra parte, la formación complementaria que se propone desde el Área Tenerife 2030 y sus entidades asociadas en materia de innovación y nuevas tecnologías está abierta a estudiantes de cualquier tipo, no limitando la asistencia exclusiva a los universitarios.

De la misma forma, la gestión del proyecto ALIX en sí mismo no es un nicho generador de empleo, por lo que la formación en las tareas incluidas en el propio proyecto ALIX no resulta de mayor interés. No así de los proyectos que puedan derivarse de la utilización de las potencialidades que el ALIX permite. Y en este sentido, ITER está desarrollando el proyecto formativo **Centro de Excelencia de Desarrollo e Innovación (CeDel)**, que ya cuenta con cuatro empresas privadas asociadas al sistema de formación y más de doscientos beneficiarios del programa contratados. Este proyecto sigue abierto, a él se siguen sumando beneficiarios de la formación y se sigue trabajando para lograr la participación de más empresas privadas.

## **Comentario 2 (sigue)**

Parque Científico y Tecnológico de Tenerife

Con el objetivo de modificar el modelo productivo de Tenerife y de cara a facilitar la implantación de empresas del sector del I+D+i, entendemos que todas las acciones indicadas en este subprograma están orientadas al desarrollo de edificios, urbanizaciones o instalaciones que permitan el desarrollo del sector I+D+i y potencien este fin. No obstante lo anterior, consideramos necesario que el desarrollo de todas estas infraestructuras estén basadas en un plan de negocios que permita su amortización sin ocasionar cargas económicas a la corporación.

Conectividad y conexiones singulares

Consideramos innecesario el que de manera urgente se desarrollen todos aquellos proyectos de despliegue de infraestructuras de telecomunicaciones, tanto de troncales como de redes acceso y de dispersión que permitan, a través del operador neutro de telecomunicaciones de la corporación, el acceso a los operadores privados a los diferentes municipios de la isla dónde no se dispone de variedad de ofertas de servicios y dado que sólo hay un operador que puede prestar dichos servicios. La oferta y calidad de los mismos es precaria en comparación con las áreas metropolitanas ocasionando una brecha digital dentro del propio territorio insular.



Consideramos que la corporación, a través de su operador neutro de telecomunicaciones debería de realizar todas aquellas acciones necesarias para disminuir dicha brecha digital y conseguir que Tenerife cumpla con los objetivos de la Estrategia Europa 2020 en la que se persigue que para ese año todos los europeos tengan la posibilidad de acceder a conexiones de banda ancha a una velocidad como mínimo de 30 Mbps, y que, al menos, un 50 % de los hogares europeos estén abonados a conexiones de banda ancha superiores a 100 Mbps.

Consideramos que la reducción de la brecha digital es un objetivo que se ha de cumplir a corto plazo dado que desde la Comisión Europea se estima que, por cada aumento de la penetración de la banda ancha en un 10 %, la economía (PIB) crece entre el 1% y el 1,5%. A su vez, la OCDE considera que un incremento del 10% de penetración de banda ancha en cualquier año implica un incremento del 1,5% de la productividad durante los siguientes 5 años.

Del mismo modo consideramos que teniendo en cuenta las limitaciones de las tecnologías radio en lo que a capacidades y disponibilidad se refiere, la Corporación se decante por soluciones basadas en infraestructuras fijas basadas en fibra óptica de cara a disponer de infraestructuras con unas grandes capacidades, disponibilidades y una muy larga vida útil (>25 años)

## **Respuesta**

En lo que respecta a su consideración de innecesario el que de manera urgente se desarrollen todos aquellos proyectos de despliegue de infraestructuras de telecomunicaciones, indicar que no sólo es necesario sino urgente realizar el despliegue de dichas infraestructuras de telecomunicaciones en los diferentes municipios de la isla dónde no se dispone de variedad de ofertas de servicios y la calidad y oferta de las mismas es precaria, como usted bien indica, con el objetivo de aumentar tanto la oferta como la calidad de los servicios allí prestados, como ya está ocurriendo en aquellos municipios en los que tiene presencia el operador neutro de telecomunicaciones del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

En este sentido indicar que todas las inversiones realizadas en este aspecto tienen un gran impacto económico y social como bien indica usted y se recoge en el preámbulo de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, de Telecomunicaciones: La Comisión Europea estima que, por cada aumento de la penetración de la banda ancha en un 10 %, la economía (PIB) crece entre el 1% y el 1,5%. A su vez, la OCDE considera que un incremento del 10% de penetración de banda ancha en cualquier año implica un incremento del 1,5% de la productividad durante los siguientes 5 años. Es por todo ello que no solo consideramos necesarias sino urgente el despliegue de dichas infraestructuras de telecomunicaciones.

En lo que respecta a su consideración de que la corporación a través de su operador neutro de telecomunicaciones debería de realizar todas aquellas acciones necesarias para disminuir dicha brecha digital, indicar que el mercado de las telecomunicaciones es un mercado altamente regulado. El regulador, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, ha habilitado al operador neutro de telecomunicaciones del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife para prestar únicamente servicios mayoristas de telecomunicaciones, esto es: prestar únicamente servicios a los operadores de telecomunicaciones, y no al usuario final, con unos servicios y precios regulados.

Por ello desde el operador neutro de telecomunicaciones de Tenerife se realizan los esfuerzos necesarios para disminuir la brecha digital dentro de los límites que establece el regulador, siendo los operadores privados los que han de romper dicha brecha haciendo uso de sus infraestructuras. Cada año desde el Ministerio de Industria, Turismo y Agenda Digital se promueve el PEBA (Plan de Extensión de la Banda Ancha) con el fin de cumplir los objetivos de la Estrategia Europa 2020, mediante la subvención o financiación de despliegues de redes de banda ancha. Estas subvenciones

y financiaciones están dirigidas únicamente a los operadores privados de telecomunicaciones que son los que pueden prestar servicios al usuario final.

En lo que respecta a su consideración sobre el uso de tecnologías Radio, indicar que las tecnologías Radio no sólo han evolucionado en los últimos años sino que se encuentran en plena evolución, obteniéndose actualmente unas capacidades y calidades de transmisión muy superiores a las necesidades demandadas por los usuarios; sino que en muchos de los casos, dada la dispersión poblacional que hay en determinadas zonas de la isla, es el único medio viable para prestar servicios en las zonas de medianías y costas con alta dispersión poblacional.

## Comentario 2 (sigue)

### Capacidades

Similar al punto 1: crear programas de capacitación profesional en todos aquellos ámbitos tecnológicos que desarrolla el proyecto Alix así como aquellos ámbitos de actuación en los que trabajan las empresas de base tecnológica de que dispone la corporación.

## Respuesta

Se remite parcialmente a la respuesta del punto 1:

“La gestión del proyecto ALIX en sí mismo no es un nicho generador de empleo, por lo que la formación en las tareas incluidas en el propio proyecto ALIX no resulta de mayor interés. No así de los proyectos que puedan derivarse de la utilización de las potencialidades que el ALIX permite. Y en este sentido, ITER está desarrollando el proyecto formativo **Centro de Excelencia de Desarrollo e Innovación (CeDel)**, que ya cuenta con cuatro empresas privadas asociadas al sistema de formación y más de doscientos beneficiarios del programa contratados. Este proyecto sigue abierto, a él se siguen sumando beneficiarios de la formación y se sigue trabajando para lograr la participación de más empresas privadas.”

## **Programa 1.3 TF Creativa**

### Comentario 1

El programa de creatividad es un compendio de intencionalidad y principios culturales con los que estamos de acuerdo en Ciudadanos, pero la falta total de acciones y actuaciones concretas y cuantificables hace incomprensible la asignación de recursos realizada para este eje tan importante.

Todos son conceptos abstractos, principios y creencias que carecen de base objetiva alguna o procesos de implantación en cuanto de plantean iniciativas concretas y específicas.

Volvemos a detectar la creación de múltiples comités que se ha demostrado no sirven para nada.

Si partimos de la premisa de que los programas deben basarse en acciones concretas cuantificables, con un timing de cumplimiento y evaluables, nada de lo aquí reflejado cumple con estos criterios y por tanto, la asignación de recursos nos parece completamente irreal.

## Respuesta

El Programa Tenerife Creativa establece, por primera vez en nuestra Comunidad Autónoma, la total alineación de los principios y directrices de un área cultural institucional con los documentos emanados por la Agenda 21 así como los compromisos adquiridos por este Cabildo insular con la Comisión de Cultura de la Organización Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, de la que forma parte esta institución. Por tanto, más que “compendio de intencionalidad y principios culturales” se trata de directrices claras en cuanto a tomas de decisión en las políticas culturales de un territorio dentro de un espacio de gobernabilidad mucho más amplio y que incluye tanto los procesos de trabajo en la dimensión local, como otra dimensión de intercambio internacional, absolutamente necesario en el mundo globalizado que nos toca vivir.

A partir de ahí, y mediante un diagnóstico previo de la realidad insular, autonómica y estatal, se han propuesto líneas muy concretas de acción organizadas en dos grandes subprogramas:

- 1) **Las infraestructuras y su desarrollo desde una perspectiva de articulación de todo el territorio.** Esto incluye: Bibliotecas, Centros culturales, Teatros municipales, Auditorios, Salas privadas, Espacios culturales públicos de todas las administraciones, Salas polivalentes; en ningún caso vistas sólo como espacios físicos, sino vinculadas a los procesos de generación cultural que promueven en su territorio y que implican desarrollo de audiencias para la cultura, sistemas de marketing cultural, generación de redes compartidas de trabajo, programas pedagógicos y didácticos sobre las artes, fomento de los aprendizajes estéticos, programas de residencia artística, programas de coproducción, circuito de productos culturales, etc.; y
- 2) **La capacitación profesional en industrias culturales y educativas.** Además de transmisor de valores e identidades, el sector cultural es un sector productivo que aporta el 3,2% al PIB canario, con unos 18.000 trabajadores en Canarias a través de unas 3.000 Pymes, según el Anuario de Estadísticas Culturales 2016. Ningún modelo productivo será sostenible si no articulamos coherentemente los procesos económicos públicos, los privados y los civiles no lucrativos, así que hay que generar herramientas que fortalezcan esta malla transversal de relaciones. La capacitación visibiliza los procesos de emprendimiento en este sector, la formación mejora la competitividad de nuestros productos culturales, de enorme calidad, pero con espacio de mercado muy limitado si no generamos procesos de internacionalización.

Ambos subprogramas están delineados por la generación de Planes y Estrategias puestas en marcha y acotadas por este programa Tenerife Creativa, cada uno de ellos con su diagnóstico, acciones concretas y niveles de implantación, temporalidad y evaluación:

1. Plan insular de Bibliotecas 2016-2025
2. Plan estratégico de Fomento de lectura y escritura
3. Plan estratégico para las Artes Escénicas y la Música
4. Plan de tradiciones, costumbres y cultura popular
5. Plan de desarrollo de audiencias y participación de la ciudadanía en la cultura
6. Plan de infraestructuras Culturales con los 31 municipios
7. Proyecto estratégico del Distrito de las Artes
8. Procesos productivos vinculados a las Artes (incluyen líneas de subvención)

Por último, en relación a la creación de “comités que se ha demostrado no sirven para nada” hay que comentar que el Programa Tenerife Creativa desarrolla aspectos muy importantes en torno a modelos de gobernanza en materia de cultura que fomentan la participación de todos los agentes que intervienen en la toma de decisión de las políticas culturales públicas, con una especial intervención de la ciudadanía. Todos los planes anteriormente mencionados se gestionan mediante metodologías

participativas que implican una polifonía mucho más acorde con la realidad social en la que vivimos. Al mismo tiempo, hemos ampliado marcos de gobernanza multiagente que implican a la sociedad civil y al sector privado; también marcos de gobernanza multinivel que implican a otros niveles de la administración. Así, herramientas como la Mesa de Concejales de Cultura que implica a los 31 municipios donde se debaten aspectos de la implantación territorial de programas locales e insulares, la Comisión de grupos políticos con representación en este Cabildo insular, las distintas mesas de trabajo con asociaciones profesionales, la Mesa insular de Educación con participación pública, privada y de las AMPAS, mesas con asociaciones culturales o sectoriales de la isla son buenos ejemplos de horizontalidad en la gestión y de un principio activo de escucha sobre las problemáticas que afectan al sector y sus posibles soluciones.

## Programa 1.4 TF Deportes

### Comentario 1

Buenas tardes, respecto al eje 1 y el programa de deporte me parece muy interesante y necesario. Además acerca el deporte a todo el territorio. Pero añadiría un colectivo muy importante que no se contempla ni en los deportes escolares. Hay una edad donde es importante establecer la base de unos hábitos de vida saludables. Son los niños y niñas menores de seis años que muchas veces no tienen la oportunidad de acceder a actividades deportivas.

### Respuesta

Es cierto que el deporte, o en términos amplios, la actividad física, es muy importante en los primeros años de vida. Sin embargo, en el tramo de edad a que hace referencia el comentario, de los 3 a los 6 años, su práctica colectiva como actividad extraescolar plantea problemas complejos, no ya de compatibilización con la vida familiar, que en esas edades es fundamental para el desarrollo psicoafectivo, sino también de idoneidad, organización y seguridad. Todo esto ha desaconsejado integrar a este colectivo en las actividades deportivas escolares impulsadas desde el Cabildo. Sin embargo, el plan de piscinas que el Cabildo lleva más decenio desarrollando ha posibilitado el aprendizaje y la práctica de la natación, posiblemente el deporte más adecuado a estas edades, bajo supervisión especializada y durante todo el año.

### Comentario 2

En el apartado de mejora de las instalaciones deportivas se contempla únicamente la mejora de las instalaciones municipales.

Existe un gran número de clubes deportivos que utilizan instalaciones escolares de titularidad de la Consejería de Educación, que son cedidas por los centros al no poder disponer de otras instalaciones. Muchas de estas instalaciones (principalmente centros de ESO y Bachillerato) no ofrecen las mejores condiciones para la práctica de deportes (pavimentos, equipamiento, instalaciones no cubiertas,...). Estos centros carecen de recursos para la mejora de las instalaciones, y su justificación frente a la Consejería en ocasiones es de difícil justificación, al estar destinado a otro fin que no es el educativo del centro.

La adecuación y mejora de estas instalaciones debería abordarse conjuntamente con la Consejería de Educación, dada la doble vertiente del colectivo beneficiado: escolares de los centros y clubes deportivos.

### Respuesta

El Cabildo lleva muchos años realizando dentro del Plan de Cooperación mejoras en equipamientos ligados a centros escolares, aunque se exigen dos condiciones: que los equipamientos deportivos puedan ser utilizados por un colectivo más amplio que el alumnado del centro y que el ayuntamiento, generalmente propietario de la instalación, lo solicite y autorice.

## Programa 1.5 TF Digital

### Comentario 1

Consideramos que todas las acciones englobadas en el subprograma 1.2.2 servirán de base para el desarrollo de los proyectos de Smart Island, sobre todo en lo referido al muestreo y toma de datos. Consideramos que de cara al futuro y al desarrollo de nuevas tecnologías y al aumento de la densidad y número de indicadores, las infraestructuras que den soporte a dicho subprograma y por ende al proyecto de Smart Island, deberían de estar basadas en infraestructuras de fibra óptica en la medida de lo posible dejando únicamente las tecnologías radio para aquellos entornos en los que no sea viable técnica o económicamente acceder con infraestructuras fijas.

Del mismo modo, dado que la corporación dispone de un operador neutro de telecomunicaciones entre sus empresas participadas, y que ha venido desarrollando un proyecto de red de autoprestación equipando a sus principales sedes de equipos de comunicaciones disminuyendo de esta manera la dependencia de operadores de telecomunicaciones, consideramos que la corporación ha de ir más allá (dentro de los márgenes que la legislación sectorial le permita), dotando de equipamiento y comunicaciones a aquellos ayuntamiento que los liciten.

### Respuesta

Al respecto de la aportación anterior, se realiza la siguiente valoración:

En la primera parte del comentario, se pone en relación el subprograma 1.2.2 (“Conectividad y conexiones singulares”, del Programa Tenerife Innova), con el subprograma 1.5.1 (“Tenerife Isla Inteligente”, del Programa Tenerife Digital). Esto resulta acertado, puesto que, efectivamente, la capacidad de transportar los datos recogidos por una sensorización del territorio, es una de las características esenciales de un proyecto de Smart City o, en este caso, Smart Island. En consecuencia, en toda lógica y en consonancia con el comentario formulado, ambos programas deben ser gestionados de forma coordinada. En cuanto a la conveniencia basar esta infraestructura en tecnología de fibra óptica en la medida de lo posible, se trata de una cuestión que debería abordarse en el marco del Programa Tenerife Innova, aunque desde la perspectiva de la iniciativa Smart Island, se entiende que ese debe ser el criterio general, considerando, como condicionantes técnicos y económicos, la complicada orografía de nuestra isla y la distribución de los núcleos de población.

En la segunda parte del comentario, se sugiere que el Cabildo debería dotar también de equipamiento y comunicaciones a los ayuntamientos. En primer lugar, sería necesario conocer a qué se refiere exactamente el comentario por “equipamiento y comunicaciones”, pues, a priori, la planta interna (la instalación “de puertas adentro”) de los ayuntamientos no se consideraría como parte de la red de autoprestación. En todo caso, esta cuestión debería abordarse en el marco del Programa Tenerife Innova, lo que excede el ámbito del presente informe.

Como conclusión, aunque la aportación se ha centrado en una materia perteneciente al Programa Tenerife Innova, la valoración se considera positiva y deberá tenerse en cuenta a la hora de realizar la necesaria coordinación entre los programas Tenerife Digital y Tenerife Innova, ambos pertenecientes al Eje 1: Tenerife 2030.

## 3. Eje 2: Acción Social

### Programa 2.1 Plan de Infraestructura sociosanitarias

#### Comentario 1

##### Fortalezas

1. Se pone en valor la necesidad mejorar la cobertura existente de recursos residenciales y mejorar la calidad de infraestructuras

##### Debilidades

- Se establece un incremento de plazas de 1.423 sin criterio. No existe un diagnóstico previo de la demanda y análisis de la oferta actual (IASS, Fundaciones y Municipales).
- En el propio documento se habla de un incremento de plazas que no tiene en cuenta la demanda real futura, ya que no considera incrementos demográficos.
- No hay financiación. Ni se conoce cuál será la aportación del Cabildo Insular de Tenerife ni existe convenio de ningún tipo con la Consejería de Empleo, Políticas Sociales y Vivienda del Gobierno de Canarias. En definitiva es una línea en el marco estratégico plurianual sin financiación.

##### Amenazas

1. Envejecimiento de la población en Canarias

##### Oportunidades

1. Se abren oportunidades de empleo en el sector de la tercera edad, deberían plantearse la posibilidad de crear convenios de colaboración público- privados.

#### Respuesta

### Programa 2.2. Insular de Red de Casas de la Juventud

#### Comentario 1

##### Fortalezas

1. La amplia red de Casas de Juventud existente en las islas.

##### Debilidades

1. No hay financiación garantizada. Únicamente se establece financiación para la construcción de las casas pendientes (Santa Cruz, Santa Úrsula, Icod de los Vinos, Arafo, La Laguna y Vilaflor).
2. No se establece cual es el gasto corriente por año y centro en cada Casa de la Juventud.
3. Se establece la construcción de una serie de nuevas casas de la juventud, que completaran las existentes y se esboza un desarrollo participativo de un "plan inicial de casas de juventud" pero del que en la actualidad no existe ningún diagnóstico. Es decir, se construye primero una serie de casas de la juventud y luego nos preguntamos qué se va a realizar en ellas. En Ciudadanos consideramos prioritario la realización de un primer estado del arte para posteriormente proponer las acciones que

potencien esta iniciativa.

Amenazas

1 Elevado desempleo juvenil en Canarias (Tasa de paro menores 25 EPA, 2016T2, 45,81 %)

Oportunidades

1 Es una excelente oportunidad a través de las casas de juventud poder conocer la realidad de nuestros jóvenes y darles la formación necesaria para incorporarse al mercado laboral a la mayor brevedad.

### **Respuesta**

El Cabildo desarrolla la Red de Casas de la Juventud en cooperación con los ayuntamientos de la isla, cofinanciando su proyecto, construcción y equipamiento. Por ello en su presupuesto aparecen las partidas de inversión correspondientes. También impulsa su actividad y coopera en las mejoras necesarias durante su operación, pero no hay que olvidar que son un equipamiento sociocultural más, de propiedad y gestión municipal, es el ayuntamiento el que solicita la construcción de la instalación y el que se hace cargo y costea su gestión una vez finalizada, por lo que estas partidas de gasto corriente anual no aparecen en el presupuesto insular.

Por último, hay que indicar que se ha realizado en este ejercicio un estudio sociológico de la juventud de la isla cuyos resultados permitirán mejorar el enfoque de la actividad de la corporación en materia de políticas juveniles para 2018.

## **Programa 2.3. Programa de Vivienda**

### **Comentario 1**

Con respeto al programa decir únicamente que si bien la adhesión al plan estatal de rehabilitación edificatoria y regeneración y renovación urbano sí tiene ficha financiera fundamentada en acuerdos plenarios y por tanto dispone de fondos, el programa insular de rehabilitación de viviendas únicamente está aprobado para el año 2016, por tanto las cifras para los ejercicios hasta el 2023 son puras estimaciones que no tienen concreción presupuestaria mediante documentos de futuro en el presupuesto de la corporación .

Asimismo, no hay indicadores de seguimiento de las actuaciones para poder conocer la consecución de los objetivos, de una forma clara y medible.

### **Respuesta**

Las aportaciones al plan insular de rehabilitación se concretan año a año, con base en la ficha financiera plurianual del MED I para el programa, que fue aprobada por el Pleno de la Corporación como Marco previéndose que fuera reajustada anualmente en función de las disponibilidades presupuestarias reales. Evidentemente, se trata de estimaciones, como lo son la práctica totalidad de las previsiones financieras a largo plazo.

Los indicadores cuantitativos que permitirán seguir de forma medible la consecución de los objetivos están aprobados para el MED I y para el subconjunto del MED I financiado a través del FDCAN y son:

Exclusivos del MED I:

RE061 Número de Municipios suscritos a convenios de colaboración (Estado, Comunidad Autónoma y Ayuntamientos) para proyectos de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas



RE062 Número de viviendas rehabilitadas y mejoradas en términos de accesibilidad y habitabilidad

Para el MEDI-FDCAN:

2.6.1 Población beneficiaria de la infraestructura de viviendas

2.6.2 Número de viviendas sociales creadas o rehabilitadas

2.6.3 Superficie de viviendas sociales creadas o rehabilitadas

## **Programa 2.4. DUSI del Área Metropolitana**

### **Comentario 1**

Con respecto a la actuación 1: Plataforma de gestión social (CRM) para la transformación de la acción de gobierno y puesta en marcha de un nodo de interoperabilidad e intraoperabilidad, cuyo objetivo principal es la mejora de la administración consideramos un error limitarlo a 5 barrios del distrito suroeste. Debe ampliarse a la totalidad de la isla y concretamente se debería hacer más esfuerzo en el sur y el norte de la isla, evitando entre otras cosas desplazamientos innecesarios.

Con respecto al resto de actuaciones, destacar que las fichas financieras son simples estimaciones, no hay compromisos en el presupuesto de la corporación.

Destacar el programa de empleo para la rehabilitación del entorno urbano en el área metropolitana, cuya plan financiero es 0 euros.

Así mismo, las acciones incluidas en este programa carecen nuevamente de indicadores de seguimientos objetivos y medibles.

### **Respuesta**

La plataforma de gestión social tiene un interés especial en la zona metropolitana, donde a las divisiones administrativas se superpone una realidad urbana y social continua, por lo que la gestión conjunta de recursos los optimiza. Dada la envergadura, complejidad y alcance de la actuación de CRM, es prudente comenzar con un proyecto piloto en la zona más adecuada, ampliando el alcance al resto de comarcas de la isla de considerarse de interés.

No se entiende por qué se indica que la ficha financiera de la línea 2.4. 5 Empleo para la rehabilitación del entorno urbano es de 0 euros, dado que, como se indica en el programa, las anualidades 2016 a 2021 son, respectivamente: 70.000; 2.925.000; 2.203.600; 2.206.600; 2.266.600; 2.883.500 euros.

## 4. Eje 3: Infraestructuras

### Comentario 1

*Nota: Se trata de un comentario genérico sobre el EJE 3 procedente del documento que entregó Ciudadanos.*

Dando por supuesto que las cantidades que se aplica a cada proyecto deben venir dadas por un estudio pormenorizado de las actuaciones a realizar, detectamos que en general, no se incide en el control efectivo del desarrollo y ejecución de los proyectos.

Se habla de reuniones con las distintas partes pero el control de este gasto no está verdaderamente detallado.

Hay que fiscalizar la ejecución y el gasto real realizado en las distintas acciones propuestas para evitar desviaciones presupuestarias que tan comunes son en la gestión de lo público.

### Respuesta

**Respecto de cómo se realiza la estimación del coste de la actuación en los programas:** Los programas del eje 3 se concretan en su práctica totalidad en obra pública. El proyecto de ejecución es el documento que define con precisión el coste de la obra, tras un proceso de definición detallada de la misma, mediciones, materiales y calidades, etc. Como es lógico en una programación a 5-6 años, no se dispone en el momento de definición del programa de los proyectos de ejecución de todas las actuaciones. En estos casos, el coste de la intervención proyectada se estima con base a estándares y costes unitarios de uso general, bien publicados por asociaciones del sector, bien medias estadísticas de obras anteriores del mismo tipo. Estos costes unitarios, expresados normalmente en euros por unidad de obra a ejecutar: euros por metro lineal o cuadrado de vía, euros por metro cuadrado de superficie edificada, etc, se multiplican por el número de unidades de obra previsto (longitud de la vía a mejorar, por ejemplo) para hallar un coste estimado total, que es el que se utiliza en la programación. Lógicamente, son aproximaciones, que sufren ajustes al redactarse el proyecto, y que vuelven a verse modificadas en el procedimiento de adjudicación, dado que las empresas suelen hacer bajas, y durante la ejecución, donde se producen incidencias que pueden resultar en variaciones de coste.

**Respecto del control efectivo del desarrollo y ejecución de los proyectos:** Las obras individuales son objeto de las medidas habituales en la Administración de control y seguimiento de la ejecución: certificaciones de las mediciones de obra ejecutada y revisión de calidad de la misma por el Director de Obra, supervisión de las certificaciones por los técnicos de área primero y la Intervención, después. Estudio y aprobación de modificaciones, excesos de medición, precios contradictorios, etc. En segundo lugar, las desviaciones en los niveles "línea" y "programa" son seguidas y controladas desde el área de Hacienda, que establece los límites de gasto en esos niveles con carácter anual. Por último, el sistema de control específico del MEDII incluye un Cuadro de Mandos Integral que permitirá el seguimiento de las desviaciones de todo tipo, en actuaciones del eje 3 y de los restantes, tanto a nivel actuación, como o a niveles de agregación superior.

### **Programa 3.1 Plan de Cooperación Municipal**

#### **Comentario 1**

No viene reflejado ningún tipo de control así como poca interacción de los vecinos en el mismo. Este plan parece dejar gran parte de la responsabilidad al albedrío de los criterios municipales, transmitiendo también la sensación de haber dejado al margen de su desarrollo a los usuarios.

#### **Respuesta**

No se entiende bien el comentario respecto de la no existencia de control. En cuanto a sus criterios, reparto de recursos y definición de obras, el plan está sujeto a aprobación, no solo del Cabildo, sino también del Consejo Insular de Administraciones Territoriales. En lo que se refiere a su ejecución, es controlada presupuestariamente por el área de Hacienda, y técnicamente por el Área gestora; el programa dedica un apartado (ver plan de acción) a describir este seguimiento.

Es cierto que, una vez sentadas y consensuadas las bases para la selección de actuaciones, la participación del Ayuntamiento en la decisión de la obra concreta a realizar es decisiva; se presupone que es la corporación municipal la que está en continuo contacto con los vecinos, conoce su territorio y sabe de sus necesidades prioritarias. La participación vecinal se realiza informalmente a través este trato cotidiano y, formalmente, en el plazo de información pública del proyecto.

### **Programa 3.2 Plan de Carreteras**

#### **Comentario 1**

Este programa se divide, a su vez, en tres subprogramas:

Subprograma 3.2.1. Carreteras Insulares. Se consideran siete (7) líneas de actuación y se asignan 194 millones de euros de 2016 a 2021.

Subprograma 3.2.2. Carreteras Regionales. Se considera n cinco líneas de actuación y se asignan 145 millones de euros para el periodo 2016-2021.

Subprograma 3.2.3. Conservaciones. 59 millones de euros entre 2016 y 2021.

De modo general, se echa en falta un análisis coste- beneficio de los proyectos de inversión para analizar sus costes, beneficios sociales y sostenibilidad, desechando aquellos proyectos que no sean socialmente rentables y priorizando los que sean más rentables para la sociedad en su conjunto, teniendo en cuenta factores como las accidentes, contaminación, ahorro de tiempo para los usuarios, coste del combustible, etc. Su utilización generalizada permitiría una mayor eficiencia y equidad en la asignación de fondos públicos a los distintos proyectos de inversión. Existen metodologías estandarizadas internacional y nacionalmente para realizar estos análisis, pero el Cabildo de Tenerife sigue sin emplearlas, utilizando en cambio sus propios criterios de priorización, que no son los más aconsejables.

Igualmente, el Marco de Actuaciones parece favorecer la puesta en marcha de múltiples actuaciones simultáneamente pero, debido al escaso presupuesto destinado o al efecto, se prolongan en el tiempo de forma innecesaria, con las consecuentes molestias para los usuarios. Sería más efectivo y razonable concentrar los esfuerzos en las actuaciones prioritarias, ejecutándolas en un menor periodo

de tiempo e iniciando las siguientes actuaciones una vez las primeras se hayan realizado, con el fin de reducir las molestias de los usuarios al mínimo y maximizar las capacidades operativas.

En lo que respecta a los indicadores de seguimiento, llama la atención la ausencia de indicador alguno que refleje el número de horas anuales perdidas por los usuarios en los atascos de tráfico en las vías de transporte de la isla, así como los tiempos medios de desplazamiento en hora punta entre las localidades de referencia de las distintas zonas de la isla, en especial en los lugares más conflictivos. Si de verdad se desea conocer la capacidad de movilidad de los usuarios, este tipo de indicadores resulta más práctico y representativo que los kilómetros de carreteras en los que se ha actuado, pues informan sobre la efectividad de la actuación, y no de su cuantía.

En el subprograma 3.2.1. - Carreteras Insulares, dentro de la categoría de rehabilitación/refuerzo de firmes, resulta llamativo que la inversión programada durante los años 2016 y 2017 (casi 21 millones de euros cada año) multiplique por cinco la media de las inversiones previstas durante los años 2018-2021 (de entre 3,5 y 4,75 millones de euros cada año). Este hecho habla a las claras del lamentable estado de conservación de las carreteras de Tenerife, sin duda las que peor estado presentan en toda Canarias, producto de la dejación de funciones del Cabildo de Tenerife desde hace casi una década, en la que los gastos de conservación y rehabilitación en carreteras se han venido reduciendo año tras año hasta dejarlas en un estado lamentable.

Subprograma 3.2.2. - Carreteras Regionales. La mayoría de las inversiones no se acometerán hasta el año 2018, pudiendo catalogarse los años 2016 y 2017 casi como años perdidos para el objetivo de mejorar estas vías que, sin embargo, son las que soportan el mayor tráfico de vehículos y los mayores inconvenientes, en forma de atascos para los usuarios. Así en 2016 se invertirá menos de un millón de euros en las carreteras regionales y en 2017 algo más de 15 millones, cuando en 2018 esa cifra ascenderá a 46,7 millones y entre 2019 y 2021 rondará los 30 millones anuales. Pese a que la responsabilidad principal sobre su estado actual debido a la reiterada ausencia de inversiones durante el último quinquenio recae sobre el Gobierno de Canarias, el Cabildo de Tenerife, como responsable último de la movilidad intrainsular podría realizar un mayor esfuerzo, aunque posteriormente reclamara las compensaciones oportunas a la administración regional.

En este apartado, además, la política de dilatar las obras durante un número innecesario de años alcanza su máxima expresión. No existe ni una sola actuación que se acometa en una sola anualidad, pese a que algunas de ellas son de muy reducida cuantía (menos de un millón de euros). Y actuaciones de urgencia, como las necesarias para reducir los permanentes colapsos en la TF-5, se dilatan durante cuatro o cinco años. Así, la ampliación del tronco de la TF-5 entre el Aeropuerto y Guamasa (apenas 4 km.), con un coste de apenas 6.180.000 euros se acomete nada menos que en cinco anualidades (entre 2016 y 2020). El posible carril BUS-VAO en la TF-5, que priorizaría el transporte público o en vehículos de alta ocupación (tres o más viajeros), reduciendo la congestión, ni se contempla antes de 2021.

Por otro lado, el cierre del Anillo Insular a través del túnel de Erjos, el único tramo del que tenemos constancia que se ha realizado un análisis coste beneficio, permitiría ahorrar a la isla nada menos que 269 millones de euros anuales en costes sociales, pero su ejecución se extiende igualmente al menos hasta 2021, pese a que las obras podrían realizarse entre dos y tres años, de aportar los recursos necesarios para ello.

Subprograma 3.2.3. Conservaciones. Los recursos para conservación de carreteras se duplican a partir de 2017 respecto a los asignados en 2016, pasando de algo más de 5 millones de euros hasta casi 11 millones de euros. Se trata de una buena decisión, que corrige la escasa asignación de

recursos previa, ya que la mala conservación de las carreteras puede ocasionar un mayor riesgo de accidentes, así como un mayor gasto en rehabilitación a largo plazo.

## **Respuesta**

- Respecto a los criterios de priorización han sido los ya destacados en el MEDÍ; la aplicación de los criterios anteriormente comentados conllevará actuaciones que supongan aumentos en la capacidad tanto de enlaces como de tramos genéricos de las vías, mejora de la funcionalidad de las mismas, mejoras en la coexistencia de tráficos de distinta naturaleza lo que traerá aparejado mayores velocidades medias de circulación de los vehículos lo que tiene una traducción directa en la disminución de las horas perdidas por los usuarios de la infraestructura viaria insular, disminución de la contaminación (indicadores estos explicitados en el comentario 1 al Programa 3.2).
- Respecto el beneficio a la colectividad de las actuaciones incluidas en el MEDÍ queda garantizado y está directamente relacionado con el criterio de priorización considerado de intensidad media diaria de vehículos IMD según el cual se invertirá primero en aquellas carreteras con mayor número de usuarios.
- Por otro lado, en lo relativo a la dilación en el tiempo, con posibles años perdidos, de algunas de las actuaciones contenidas en el MEDÍ hay que decir que algunas de ellas concurren los siguientes aspectos: inversiones considerables, que involucran a varios municipios, previsiblemente un gran número de expropiaciones, tramitación ambiental ineludible,...Con este escenario la prudencia aconseja la asunción de determinadas holguras que incorporen dichos periodos en los que el expediente está vivo y no hay obra ejecutándose lo que puede llegar a interpretarse, como así ha pasado, como una excesiva duración de la obra con años perdidos. A mayor abundamiento en lo anteriormente comentado, con el periodo de licitación de las obras sucedería exactamente lo mismo: expediente vivo sin obra ejecutándose pero que debe de tenerse en cuenta en la programación. Todo ello con la inevitable e inherente incertidumbre que se tiene en este tipo de programaciones, mayor cuanto más lejano es el año considerado.
- Además, el periodo mínimo de tiempo considerado en el MEDÍ ha sido el año, considerándose inmanejable, a los efectos de la programación del MEDÍ, plazos inferiores de tiempo; lo que viene a decir que cualquier actuación durará años enteros no siendo posible la estimación por meses, aspecto este que se reserva a los correspondientes proyectos de ejecución.

## **Programa 3.3 Programa de mejora de recorridos ciclistas**

### **Comentario 1**

Positivo: el documento nombra como idea clave la homogeneización en la isla del uso de la bicicleta. Cierto es que no desarrolla en profundidad esta idea, pero ya únicamente esto es la base del proyecto. Comentarios generales:-en algunas ocasiones no queda más remedio que compartir el carril entre usuarios de la bicicleta y usuarios de vehículos a motor, para esto, creo que es clave, recordar y dar visibilidad a todos los usuarios de la vía, que dicho tramo es compartido. La señalización vertical es importante, pero también lo es la horizontal sobre la propia vía. Que las bicicletas se coloquen delante de los vehículos les da mayor protección. Fig. 1. Señalización horizontal. Uso compartido de la vía en casco urbano. La promoción del uso de la bicicleta comienza por dar ejemplo usando la misma. Encalles peatonales es frecuente ver a la policía local en coches, invadiendo zonas destinadas a las personas, esto se puede realizar en bicicleta. Fig 2. Policía usando la bicicleta. Una idea clave debe

ser el binomio transporte público-Bicicleta. En este sentido, en la isla, únicamente se puede usar el tranvía con la bicicleta, pero como usuario de ambos, he detectado que la bicicleta debería tener un vagón con una mayor capacidad (pero no exclusivo para la bicicleta) y con el fin de evitar incomodidades con los que no la usan. En el área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife, existen 3 centros universitarios dependientes de la ULL en mayor o menor medida, Náutica, Turismo y la EUE Ntra. Sra. de Candelaria. El resto de centros universitarios, concentrados fundamentalmente en La Laguna deben disponer igualmente de una red que los interconecte entre sí. El fomento del uso de la bicicleta debería pasar por estos centros inexcusablemente como germen de promoción de uso de la misma. Una red que conecte dichos centros favorece la movilidad estudiantil, la del profesorado, y puede ser usada por cualquier usuario de forma segura. Fig 3. Carril bici (por la acera) de sentido único. Medidas sencillas como son el pintado de las vías, que recuerden el uso compartido, recuerdan a todos que la bicicleta puede ser usada. El gasto en esta medida es relativamente poco. Pero aporta visibilidad, que es lo que se está buscando. La identificación de las dificultades para el uso de la bicicleta en la isla de Tenerife como elemento de movilidad sostenible deben ser puestas de manifiesto, pues son un obstáculo para que, teniendo todos los ingredientes para sacar adelante el uso de la bicicleta de forma cotidiana (para comprar el periódico por ejemplo), ésta no sea usada. La orografía de Tenerife hace, que incluso con todos los puntos a favor, coger una bicicleta se torne a veces duro, sobre todo, para determinados colectivos de personas. Es por ello, que la asistencia al pedaleo, se torna como medida muy interesante a desarrollar por la administración, implementando medidas para favorecer su uso. Fig 4. Copenhague wheel (tracción trasera) Fig 5. Geo orbital (tracción delantera). Por último y no menos importante debe ser abordado el tema de los aparcamientos de las bicicletas, en su amplio aspecto ([http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf)) debiendo considerar los sistemas más adecuados en seguridad, así como su localización. Fig. 6. Sistema de aparcamiento Fig. 7. Sistema de U invertida. Para más detalles le rogamos se pongan en contacto con el colectivo Tenerife por la bici, en el correo:tenerifeporlabici@gmail.com

## **Respuesta**

El comentario uno, hace referencia a temas para favorecer la movilidad en bicicleta por cascos urbanos, fuera de nuestro ámbito.

Por parte del Cabildo se ha contemplado en el Programa de Gastos 3.3, una "Campaña de concienciación de todos los usuarios" con el fin de facilitar la intermodalidad y el respeto mutuo entre todos los usuarios con derecho a transitar por la vía. Esta línea de actuación, se plantea para que tenga un ámbito tanto insular como urbano, de manera que todos los usuarios, sean de la modalidad que sean, se sensibilicen en cuanto al derecho de cada uno de los modelos de movilidad a coexistir, peatón-bici-automóvil.

Por otra parte, este Programa de Gastos también contempla para el año 2016 la creación de un Documento Técnico "BASES Y CRITERIOS PARA EL DESARROLLO INSULAR DE LA BICICLETA", en donde se pretende agrupar y homogeneizar, todas las directrices y normativas vigentes, para un correcto desarrollo del uso de la bicicleta a nivel insular y que sirva de marco técnico tanto para los técnicos municipales como para los insulares, por razones de globalidad y coherencia.

En ellos se analizarán todas las cuestiones que se plantean en este comentario 1, tales como;

- Visibilidad en tramos compartidos.
- Mejora del binomio transporte público-bicicleta.
- Mejora de recorridos ciclables en el entramado universitario de la ULL.
- Sistemas de aparcamientos de bicicletas.

## **Comentario 2**

Se debería incidir con más presupuesto ya que es de capital importancia por el impacto como destino del turismo ecológico. Se habla poco de los senderos dentro de la masa forestal, donde tenemos rutas y parajes extraordinarios ya que en este momento está muy mal señalizado. Es importante que se desarrolle no sólo para el turismo sino para uso local y que haya rutas de transporte público que permita cargar con bicicletas hasta las cabeceras de dichas rutas.

## **Respuesta**

Ante esto, aclaramos que el concepto inicial del Programa de Gastos para el desarrollo de las actuaciones de Mejora de Recorridos Ciclistas, es un documento vivo, en el que se pretende ir incrementando las cantidades presupuestarias según necesidades viables.

## **Programa 3.4.- Programa de Paisajes**

### **Comentario 1**

Este apartado es de los mejores del Plan, con unos objetivos completos y un correcto desarrollo visual.

## **Respuesta**

Se agradece la valoración positiva de la iniciativa

## **Programa 3.5.- Estrategia de Desarrollo de Puertos**

### **Comentario 1**

Me llama la atención la aparición del Puerto de Fonsalía "en sustitución del de Los Cristianos, cuyas comunicaciones con la red de carreteras (que) se encuentran muy condicionadas por la expansión urbana y cuya eventual ampliación tropieza con el obstáculo de tener que desarrollarse en un ámbito urbano altamente consolidado y con usos recreativos y turísticos de gran magnitud."

¿El Cabildo ha explorado con rigor la alternativa de mantener el Puerto de Los Cristianos e integrar las actividades urbanas y portuarias? Un puerto es un motor comercial y de actividad para las ciudades si se organizan y gestionan adecuadamente. En los Cristianos existe la posibilidad de que esto suceda al igual que se está planteando en el proyecto del Puerto de la Cruz, que no solo mejorará las comunicaciones insulares por vía marítima, sino que se espera que tenga un impacto relevante en la regeneración del ámbito turístico, a día de hoy en total decadencia.

¿Cuáles son los argumentos que se defienden para la creación de un nuevo puerto en uno de los pocos puntos de la Isla donde la costa no ha sido aun totalmente urbanizada? El intento de mostrar el Puerto de Fonsalía como una isla que mantiene inalterada la costa natural parece una caricatura y recuerda a la película hollywoodiense Waterworld de Kevin Cosner, como se recordará un total fracaso financiero.

¿Por qué antes de seguir con políticas desarrollistas de consumo de suelo sin planificación ni criterio más allá de la ganancia fácil no comenzamos a creernos y a apostar por la regeneración de los tejidos urbanos existentes? Un camino más difícil, pero de seguro con mejores resultados para el conjunto de la comunidad. Si acabamos con la gallina, ¿quién pondrá los huevos?

Si somos capaces de llegar a soluciones como la abordada en el Puerto de la Cruz, por qué seguimos siendo capaces de proponer aberraciones como el Puerto de Fonsalía.

Uno de los ejes principales de desarrollo de la Comunidad Europea para este nuevo comienzo de siglo es la regeneración de los núcleos urbanos. Aprovechemos la tendencia y sumemos nuestros

esfuerzos para mejorar los tejidos urbanos que ya tenemos. Corremos el riesgo de que estos se sigan degenerando y caigamos en una espiral difícil de solucionar. Los Cristianos es un tejido urbano necesitado de inversión y de políticas de regeneración. La integración y mejora de su puerto en el ámbito urbano debe de ser acicate y revulsivo para la puesta en valor de este tejido otrora atractivo y lanzadera de los desarrollos turísticos de la Isla.

## **Respuesta**

Al respecto hay que señalar, que ya desde la elaboración del PIOT se planteó la necesidad de trasladar la actividad comercial que conlleva la comunicación de Tenerife con La Palma, La Gomera y el Hierro y la potencialidad de desarrollo que estas líneas tienen, tanto en su vertiente de pasaje como de mercancías, a un puerto no engullido por el proceso urbanizador que supone Los Cristianos y con unos accesos específicos que no alterasen la configuración urbana y turística del núcleo que actualmente acoge la infraestructura portuaria.

Tanto era así que inicialmente el puerto de Fonsalía estaba catalogado como puerto de interés general año 1992, competencia del Ministerio de Fomento y fue en el año 2004 cuando, tras una ardua negociación entre la Administración del Estado y el Gobierno de Canarias, pasó a ser de interés regional.

La idea es, precisamente potenciar el puerto de Los cristianos como un puerto deportivo y de ocio náutico que complemente y revalorice la planta alojativa y que permita la rehabilitación de la playa de los Tarajales como medida complementaria y haga de la herrada de Los Cristianos un puerto pesquero y deportivo acorde con lo que se espera del destino evitando la proliferación del tráfico de camiones y vehículos que genere una enorme congestión en las vías de acceso que discurren por medio del núcleo y dar un mejor destino a la enorme superficie que consumen los aparcamientos de embarque.

A ello se une la opinión generalizada que el tráfico comercial el puerto de los Cristianos apenas genera actividad económica en el núcleo, puesto que tanto los pasajeros que van en su vehículo como en excursiones o en guagua de la compañía, parte y recala junto a la estación marítima dentro del puerto, cuando no en la propia bodega del buque.

## **Comentario 2**

Este programa incluye dos líneas de actuación: el puerto del Puerto de la Cruz y el Puerto de Fonsalía. Sin embargo, para este último no se prevé inversión alguna en el periodo presupuestado 2016-2021.

Respecto al puerto del Puerto de la Cruz se prevé la inversión conjuntamente con el Gobierno de Canarias y un concesionario privado para crear un puerto deportivo para 780 atraques, un refugio pesquero, un muelle de atraque para dos cruceros y un espacio de aparcamiento, servicios portuarios, ocio, restauración y comercial en la zona de tierra anexa al puerto deportivo. El proyecto prevé ejecutarse entre 2018 y 2025. Entre 2018 2021 costará casi 72 millones de euros. El coste total se estima en 157 millones de euros.

Nadie puede negar que, en lo referente a las instalaciones terrestres, los servicios de aparcamiento, ocio, restauración y comerciales pueden servir para revitalizar la oferta turística del Puerto de la Cruz, una zona turística en declive, pero las dimensiones y los costes del puerto parecen excesivas. Con 780 amarres para embarcaciones deportivas, sería un puerto deportivo de dimensiones similares al de Santa Cruz de Tenerife, que no está precisamente a pleno rendimiento, y ofrece una condiciones



marítimas mucho más complicadas para la navegación, al sufrir la costa norte de la isla de Tenerife de mares más bravíos que la costa sur, lo que haría muy complicado durante un buen número de días al año la salida y entrada al puerto para las embarcaciones de recreo de menor eslora.

La mayor parte del excesivo coste de la obra se debe al empeño en habilitar el puerto para cruceros turísticos y transportes ro-ro, ya que obliga a extender el espigón hasta aguas mucho más profundas, incrementando exponencialmente su coste. Sin embargo, nadie parece haberse planteado previamente si existe demanda para una oferta semejante, ya que, de otro modo, correremos el riesgo de volver a construir una instalación que nadie utilizaría, tal y como ha sucedido en el pasado en España con tantos aeropuertos sin aviones o estaciones de AVE sin apenas pasajeros. Las navieras regulares no parecen estar interesadas en operar desde el Puerto de la Cruz, pues la demanda de tráfico con la isla de la Palma no lo permite destinar un buque en exclusiva para un tráfico de pasajeros tan reducido, aunque sí estarían dispuestas a hacerlo desde el Puerto de Fonsalía, al que no se destina presupuesto al menos hasta 2021, ya que desde ese puerto podrían operar con todas las islas occidentales (La Gomera, El Hierro y La Palma). En cuanto a los cruceros turísticos convendría sondear a los principales operadores para conocer su disposición a trabajar en este potencial puerto antes de acometer semejante inversión, que podría reducirse sustancialmente si no se habilitara para este tipo de embarcaciones. A priori, con las instalaciones previstas únicamente podrían operar cruceros turísticos de hasta 80 metros de eslora y 100 pasajeros, que no son los habituales que transitan por nuestras aguas, cuyas dimensiones son muy superiores, así que no existirán tantos operadores interesados en recalar en las nuevas instalaciones.

En cuanto al Puerto de Fonsalía, con un coste de construcción de unos 200 millones de euros, su potencialidad es evidente, al permitir concentrar las operaciones con las tres islas más occidentales (La Gomera, El Hierro y La Palma) desde un mismo punto, lo que permitiría una mayor eficiencia y uso de las embarcaciones para los operadores. Asimismo, se reduciría el tiempo de traslado tanto con La Gomera como, especialmente, con la isla de La Palma, con el beneficio asociado en términos de ahorros de tiempo y, previsiblemente, de dinero para los usuarios, más de un millón al año. La demanda para su uso existe, y los operadores lo reclaman con insistencia, pero se ha priorizado la inversión en el puerto del Puerto de la Cruz en detrimento de la del Puerto de Fonsalía sin ningún análisis coste-beneficio que lo avale, ya que a priori no parece justificado. El propio Marco Estratégico lo define como un "puerto Estratégico para la conectividad con las islas menores y mejora de la actividad logística portuaria", pero prioriza en términos de recursos el del Puerto de la Cruz, en su lugar.

## **Respuesta**

Al respecto hay que señalar que desde la Corporación Insular se considera que ambas instalaciones portuarias son necesarias para la Isla, pero con una matización importante. En el caso del puerto del Puerto de La Cruz su desarrollo requiere de un liderazgo institucional que apueste realmente por desarrollar una infraestructura como esta, vital para el desarrollo económico del norte de la isla y, además, su financiación requerirá de una contribución muy significativa de fondos públicos.

En el caso del puerto de Fonsalía, el Gobierno de Canarias, titular de dicho puerto, ha manifestado su voluntad de proceder a su desarrollo y dada su localización en el sur de la isla y la perspectiva de que en él se concentre la comunicación con las tres islas occidentales, así como la potencialidad turística de toda la comarca Sur y el déficit de atraques para embarcaciones deportivas, hace previsible que la financiación de una infraestructura de esta naturaleza pueda disponer de múltiples vías que minimicen la aportación pública

## Programa 3.6. Estrategia de Mejora de la Movilidad

### Línea 3.6.1 Infraestructuras de fomento del intercambio y sistemas inteligentes de transporte

#### Comentario 1

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.6.1. Infraestructuras de fomento del intercambio y sistemas inteligentes de transporte. Destina 2,7 millones para intercambiadores y estaciones de guaguas, 7,5 millones para monética para la empresa pública de transporte TITSA, 0 euros para el desarrollo de recursos tecnológicos que fomenten el uso del coche compartido y 1 millón de euros para el carril bus de Padre Anchieta en su acceso desde Santa Cruz.

En esta línea de actuación llama la atención la preponderancia en términos de recursos que se concede a la monética de TITSA (básicamente el pago a través de tarjetas sin contacto) y la nula aportación de fondos para el fomento del uso del coche compartido. No parece que el mayor problema de servicio público de TITSA sea la ausencia de este nuevo medio de pago, sino la escasa puntualidad y frecuencia del servicio, el elevado número de averías de sus guaguas, así como el alto costo de los billetes, lo que está más relacionado con su gestión que con la monética. En cuanto al fomento del uso compartido del coche, resulta llamativa la pretensión del Cabildo de desarrollar una plataforma tecnológica propia para fomentar su uso o utilizar la página Web del ayuntamiento mediante anuncios por parte de los interesados. Se trata de instrumentos desfasados cuando ya existen empresas que ofrecen sus servicios con éxito en esta modalidad. Si, como el propio Marco Estratégico afirma, un vehículo de carsharing equivale a entre 6 y 9 vehículos particulares, la promoción y fomento de estos instrumentos sería una herramienta mucho más eficiente de reducir el número de vehículos que se desplazan por nuestras carreteras, los atascos, las necesidades de nuevas vías de transporte, y los costes derivados de todo ello. Sin embargo, ni un solo euro se dedica a este fin.

#### Respuesta

La motivación del cambio de sistema de monética y Sae de la compañía obedece a la obsolescencia del mismo, más de 16 años teniendo carácter de un bien informático y tecnológico provocando incluso las siguientes limitaciones funcionales, limitaciones de seguridad, limitaciones de continuidad del sistema por parte del fabricante.

- Retrasos en algunos procesos de actualización de los datos cargados en los equipos a bordo de las guaguas, como por ejemplo cambio de tarifas.
- Imposibilidad de obtener la información registrada a bordo de las guaguas con la inmediatez deseada.
- Dificultad para obtener nuevas funcionalidades del Sistema.
- Los bonos utilizados por el Sistema de Monética actual utilizan **"banda magnética"**
- No es posible definir "listas Negras" de bonos "sospechosos".
- Mantenimiento Software/Hardware, el fabricante actual deja de fabricar los elementos.
- Envejecimiento por uso
- Funcionalidad Futura.

No será posible implementar nuevas funcionalidades como zonas tarifarias, bonificaciones por uso, programas fidelización, etc.

Por otro lado el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) debe permitir gestionar de manera dinámica la operación de la flota de las guaguas de TITSA, disponer de información para poder analizar, mejorar y optimizar esta explotación, permitiendo asimismo mejorar la calidad del servicio.

En particular los objetivos del sistema SAE son

- Mejora de la calidad del servicio percibida por los usuarios:
- Mejoras en la información del servicio de manera dinámica por el máximo número de canales posibles [murales y paneles estaciones, paneles paradas, web, Apps, etc.]
- Mejora de la fiabilidad de los horarios y frecuencias.
- Mejora de los servicios a bordo [información, Seguridad, comodidad].
- Mejora continua de la gestión de la regulación de los servicios mediante el cumplimiento de horarios por parada, la regularidad del paso por las paradas, la reducción de tiempos de espera, que deberá traer como consecuencia el **incremento de la velocidad comercial**.
- Optimización continua de la explotación del servicio mediante un conocimiento preciso, objetivo y completo, en todo momento, de los parámetros de funcionamiento del mismo: horarios, tiempos de trabajo, kilometrajes, viajeros, la mejor gestión de los desvíos, etc.
- Mejora continua de la programación y control del servicio ofrecido y su correcta adecuación a la demanda, en función de los resultados estadísticos obtenidos mediante la explotación de la información de históricos almacenada en el Sistema y la información de ocupación en tiempo real.

Respecto a los comentarios sobre la puntualidad y frecuencia desde el punto de vista del transporte público es imprescindible contar con las vías necesarias para su prestación como son el proyecto del BUS- VAO.

La longitud de las 164 líneas en funcionamiento sumaba 3.513 kilómetros con 5.230 expediciones diarias con un grado de cumplimiento en el 2015 del 97%, con una velocidad comercial de 22,14 km/h.

Todos estos datos como los índices de satisfacción y un sinfín más de datos están disponibles en la memoria de la compañía 2015, [http://www.titsa.com/images/Memoria\\_TITSA\\_2015.pdf](http://www.titsa.com/images/Memoria_TITSA_2015.pdf)

Las averías van asociadas a la antigüedad de la flota, para ello existe un acuerdo marco donde el Cabildo aporta la financiación para la adquisición de 196 Guaguas de las cuales se han adquirido en torno a 100 vehículos

### Línea 3.6.2 Plan de paradas de guagua

#### Comentario 1

Esta línea de actuación presenta un desarrollo correcto.

#### Respuesta

Se agradece la valoración positiva de la iniciativa

### Línea 3.6.3 Red ferroviaria de la isla de Tenerife

#### Comentario 1

Se destinan 5,2 millones de euros entre 2016 y 2021 al denominado Tren del sur.

El Cabildo continúa destinando fondos a sus faraónicos proyectos de los trenes del sur y del norte, cuyo coste inicial estimado (que probablemente se incrementa ría sustancial mente de ejecutarse) asciende a unos 3.800 millones de euros, según Metropolitano de Tenerife. El del Norte costa ría unos 1.600 millones de euros y el del Sur unos 2.200 millones de euros. En el Marco Estratégico se contempla destinar fondos a la redacción de proyectos e iniciar la construcción (¿?) del primer tramo entre S/C y Candelaria, de 16 kilómetros, 10 de ellos en túnel o falso túnel, y cuyo desarrollo, con tres paradas diseñadas, implica un coste de 800 millones de euros.

Se trata de un proyecto irracional y carente de toda lógica, ni desde el punto de vista económico ni del social. Partiendo de su elevado presupuesto, que podría destinarse a otras obras con mayor beneficio social como el cierre del Anillo Insular (con un costo estimado de 382 millones de euros), el elevado número de paradas previsto hace que la velocidad comercial del tren sería reducida y no se traduciría en ahorros de tiempo para el usuario, que puede desplazarse con mayor flexibilidad y menor tiempo por sus propios medios e incluso a través del transporte público existente. Si se deseara realmente crear una oferta de transporte público competitiva para los desplazamientos tanto del sur como del norte con el área metropolitana, la creación de carriles BUS-VAO sería la estrategia correcta, pudiendo incluso limitarse a un solo carril de este tipo, reversible según las horas punta. No solo sería más económico, sino que permitiría transportar a un mayor número de pasajeros en menor tiempo y, ofrecido para vehículos de alta ocupación (VAO), permitiría igualmente fomentar el uso del coche compartido cuyo potencial para reducir el número de vehículos que se desplazan por nuestras carreteras es muy elevado. Si se ofreciera tanto al transporte público como a los vehículos de alta ocupación el uso de un carril exclusivo para los desplazamientos, evitando los atascos, se incentivaría enormemente su uso por los usuarios. Con los fondos previstos para el desarrollo del tren, ese carril BUS-VAO en las autopistas del sur y del norte sería factible.

### **Respuesta**

Respecto a los 5,2 M€ indicados en el MEDI cabe indicar este importe es la estimación de la continuidad de los Convenios de Colaboración entre la Administración General del Estado y el Cabildo Insular de Tenerife en Materia de Ferrocarriles.

Estos convenios vienen conformándose de forma anual desde el año 2009 con el objetivo de potenciar el papel del ferrocarril en el sistema de transporte de la isla de Tenerife, transformándolo en una alternativa real a la carretera.

Los importes de estos convenios se refieren a partidas contempladas en los Presupuestos General del Estado que se generan de forma anual y son contribuciones de la Administración General del Estado, no del Cabildo Insular de Tenerife. Es decir que sin aportación de la Administración General del Estado no puede llevarse a cabo la implantación de la red ferroviaria de la isla de Tenerife. Asimismo, debido al objetivo de los citados convenios, dichas partidas presupuestarias únicamente pueden dedicarse a inversiones en ferrocarriles. Para ejecutar otras acciones que fueran financiadas por el Administración General del Estado sería necesario conformar convenios de colaboración en las correspondientes materias entre la Administración Pública Local con competencias en dicha materia (que no tiene por qué ser el Cabildo Insular de Tenerife, como en el caso de inversiones en las carreteras de interés general) y la propia Administración General del Estado.

La implantación de la red ferroviaria de la isla conlleva a su vez una reordenación del resto de líneas de transporte público (guaguas) de tal forma que ambos servicios sean compatibles y se compenetren entre sí para ofrecer una mejor oferta de transporte público a los ciudadanos. Las paradas del tren se convierten en unos Intercambiadores de Transporte, en los que confluirían líneas de guagua, paradas de taxis y aparcamientos para vehículos privados con tarifas bonificados para los usuarios del tren. De

esta forma se procede a cambiar el modelo de movilidad de la isla, actualmente basado principalmente en el vehículo privado.

La creación de carriles BUS – VAO no da una alternativa global al modelo actual de movilidad, en algunos casos es la solución adecuada, pero en otros se requiere implantar también un sistema de transporte público masivo con una plataforma o infraestructura independiente a la carretera para que sea un sistema de transporte alternativo a la misma.

### **Línea 3.6.4 Red Tranviaria de la isla de Tenerife**

#### **Línea de actuación 3.6.4. 1: Ampliación de la Línea 2 del tranvía hasta La Gallega**

#### **Comentario 1**

Tras la polémica creada por la ampliación de la línea 2 del tranvía, creo que el mejor trazado es por las Hespérides acabando en la rotonda de la gallega. Se servirían a los mismos vecinos y no afectaría la arteria de los MAJUELOS como zona de comercio, esparcimiento y deporte. Me gustaría saber si se sabe para cuando toman la decisión. Gracias

#### **Respuesta**

Se ha realizado un estudio de alternativas en el cuál se han analizado hasta seis trazados diferentes para la ampliación de la línea 2 del tranvía, cinco de ellos por el corredor de la Avenida de Las Hespérides.

En este estudio se analizan todas las alternativas desde el punto de vista de:

- La demanda que captaría cada una de ellas
- Aspectos sociales, como la población servida por la nueva infraestructura a día de hoy como en un futuro, los locales comerciales que se verían afectados por la ejecución de las obras y el número de aparcamientos en el viario público que sería necesario eliminar para la implantación de la nueva infraestructura
- Consideraciones urbanas, como el acceso de los vehículos de emergencia, los cruces de vehículos y pasos de peatones que quedarían eliminados, el número de palmeras que es necesario trasplantar, la longitud del trazado que haría un efecto de barrera física transversal y la distancia de paradas
- La economía, cuantificando el coste de inversión, operación y mantenimiento por usuario así como la recaudación producida

El resultado de este estudio dictamina que la solución óptima es la alternativa que discurre por el corredor de la Avenida de Los Majuelos. Esta alternativa sirve a un 30 % más de la población residente en la zona que cualquier otra de las alternativas planteadas por el corredor de La Hespérides, entendiéndose como población servida toda aquella que se encuentra viviendo a una distancia inferior o igual a 500 m de una de las paradas planteadas.

La implantación de esta nueva infraestructura por la Avenida de Los Majuelos únicamente ocasionaría las molestias durante la ejecución de cualquier obra tanto a los locales comerciales como a los residentes. No obstante, la obra una vez terminada no condicionaría en absoluto el uso actual de la Avenida de Los Majuelos como zona de comercio, esparcimiento y deporte. Es más, lo mejoraría puesto que en el proyecto se contemplan actuaciones que mejoran los espacios disponibles tanto en la rambla central de la Avenida como en las aceras laterales.

#### **Comentario 2**

No al Tranvía por la Avenida de los Majuelos es un despilfarro de muchos millones y no existe una necesidad de ese transporte queremos conservar la Avenida, como está ahora y no se ponga en peligro muchos puestos de trabajo por las obras, Guaguas Eficiente Si, Tranvía No.

## **Respuesta**

En los estudios realizados para la implantación de la ampliación de la línea 2 hasta La Gallega se ha podido determinar que el ratio de inversión por habitante servido (residente a menos de 500 m de una parada) es similar al de la línea 1 del tranvía.

Las encuestas realizadas entre los usuarios del tranvía determinan una gran aceptación y eficiencia de este medio de transporte, que ha contribuido a incrementar las cuotas de usuarios del transporte público antes de su existencia.

Una de las grandes necesidades de los núcleos urbanos es la de estar bien comunicado con el resto del tejido urbano, mediante calles y transportes públicos efectivos y eficientes.

La implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar las necesidad de movilidad de los residentes en la zona.

Durante la ejecución de las obras es cierto que se causan molestias tanto a los residentes como a los comerciantes de la zona. No obstante, como se realizó durante la construcción de la ampliación de la línea 1 se pueden aprobar ayudas económicas a los afectados durante la ejecución de las obras.

## **Comentario 3**

En relación a la ampliación del tranvía por la gallega no estoy de acuerdo ya que habiendo otras opciones posibles no veo bien que se pongan en peligro puestos de trabajo, ni infraestructuras ya echas. Deberían hacerlo por la avenida de las hespérides que es más barato y no crearía tantos problemas a vecinos ni comerciantes.

No al tranvía por la avenida de los majuelos.

## **Respuesta**

Se ha realizado un estudio de alternativas en el cuál se han analizado hasta seis trazados diferentes para la ampliación de la línea 2 del tranvía, cinco de ellos por el corredor de la Avenida de Las Hespérides.

En este estudio se analizan todas las alternativas desde el punto de vista de:

- La demanda que captaría cada una de ellas
- Aspectos sociales, como la población servida por la nueva infraestructura a día de hoy como en un futuro, los locales comerciales que se verían afectados por la ejecución de las obras y

el número de aparcamientos en el viario público que sería necesario eliminar para la implantación de la nueva infraestructura

- Consideraciones urbanas, como el acceso de los vehículos de emergencia, los cruces de vehículos y pasos de peatones que quedarían eliminados, el número de palmeras que es necesario trasplantar, la longitud del trazado que haría un efecto de barrera física transversal y la distancia de paradas
- La economía, cuantificando el coste de inversión, operación y mantenimiento por usuario así como la recaudación producida

El resultado de este estudio dictamina que la solución óptima es la alternativa que discurre por el corredor de la Avenida de Los Majuelos. Esta alternativa sirve a un 30 % más de la población residente en la zona que cualquier otra de las alternativas planteadas por el corredor de La Hespérides, entendiéndose como población servida toda aquella que se encuentra viviendo a una distancia inferior o igual a 500 m de una de las paradas planteadas.

La implantación de esta nueva infraestructura por la Avenida de Los Majuelos únicamente ocasionaría las molestias durante la ejecución de cualquier obra tanto a los locales comerciales como a los residentes. No obstante, la obra una vez terminada no condicionaría en absoluto el uso actual de la Avenida de Los Majuelos como zona de comercio, esparcimiento y deporte. Es más, lo mejoraría puesto que en el proyecto se contemplan actuaciones que mejoran los espacios disponibles tanto en la rambla central de la Avenida como en las aceras laterales.

#### **Comentario 4**

Es un despilfarro de dinero el tranvía por la av. de los majuelos. Con mejorar los medios de transportes y ayudar a las localidades de esa avenida con el resto del dinero que piensan despilfarrar el pueblo estará de acuerdo.

NO AL TRANVÍA POR LOS MAJUELOS

#### **Respuesta**

En los estudios realizados para la implantación de la ampliación de la línea 2 hasta La Gallega se ha podido determinar que el ratio de inversión por habitante servido (residente a menos de 500 m de una parada) es similar al de la línea 1 del tranvía.

Las encuestas realizadas entre los usuarios del tranvía determinan una gran aceptación y eficiencia de este medio de transporte, que ha contribuido a incrementar las cuotas de usuarios del transporte público antes de su existencia.

Una de las grandes necesidades de los núcleos urbanos es la de estar bien comunicado con el resto del tejido urbano, mediante calles y transportes públicos efectivos y eficientes.

La implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte

público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar las necesidad de movilidad de los residentes en la zona.

## **Comentario 5**

No al tranvía por la Avenida de Los Majuelos, elimina aparcamientos y árboles, matando de esta manera al comercio cercano del barrio. GASTO DEMASIADO ELEVADO PARA UNA INFRAESTRUCTURA INNECESARIA EN LA ZONA.NO AL TRANVÍA POR LA AVENIDA DE LOS MAJUELOS.

## **Respuesta**

Se ha realizado un estudio de alternativas en el cuál se han analizado hasta seis trazados diferentes para la ampliación de la línea 2 del tranvía, cinco de ellos por el corredor de la Avenida de Las Hespérides.

En este estudio se analizan todas las alternativas desde el punto de vista de:

- La demanda que captaría cada una de ellas
- Aspectos sociales, como la población servida por la nueva infraestructura a día de hoy como en un futuro, los locales comerciales que se verían afectados por la ejecución de las obras y el número de aparcamientos en el viario público que sería necesario eliminar para la implantación de la nueva infraestructura
- Consideraciones urbanas, como el acceso de los vehículos de emergencia, los cruces de vehículos y pasos de peatones que quedarían eliminados, el número de palmeras que es necesario trasplantar, la longitud del trazado que haría un efecto de barrera física transversal y la distancia de paradas

La economía, cuantificando el coste de inversión, operación y mantenimiento por usuario así como la recaudación producida

El resultado de este estudio dictamina que la solución óptima es la alternativa que discurre por el corredor de la Avenida de Los Majuelos. Esta alternativa sirve a un 30 % más de la población residente en la zona que cualquier otra de las alternativas planteadas por el corredor de La Hespérides, entendiendo como población servida toda aquella que se encuentra viviendo a una distancia inferior o igual a 500 m de una de las paradas planteadas.

Por otra parte, las encuestas realizadas entre los usuarios del tranvía actual determinan una gran aceptación y eficiencia de este medio de transporte, que ha contribuido a incrementar las cuotas de usuarios del transporte público antes de su existencia.

La implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar las necesidad de movilidad de los residentes en la zona.

## **Comentario 6**

No al tranvía por la Avenida de los Majuelos, es innecesario, queremos conservar la Avenida como esta en la actualidad, opino más necesario hacer una reestructuración de horarios de guaguas



## **Respuesta**

La implantación de esta nueva infraestructura por la Avenida de Los Majuelos únicamente ocasionaría las molestias durante la ejecución de cualquier obra tanto a los locales comerciales como a los residentes. No obstante, la obra una vez terminada no condicionaría en absoluto el uso actual de la Avenida de Los Majuelos como zona de comercio, esparcimiento y deporte. Es más, lo mejoraría puesto que en el proyecto se contemplan actuaciones que mejoran los espacios disponibles tanto en la rambla central de la Avenida como en las aceras laterales.

Una de las grandes necesidades de los núcleos urbanos es la de estar bien comunicado con el resto del tejido urbano, mediante calles y transportes públicos efectivos y eficientes.

Las encuestas realizadas entre los usuarios del tranvía determinan una gran aceptación y eficiencia de este medio de transporte, que ha contribuido a incrementar las cuotas de usuarios del transporte público antes de su existencia.

La implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar las necesidad de movilidad de los residentes en la zona.

## **Comentario 7**

Me parece imprescindible que el tranvía se haga por la avenida de los Majuelos es el mejor trazado y La Gallega y El Sobradillo necesitan que el tranvía pase por estos barrios y no sigan siendo barrios de segunda.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 8**

Si al tranvía por la av. de los majuelos, todos los vecinos estamos a favor de esta ampliación de la línea 2, ya que la consideramos una necesidad y tiene que pasar por la av. de los majuelos para que de esta obra de beneficie un mayor número de vecinos como los del sobradillo.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 9**

Comentar que estoy totalmente a favor de la ampliación del tranvía a la gallega y del proyecto con el que se soluciona el problema de movilidad de la gran población de la zona y a la que dará acceso directo a hospitales, universidades, etc. El proyecto muy bonito, sin afectar a los arboles de la avenida, mejorándola, como en la avenida los príncipes y creando plazas de aparcamientos cercanas.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 10**

No a la línea del tranvía en La Gallega. Gasto innecesario y excesivo para un servicio que no va a contar con número de usuarios suficiente (tomando como referencia la cantidad que utilizamos la guagua); perderíamos el servicio de tita a la zona alta de nuestro barrio, quedando los vecinos supeditados a caminar o utilizar taxis, en el caso de que no tengan medio de transporte propio. Todo el dinero que se gastará debería de ser utilizado para otros servicios más urgentes, necesarios y más importantes que esta línea del tranvía -gasto que no repercutirá en nada positivo para un gran número de vecinos y comerciantes, igual que ha pasado con la línea de Tincer-

## **Respuesta**

En los estudios realizados para la implantación de la ampliación de la línea 2 a La Gallega se ha podido determinar que la demanda prevista para esta nueva infraestructura a fecha de hoy alcanzaría la cifra de 636.550 viajeros/año y se incrementaría a 1.898.828 viajes al año cuando se desarrollase por completo el Plan General de Ordenación de la zona, valores muy superiores a los actuales usuarios de las guaguas en la zona.

La implantación de este servicio no supondría la eliminación de líneas de guagua, sino la reordenación de las mismas de tal manera que se siga ofreciendo servicio a las zonas altas del barrio.

Asimismo, la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar las necesidad de movilidad de los residentes en la zona.

La implantación de esta nueva infraestructura por la Avenida de Los Majuelos únicamente ocasionaría las molestias durante la ejecución de cualquier obra tanto a los locales comerciales como a los residentes. No obstante, la obra una vez terminada no condicionaría en absoluto el uso actual de la Avenida de Los Majuelos como zona de comercio, esparcimiento y deporte. Es más, lo mejoraría puesto que en el proyecto se contemplan actuaciones que mejoran los espacios disponibles tanto en la rambla central de la Avenida como en las aceras laterales.

## **Comentario 11**

¿Y por qué no pasan las guaguas por la Avenida Las Hespérides? Si pasan el tranvía por Las Hespérides se subirían las lagartijas y rastrojos de la zona... Lo lógico es que pase por el núcleo poblacional de unos barrios que necesitan modernizarse y mejorar.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con el fondo de este comentario

## **Comentario 12**

No hay justificación para este despilfarro.

El destino de ese dinero, más que en un tranvía innecesario, debería destinarse a paliar la precaria situación de la sanidad pública y no nos deriven a la privada, en la educación, o en ayudar a la gente que está pasando hambre, por ejemplo.

-Mejoren el servicio de guaguas para evitar que la gente se aburra esperando la que le corresponda según su destino.

-Activen un servicio de guaguas que recorra los barrios por dentro y acerque a los ciudadanos al penoso Tranvía de Tíncer, a ver si aumentan sus usuarios.

En el caso de que sí o sí hay que llevar a cabo la ampliación de la línea 2, mi opinión es que sea por Avda. Las Hespérides, donde no causará tanto daño.

## **Respuesta**

En los estudios realizados para la implantación de la ampliación de la línea 2 hasta La Gallega se ha podido determinar que el ratio de inversión por habitante servido (residente a menos de 500 m de una parada) es similar al de la línea 1 del tranvía.

Las encuestas realizadas entre los usuarios del tranvía determinan una gran aceptación y eficiencia de este medio de transporte, que ha contribuido a incrementar las cuotas de usuarios del transporte público antes de su existencia.

Una de las grandes necesidades de los núcleos urbanos es la de estar bien comunicado con el resto del tejido urbano, mediante calles y transportes públicos efectivos y eficientes.

La implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar la necesidad de movilidad de los residentes en la zona.

La implantación de esta nueva infraestructura por la Avenida de Los Majuelos únicamente ocasionaría las molestias durante la ejecución de cualquier obra tanto a los locales comerciales como a los residentes. No obstante, la obra una vez terminada no condicionaría en absoluto el uso actual de la Avenida de Los Majuelos como zona de comercio, esparcimiento y deporte. Es más, lo mejoraría puesto que en el proyecto se contemplan actuaciones que mejoran los espacios disponibles tanto en la rambla central de la Avenida como en las aceras laterales.

Asimismo, la ampliación de la línea 2 a La Gallega no supondría la eliminación de líneas de guagua, sino la reordenación de las mismas de tal manera que se siga ofreciendo servicio a las zonas altas del barrio.

## **Comentario 13**

No al tranvía por la Avenida de los Majuelos, No a la destrucción de la avenida, queremos calidad de vida. No al despilfarro, es un gasto innecesario. NO AL TRANVIA POR LA AVENIDA DE LOS MAJUELOS.

## **Respuesta**

Se ha realizado un estudio de alternativas en el cuál se han analizado hasta seis trazados diferentes para la ampliación de la línea 2 del tranvía, cinco de ellos por el corredor de la Avenida de Las Hespérides.

En este estudio se analizan todas las alternativas desde el punto de vista de:

- La demanda que captaría cada una de ellas
- Aspectos sociales, como la población servida por la nueva infraestructura a día de hoy como en un futuro, los locales comerciales que se verían afectados por la ejecución de las obras y el número de aparcamientos en el viario público que sería necesario eliminar para la implantación de la nueva infraestructura
- Consideraciones urbanas, como el acceso de los vehículos de emergencia, los cruces de vehículos y pasos de peatones que quedarían eliminados, el número de palmeras que es necesario trasplantar, la longitud del trazado que haría un efecto de barrera física transversal y la distancia de paradas
- La economía, cuantificando el coste de inversión, operación y mantenimiento por usuario así como la recaudación producida

El resultado de este estudio dictamina que la solución óptima es la alternativa que discurre por el corredor de la Avenida de Los Majuelos. Esta alternativa sirve a un 30 % más de la población residente en la zona que cualquier otra de las alternativas planteadas por el corredor de La Hespérides, entendiéndose como población servida toda aquella que se encuentra viviendo a una distancia inferior o igual a 500 m de una de las paradas planteadas.

Por otra parte, las encuestas realizadas entre los usuarios del tranvía actual determinan una gran aceptación y eficiencia de este medio de transporte, que ha contribuido a incrementar las cuotas de usuarios del transporte público antes de su existencia.

La implantación de la ampliación de la línea 2 del tranvía a La Gallega daría un servicio de transporte público a los habitantes de ese núcleo urbano que les permitiría situarse en el centro de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna en menos de 30 minutos. En la actualidad los habitantes de La Gallega tardan prácticamente un 50 % más de tiempo en realizar dichos trayectos en transporte público (guaguas), por lo que es entendible que la implantación de esta infraestructura es necesaria para mejorar las necesidades de movilidad de los residentes en la zona.

## **Comentario 14**

Creo que es necesario aprovechar la infraestructura del tranvía para mejorar el servicio de transporte en El Sobradillo y La Gallega. Además, esto traería consigo una mejora de la Avenida de Los Majuelos que está claramente deteriorada, se modernizaría la zona, indirectamente se mejora la seguridad por las cámaras ubicadas en las paradas, el entorno se vería beneficiado por el rápido desplazamiento sin esperas para ir a comercios más lejanos de punta a punta, acercando también a los vecinos a la zona centro de Santa Cruz y La Laguna. Sin duda una inversión de futuro, para unos barrios en clara expansión, y siendo una parte importante del futuro de Santa Cruz.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 15**

Si al tranvía por la av. de los majuelos, todos los vecinos estamos a favor de esta ampliación de la línea 2, ya que la consideramos una necesidad y tiene que pasar por la av. de los majuelos para que de esta obra de beneficie un mayor número de vecinos como los del sobradillo.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 16**

Si al tranvía por la Gallega. Además tal y como está proyectada pasando por la av. De los Majuelos. Esta es una de las infraestructuras más importantes para los vecinos de la Gallega y del Sobradillo, tanto para la movilidad de los mismos como para favorecer la inserción social de un barrio claramente desfavorecido en infraestructuras y equipamientos de todo tipo. Somos los vecinos los que queremos y exigimos esta infraestructura en el más breve plazo posible. Todos los posicionamientos en contra al tranvía son solo por el interés de unos pocos que solo se representan a sí mismos y que no tienen nada que ver con los de la inmensa mayoría de vecinos Animo y a por ello!!!!!!!!!!

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 17**

En primer lugar me gustaría felicitar al Cabildo Insular de Tenerife por la iniciativa.

En segundo lugar mostrad mi aprobación por la iniciativa del tranvía por la avenida de los Majuelos hacia la Gallega ya que promueven los medios de transporte limpios y una mayor conectividad con los diferentes núcleos poblacionales de la zona, ya nos gustaría a los del norte tener medios de transporte tan eficaces y puntuales por la zona.

Y también pedirle al Cabildo que se hagan consultas para los diferentes proyectos que se tengan para el norte de la isla, ya que es una buena iniciativa pedir las diferentes aportaciones que podríamos dar los ciudadanos.

Sin más volver a felicitar al Cabildo por dicha iniciativa

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Comentario 18**

Se destinan 32,2 millones a la ampliación de la línea 2 del tranvía, de unos dos km de extensión. Comunica a los vecinos del barrio de La Gallega con el resto del área metropolitana, aunque habría que analizar si debe priorizarse este tramo sobre uno transversal en S/ C, que nunca se ha analizado en profundidad.

## **Respuesta**

Totalmente de acuerdo con este comentario

## **Programa 3.7. Plan Hidrológico Insular**

### **Comentario 1**

Infraestructuras en materia hidráulica para completar el ciclo integral del agua: Aguas subterráneas, aguas superficiales (cauces públicos), agua desalada, aguas depuradas, aguas regeneradas y vertido de aguas depuradas al medio receptor. El Marco prevé invertir casi 56 millones de euros entre 2017 y 2021, lo que parece ciertamente escaso teniendo en cuenta que las necesidades inversoras previstas en el propio Plan Hidrológico superan los 500 millones de euros, y que del incumplimiento de los objetivos marcados por Bruselas en su política de aguas pueden derivarse sanciones económicas para las administraciones incumplidoras. La información facilitada en el Marco Estratégico es escasa sobre este programa, pero dadas las facilidades contempladas en el reparto del IGTE del Gobierno de Canarias para materializar inversiones en materia de aguas convendría asegurarse de que se cumplen los objetivos marcados por Bruselas en los plazos estipulados.

## **Respuesta**

Efectivamente las necesidades en relación al ciclo integral del agua en la Demarcación Hidrográfica de Tenerife se listan y detallan en el Plan Hidrológico de Tenerife (PHT) aprobado en 2015. En el Capítulo III.2 de dicho Plan relativo al Documento para la Gestión y Gobernanza. Programa de Medidas se desarrolla un apartado denominado Financiación del Programa de Medidas. En dicho apartado se establece un análisis financiero de las inversiones del PHT en el que se pueden diferenciar los agentes financiadores (Ayuntamientos, CIATF, Cabildo, Comunidad Autónoma, Estado...) e incluso el programa o instrumento financiero de estos agentes.

De haberse establecido el Programa MEDI en el momento de la elaboración del PHT, es en este documento donde deberían haberse integrado las inversiones que nos ocupan.

Por tanto, las inversiones necesarias en materia de agua planteadas en la Isla de Tenerife no se financiarán únicamente con el programa MEDI 3.7. sino que se complementarán con otras líneas de financiación como el Programa 3.1 Cooperación Municipal de este mismo programa MEDI, los presupuestos municipales o la línea de financiación establecida en los Convenios Canarias-Estado en materia hidráulica, entre otras.

## **Programa 3.9 Programa de Política Territorial**

### **Comentario 1**

El Marco afirma que este programa se articula en tres líneas o subprogramas, atienden las diferentes aproximaciones al Modelo de Isla (insular, municipal y ambiental a las que se añade una cuarta línea en atención al necesario fomento del conocimiento en torno al territorio. Las líneas son las siguientes:

- Línea 1. Modelo Insular.
- Línea 2. Modelo Ambiental.
- Línea 3. Modelo Municipal.
- Línea 4. Cultura del Territorio.

Se destinan 4,1 millones de euros entre 2017 y 2021 a este programa, centrado en la continua redacción de nuevos planes y rectificación o adaptación de los antiguos, fruto de la complejísima y burocratizada normativa en materia de planificación vigente en las Islas Canarias. Habría que plantearse su simplificación normativa bajo el supuesto de que no es posible programar hasta el último detalle las actividades humanas en la isla, manteniendo, eso sí, la protección de los espacios naturales establecidos.

## **Respuesta**

Cabe señalar que efectivamente, tal y como se indica en la alegación, la exigencia de redacción de planeamiento deriva de la legislación y normativa vigentes siendo una competencia del Área de Política Territorial del Cabildo de Tenerife la planificación insular y, con la entrada en vigor de la Ley 14/2014, la formulación y aprobación de los instrumentos de planeamiento de los Espacios Naturales Protegidos y de los lugares de la Red Natura 2000. La mencionada simplificación normativa es un objetivo deseable y se tendrá como criterio en el desarrollo futuro de los trabajos de planificación en la medida que la norma lo permita.

## 5. Eje 4: Empleo y sectores productivos

### Programa 4.1 Tenerife por el empleo

#### Comentario 1

Se trata de actuaciones de fomento de la empleabilidad.

El proyecto "Barrios por el Empleo: Juntos más Fuertes", destinado a 3.000 personas, es el mejor dotado económicamente, con 11 millones de euros entre 2016 y 2020. Las diez restantes actividades de fomento de la empleabilidad se benefician de unos 14 millones de euros para todas ellas. Es discutible si resulta eficiente diluir tan escasos recursos en tantas actividades destinadas a colectivos diferentes, lo que multiplica los gastos de control de las mismas y reduce el potencial impacto de cada una. Desde Ciudadanos consideramos que resultaría más eficiente centrarse en las más efectivas y concentrar los recursos en ellas, además de detectar que algunos de los proyectos son de dudosa utilidad pública. Así, los programas de cooperación con entidades locales suelen servir en la práctica para el fomento de las actividades caciquiles y clientelistas de los alcaldes de los municipios beneficiados, y las becas para las ONG que contraten y desplacen a una persona a África son de escasa utilidad práctica, ya que en lugar de concentrar la ayuda al desarrollo en pocas ONG de gran dimensión y reducidos costes estructurales, se fomenta la multiplicación de pequeñas ONG con escasos recursos y que acaban con sumiendo los pocos que tienen en sus costes administrativos.

#### Respuesta

La estrategia Tenerife por el Empleo, dispone de varias líneas de actuación para la motivación, orientación, formación e intermediación para el empleo. Estas medidas están dirigidas, en su mayor parte, a personas con escaso nivel de estudios. Por este motivo, nuestros esfuerzos, desde el equipo de gobierno del Cabildo de Tenerife, están centrados en articular una serie de actuaciones que fomenten la empleabilidad para la integración e inserción laboral de las personas desempleadas. "Barrios por el Empleo: Juntos más fuertes" es parte de esta estrategia que ha logrado que casi dos mil personas, datos desde el inicio del proyecto hasta septiembre de 2017, logren un empleo. En el año 2017, 719 personas de las 1105 participantes formadas lograron una inserción laboral, eso supone una gran eficiencia en la utilización de los recursos aportados a dicho proyecto comparativamente con otros programas de empleo.

La estrategia de empleo con los Municipios se aleja totalmente de la impresión que tiene su Grupo. Lo que se pretende es que los Municipios participen en acciones que permitan mejorar la competitividad de su tejido productivo y que las personas residentes en las diferentes localidades de la Isla puedan aumentar su empleabilidad. En este punto, trabajamos conjuntamente en la detección de necesidades, sobre todo comarcalmente, y realizamos diferentes acciones en pro de la mejora de la ciudadanía del municipio.

Por último, lo que plantea sobre la actuación en otros continentes, como pudiera ser África, es una política de cooperación y no de empleo. En este estrategia lo que se pretende es que las personas tituladas mejoren sus competencias con una experiencia profesional en el extranjero, muy alejado de las medidas de desarrollo y cooperación a las que ustedes hacen referencia.

### Programa 4.2. Zonas comerciales abiertas



## **Comentario 1**

Se destinan algo más de 8 millones de euros en obras entre 2016 y 2021 en las ZCA identificadas en el Plan Director Insular de ZCA de Tenerife. Apenas dedican una hoja a explicarlo, así que poco detalle ofrece, aunque con uno o dos millones de euros anuales poco puede hacerse.

## **Respuesta**

El Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas de Tenerife (PDIZAT) tiene como objeto realizar el análisis de todos los datos objetivos y características singulares de las ZCA existentes en los diferentes núcleos poblacionales, tanto históricos como turísticos, con el fin de realizar una evaluación y ponderación de las mismas, dentro del marco insular. El alcance del Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas de Tenerife, enmarca todas aquellas zonas a cielo abierto dentro de las tramas urbanas de los municipios de la Isla, que tengan determinadas características de oferta, demanda, gestión y entorno.

En dicho plan que podrá consultar, para mayor conocimiento del mismo, a través del enlace que se le indica, se incluye la Planificación y Seguimiento de Las Zonas Comerciales Abiertas De Tenerife (Obras Prioritarias Por Zonas).

<http://www.tenerife.es/portalcabtfes/es/el-cabildo/planes-programas/item/5351-plandirector-insular-de-zonas-comerciales-abiertas>

Independientemente de la programación de inversiones derivada del PDIZCAT desde el inicio de los diferentes programas de inversión en zonas comerciales, iniciadas por el Cabildo en el año 1996, se han invertido más de 15 millones de euros, por lo que las cifras previstas en el Plan permitirían atender a las necesidades contempladas en el mismo.

## **Programa 4.3 Estrategia de Desarrollo Industrial**

### **Comentario 1**

10,6 millones de euros para proyectos de obra de mejora de los polígonos industriales de la isla entre 2016 y 2021. De nuevo, apenas dedican una hoja para especificar los objetivos generales y ningún detalle sobre el destino específico de los fondos.

### **Respuesta**

El Cabildo Insular de Tenerife tiene una ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN EN POLÍGONOS INDUSTRIALES DE TENERIFE cuyo principal objetivo es la adecuación, rehabilitación y mejora de los espacios industriales de la isla, para favorecer el crecimiento y mantenimiento del sector industrial, así como apoyo de las actividades turístico – hoteleras, de mayor peso económico en el territorio.

Las intervenciones se realizarán en espacios públicos o susceptibles de ser entregados al uso público, mediante:

- La redacción de proyectos de urbanización, que comprenderán todas las infraestructuras necesarias para el correcto y buen funcionamiento de los polígonos.
- La ejecución de obras dimanantes de los proyectos redactados.

Del análisis realizado, se ha determinado la necesidad de intervenir en:

- PI. La Campana San Isidro (t.m. El Rosario)
- PI. Industrial Los Majuelos (t.m. La Laguna)
- PI. Industrial el Mayorazgo (t.m. Santa Cruz de Tenerife)

Conforme a estas previsiones, se ha contemplado la financiación suficiente para atender las necesidades detectadas.

## **Programa 4.4 Programa de Infraestructuras y equipamiento del sector primario**

### **Comentario 1**

Fundamentalmente, sobre este punto no se ve control de las actuaciones a desarrollar, así como un gasto que se pudiera ir a ayudas a los empresarios agrícolas ya que no se hace incidencia en ello.

### **Respuesta**

El comentario indica que no se ve control de las actuaciones a desarrollar: a este respecto, comentar que por parte de los Servicios gestores sí que hay un control de la evolución de cada uno de los proyectos, se conoce en qué fase está, bien sea de planificación, proyecto, tramitación o ejecución. Otra cosa puede ser que no exista flujo de información hacia los ciudadanos acerca de la evolución de los proyectos.

También indica el comentario, aunque no se entiende muy bien, que dicho gasto pudieran ir a ayudas a los empresarios agrícolas: se considera que existen infraestructuras que por su dimensión, su destino o su cuantía económica han de ser de carácter insular y no llevadas a cabo por un empresario agrícola. Un ejemplo muy claro es la construcción del nuevo matadero insular.

## **Programa 4.5 Programa de estrategia y regeneración del espacio turístico**

### **Comentario 1**

El ámbito de actuación se centra en las cuatro zonas turísticas que presentan mayor concentración de camas y un elevado grado de obsolescencia: Adeje, Arana, Puerto de la Cruz y Santiago del Teide, que suponen cerca de un 90% de las camas turísticas existentes en Tenerife. El Programa se articula a través de Planes de Modernización más generales y la firma de Convenios de Regeneración en el que participan las administraciones con competencias en temas turísticos y urbanísticos, con la participación del sector privado. La metodología parece acertada, dada la complejidad de la normativa y del reparto de competencias entre administraciones.

Está prevista una inversión de 12,2 millones de euros entre 2016 y 2019, aunque dada la importancia del sector turístico para la economía insular y los numerosos problemas de zonas turísticas degradadas, la cuantía destinada es ciertamente escasa.

### **Respuesta**

La financiación del programa se hace de manera compartida entre los municipios turísticos y el Cabildo Insular, por lo que está condicionada a las aportaciones que en cada anualidad puedan realizar los citados ayuntamientos.

A medida que la situación económica general permita incrementar los presupuestos municipales, el Cabildo Insular hará lo propio con su aportación al Plan, de manera que puedan aumentar las inversiones y el número de proyectos a ejecutar.

## **Programa 4.6 Tenerife y el Mar**

### **Comentario 1**

Se hace incidencia sobre todo en lo que puede ayudar al turismo y aunque se quedan en el tintero enclaves que, aunque poco frecuentados, deben tenerse en cuenta ya que los usuarios locales son tan importantes como el turismo. También se detecta que pueden aparecer contradicciones entre las distintas administraciones en cuanto a lo que se puede hacer o no dentro del litoral.

### **Respuesta**

Se ha pretendido en la selección de los enclaves en los que se desarrolla el programa, cubrir la mayor parte de puntos de baño existentes, muchos de los cuales son frecuentados mayoritariamente por usuarios locales.

Se actuará en los 28 municipios con costa de la isla, acondicionando accesos y trabajando en la mejora de 176 puntos de baño o paseos litorales, por lo que estimamos que se cubren prácticamente la totalidad de enclaves actualmente en uso.

Por otro lado, para evitar las contradicciones a las que se hace referencia en la aportación, se trabaja de manera coordinada con la demarcación de Costas de la provincia, el área de Política Territorial del Gobierno de Canarias, así como con cada uno de los municipios afectados.

## **Programa 4.7 Programa de Mejora del producto turístico**

### **Comentario 1**

Este programa pretende la mejora del producto turístico de la isla, articulando una oferta diversa que favorezca la competitividad de la isla. El Marco Estratégico define los criterios (que parecen correctos) para la "toma de decisiones" en todo lo que tiene que ver con la Planificación Operativa de productos, aunque no cuantifica la importancia concedida a cada uno de ellos.

Con lo ambicioso que pretende ser el objetivo y la metodología empleada, los recursos destinados a este fin resultan muy escasos: apenas 11 millones de euros entre 2016 y 2021 a la mejora del producto turístico de la isla, y todo ello pese a que el turismo es la principal actividad económica de Tenerife. Las cuantías son tan escasas para cada posible producto que impide una crítica detallada. De nuevo parece priorizarse hacer un poco de todo que concentrar los recursos en unas pocas actividades en las que seamos más competitivos (senderismo, clima, mar y esparcimiento) en lugar de otras (turismo cultural, rural, rutas gastronómicas) en las que nuestra oferta difícilmente puede competir con la de otros lugares.

### **Respuesta**

La priorización de las actividades se realiza de manera consensuada con los ayuntamientos de la isla y con los agentes y empresarios del sector, mediante mesas de trabajo comarcales que permiten identificar recursos e intereses compartidos.

Las líneas principales detectadas abarcan el senderismo y las actividades deportivas náuticas y de cicloturismo principalmente, donde posteriormente se priorizarán las actuaciones.

Sin embargo, no deben perderse de vista otros productos que tienen una gran demanda exterior que sirvan, a su vez, para potenciar y dinamizar la economía local, fomentando sinergias con el resto de productos.

## **Programa 4.8 Plan de Patrimonio Histórico**

### **Comentario 1**

La actuación que se debe realizar entre los bienes públicos y los privados tiene una dotación presupuestaria desviadísima a favor de los bienes públicos. Los particulares, que pagan sus impuestos por estos inmuebles, deberían estar catalogados, y habría que hacer llegar a los dueños de los mismos las distintas posibilidades de ayudas para mantener estos bienes.

El importe de las subvenciones destinadas a particulares es insuficiente (no llega al 10% del total anual), habida cuenta que la gran mayoría del patrimonio histórico en mal estado pertenece a particulares.

### **Respuesta**

Los recursos económicos que el Cabildo puede dedicar a la conservación del patrimonio histórico son insuficientes para atender a todas las necesidades. En estas condiciones, y aún reconociendo la necesidad y conveniencia de apoyar a las personas y entidades privadas en su labor de conservación de sus bienes de valor patrimonial y cultural, deben establecerse prioridades. Entre los criterios para hacerlo, además del interés intrínseco del bien, su estado y la urgencia de la intervención, está el que se trate de bienes de propiedad y/o uso y disfrute público o colectivo. Es por ello que la intervención del Cabildo está volcada hacia el patrimonio público. La proporción exacta en que deban repartirse los recursos económicos entre el soporte a la rehabilitación de bienes patrimoniales públicos y la de bienes patrimoniales privados será siempre susceptible de debate.

## **6. Eje 5: Sostenibilidad y Medio Ambiente**

### **Programa 5.1 Estrategia de mejora de espacios naturales costeros**

#### **Comentario 1**

Este es otro ejemplo de falta de definición en un programa, y como la única propuesta específica es la creación de mesas de trabajo multi servicio.

Hablan de la implantación de dos nuevos centros de visitantes, pero sin especificar en base a qué criterio.

No hay ninguna base para asignar los recursos.

## **Respuesta**

Muchas de las actuaciones recogidas en el MEDÍ no pueden ser definidas al nivel de proyecto porque estamos hablando de un programa a 10 años.

Los Centros de Visitantes recogidos en este epígrafe del MEDÍ, es cierto que no están definidos su ubicación. En principio iría uno en el Territorio Norte probablemente en el Paisaje Protegido de Rambla de Castro y otro en los espacios naturales del Territorio Sur aún por determinar.

Los Recursos se asignan en función de la prioridad y la temporalización.

## **Programa 5.2 Programa de Uso Público del Medio Natural**

### **Comentario 1**

Aunque los objetivos y las finalidades del programa parecen coherentes y bien delimitados, las únicas propuestas específicas se basan en la creación de diferentes mesas de trabajo.

## **Respuesta**

Existen mesas de trabajo con ayuntamientos y distintas áreas del Cabildo para definir las acciones y líneas de trabajo del programa. Se creó un proyecto transversal denominado RETURNAT (ACTIVIDADES RECREATIVAS, TURÍSTICAS Y DEPORTIVAS EN EL MEDIO NATURAL) para este fin.

A medida que se vayan elaborando borradores de las acciones, éstas se compartirán en la plataforma Hey Tenerife, para incorporar las propuestas de los ciudadanos.

En la actualidad se está ultimando la estrategia insular de senderos que en breve se compartirá en dicha plataforma.

## **Programa 5.3 Estrategia de acción contra el cambio climático**

### **Comentario 1**

Este programa es de los pocos que están claramente desarrollados, con objetivos concretos, basados en criterios objetivos y con actuaciones cuantificables.

## **Respuesta**

Se agradece la valoración positiva de la iniciativa

## **Programa 5.4 Parque Nacional del Teide**

### **Comentario 1**

Coincidiendo con todas las medidas de adecuación del parque, mejora y control de accesos, no vemos datos objetivos o criterios de base para nuevos centros de visitantes. No decimos que no sean necesarios lo que indicamos es que no está justificado.

Teniendo en cuenta los recursos asignados, este tipo de actuaciones como todas deben estar mejor justificadas.

### **Respuesta**

El Parque nacional del Teide recibió en el año 2016 más de cuatro millones de visitantes, por lo que más allá de las medidas en su adecuación, mejora y control de los accesos, se considera no solo conveniente sino también necesario disponer fuera del parque de lugares en los que sea posible informar y formar a los visitantes.

Los Centros de Visitantes se presentan como lugares idóneos en los que poder dar a conocer no solo los recursos naturales y culturales con los que cuenta el parque nacional sino también las normas de conducta que todos los visitantes debieran asumir, todo ello con el objetivo de concienciar y evitar el daño a los recursos naturales y culturales que alberga. Sirven para orientar a los visitantes y sensibilizarlos; no están pensados como meros y nuevos atractivos turísticos sino como soportes al servicio de la conservación del patrimonio natural y cultural desde la comunicación y el conocimiento.

Por otra parte, la visita que llega al parque nacional en la actualidad desde la zona suroeste de la isla es tanta o incluso más importante que la del norte. Tanto la carretera TF-21 en sentido Vilaflor-parque nacional como la carretera TF-38 (Chío-Boca Tauce) están, cada vez más, acogiendo la llegada de visitantes y no solo por la gran oferta de alojamiento turístico de la comarca sino también por la mejora de los accesos; y se prevé mayor aumento con el cierre del anillo insular. Consideramos que no debería dejarse a estos dos importantísimos accesos sin unos equipamientos que sin duda prestarán una valiosa labor en la mejora de la calidad de la visita al parque nacional y servirán como herramientas para su conservación.

## **Programa 5.5 Parque Rural de Teno**

### **Comentario 1**

Este es otro ejemplo donde las únicas actuaciones específicas es la creación de mesas de trabajo.

Se nota que el presupuesto se ha realizado para que cuadre la asignación y no en base a una cuantificación clara de las necesidades.

### **Respuesta**

Los programas del Marco Estratégico de Desarrollo insular tienen como nivel de desagregación obligado el de línea de actuación, con sus objetivos, descripción de la tipología de las actuaciones incluidas en ella y presupuesto anual estimado. Estas líneas se generan con base en el diagnóstico del Plan Rector de Uso y Gestión y se concretan anualmente en actuaciones (muchas de ellas ya identificadas en dicho documento) con su reflejo presupuestario individualizado. En la concreción de la actuación también se tienen en cuenta las opiniones vecinales. Sin embargo, es inexacto decir que no se identifican actuaciones específicas, dado que se mencionan específicamente las actuaciones más importantes: Reforma de Los Pedregales, adecuación de las Charcas de Erjos, sendero del carrizal a La Cumbre, proyecto estratégico de Punta de Teno.

Se comenta que el presupuesto intenta cuadrar la asignación sin una cuantificación clara de las necesidades. En general, cabe decir que las necesidades y, sobre todo, las enormes oportunidades de actuación en mejora y puesta en valor del espacio, exceden con mucho cualquier asignación presupuestaria que razonablemente quepa esperar. En esas condiciones, efectivamente, se “cuadran” las asignaciones presupuestarias intentando repartir equilibradamente el presupuesto entre las tres líneas de intervención en el parque, mejorando de forma alternativa una u otra año a año para dar cabida a las actuaciones de mayor envergadura

## **Programa 5.6 Parque Rural de Anaga**

### **Comentario 1**

Al margen de la idoneidad y necesidad de llevar a cabo muchas de las actuaciones identificadas en el programa, hay una serie de elementos que deben ser incorporados, mejorados o ampliados.

Estos son:

Se argumenta la necesidad de hacer mantenimiento y renovar las infraestructuras de apoyo pero no se identifica cuáles son ni qué necesidades tienen. La asignación presupuestaria no tiene, es este caso, una base sobre la que apoyarse.

Se habla sobre el edificio de El Bailadero, pero no se identifica qué edificio, su finalidad, su uso.

No se menciona en ningún momento el apoyo a la actividad y la iniciativa privada en el ámbito del Parque de Anaga.

Teniendo en cuenta la repercusión turística del parque, que no se definan actuaciones o iniciativas en esa dirección es lamentable.

Así mismo, se echa de menos todo lo relativo al litoral de Anaga que tienen una gran repercusión e impacto sobre el todo el parque de Anaga.

Se indica que se va a "patrimonizar 300 Ha, las mejor conservadas", si eso significa expropiar, no es lo mismo que comprar. Al mismo tiempo, ¿no parece más lógico adquirir las peor conservadas y mejorarlas?

Se plantea la ampliación del cultivo de la vid por su potencial exportador. Esta apreciación es aberrante y demuestra muy poco conocimiento en este sentido.

En general, las actuaciones planteadas son muy etéreas sin definición ni concreción sobre todo en lo referente a la asignación presupuestaria y su finalidad.

## Respuesta

Las líneas de actuación del programa del Parque rural de Anaga se generan con base en el diagnóstico del Plan Rector de Uso y Gestión y se concretan anualmente en actuaciones (muchas de ellas ya identificadas en dicho documento) con su reflejo presupuestario individualizado. En la concreción de la actuación también se tienen en cuenta las opiniones vecinales. El mantenimiento y renovación de las infraestructuras de apoyo es una actividad continuada en el tiempo y, como todas las de mantenimiento, se refiere a todas las infraestructuras, dado que todas ellas lo requieren.

En lo que se refiere al edificio del Bailadero, el programa indica: “El edificio fue vivienda particular y restaurante, actualmente se encuentra cerrado y en estado ruinoso, generando en el Parque un importante impacto paisajístico”, y lo que se propone no es recuperarlo, sino demolerlo, por lo que no procede hablar de uso o finalidad futuros. Se trata del edificio nº 3 del caserío El Bailadero, ubicado en la dorsal que recorre el Parque Rural en dirección NE – SW, en la confluencia de los Valles de San Andrés en la zona sur y el Valle de Taganana, al margen derecho de la carretera TF-123 en dirección Santa Cruz de Tenerife

Entendemos al hablar del apoyo a la actividad e iniciativa privada en Anaga, se refiere a actividad e iniciativa económicas. La actividad económica tradicional de los residentes en el parque, y razón por la cual está clasificado como parque rural es la agricultura y a su fomento se dedica la línea 5.6.5 de desarrollo agrario. Por otro lado, la actividad turística compatible con la conservación es, como indica el comentario, una fuente complementaria de actividad económica muy potente. A activarla se dedica la línea de uso público.

En la línea 5.6.1. aparecen detalladas muchas acciones con repercusión turística en el Parque, se pueden destacar las siguientes; Mejorar la red de senderos de estos territorios, Homologación de senderos de pequeño recorrido (PR) del Parque; Completar y mejorar la información de uso público en la Web del Cabildo (senderos de pequeño recorrido, áreas recreativas, centro de visitantes...), Mejorar el servicio del Centro de Visitantes de Cruz del Carmen; Mejorar el sistema de áreas recreativas y adaptarlas a personas con movilidad reducida; Ampliar la red de senderos interpretativos autoguiados como recurso de uso público en cada uno de los núcleos de población del Parque, para contribuir a dinamizar las economías locales; Mantenimiento de la señalización de las infraestructuras y servicios del Parque, así como de la red de senderos, etc...

Como indica el comentario, no se prevén acciones concretas sobre el litoral, pero cabe plantear su estudio y, en su caso, desarrollo en coordinación con el programa Tenerife y el Mar.

En lo que respecta a la patrimonialización de 300 Ha., el programa indica: Patrimonializar al menos 300 Has de terrenos naturales mejor conservados o que tengan necesidades de restauración (el subrayado es nuestro). Los dos tipos de terrenos resultan interesantes para su adquisición, los primeros porque permiten proteger ecosistemas valiosos cuya reposición es larga y costosa, los segundos porque permiten iniciar la recuperación en aquellos terrenos actualmente degradados con garantías de continuidad, a pesar de lo largo que sea el proceso de restauración. Cuando hablamos de patrimonialización nos referimos a la adquisición de terrenos mediante el procedimiento de compra, no se contempla la expropiación en esta línea.

## **Programa 5.8 Plan de gestión de residuos ganaderos**

### Comentario 1



Se establece la necesidad de desarrollar las plantas, una para PURINES y la otra para SAN DACH pero la asignación de recursos y su finalidad es totalmente abstracta sin una orientación clara.

Se identifican las zonas potenciales de implantación pero nada más que eso, todo lo demás es un "veremos" muy poco profesional para la importancia de estas iniciativas.

Por otro lado, echamos de menos la posibilidad de llevar a término estas actuaciones involucrando la iniciativa privada, mediante concesión administrativa o mediante otro tipo de apoyo.

## **Respuesta**

El comentario indica que la asignación de recursos y su finalidad es abstracta y sin orientación clara: entendemos que la finalidad es clara, el tratamiento de SANDACH y de residuos ganaderos, aunque a la hora de la redacción de los proyectos ya se identificará en detalle la tipología de residuos a tratar. En lo que a la asignación de los recursos, en efecto hasta que no se encarguen los proyectos no se conocerá el presupuesto detallado. Por coste de instalaciones similares, y a título meramente orientativo se puso el presupuesto en la programación del MEDÍ. Consideramos que a pesar de que efectivamente es imposible saber con exactitud el coste de instalaciones como las que nos ocupan, lo realmente importante es haber identificado la necesidad y haberla introducido en el Programa

En lo que a la falta de concreción de las zonas potenciales para la implantación de las plantas, a la hora de redactar los proyectos se tiene en cuenta aspectos como las zonas en donde se generan los residuos, los costes de recogida, la ubicación de zonas pobladas, el posible uso de la energía y el efluente generados, etc, y del estudio de todo ello resultarán las zonas de implantación con más potencial. Por tanto, a la hora de redacción del MEDÍ no era posible concretar más.

## **Programa 5.9 Estrategia de movilidad sostenible**

### **Comentario 1.-**

Me sorprende que el único punto que desarrolle el programa 5.9 facilitado sea la Implementación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Seguramente, una isla, un territorio con una superficie limitada y una población que se ha multiplicado x2 en 30 años debería de pensar en estrategias de mayor impacto que la sustitución de vehículos con combustibles fósiles por otros impulsados con motores eléctricos. Según este planteamiento seguiremos en un escenario "working as usual" que continuará aumentando el número de vehículos por unidad de superficie, algo altamente insostenible y que va totalmente en contra de la sostenibilidad ambiental y económica de la Isla.

Las estrategias de movilidad en nuestro territorio deberían de apostar decididamente por la concentración de la población y no por su dispersión como se ha hecho hasta ahora, en parte sustentada por el acceso y utilización del vehículo privado, y en parte por políticas altamente permisivas con el uso y urbanización del suelo. Es hora de que las estrategias de movilidad defiendan con rigor y ambición la movilidad a través del transporte público, algo que debe llevar aparejados cambios sustanciales en la política de gestión del suelo.

A día de hoy, parece increíble que se sigan defendiendo obras como el anillo insular de carreteras que únicamente aportan asfalto y un mayor número de vehículos privados en términos absolutos y relativos. La calidad de vida no se mide en los minutos que pasamos en el coche, pero si, seguramente, en los minutos que no dedicamos a conducir diariamente y podemos dedicar a otras actividades.

Apuesto y defiendiendo políticas encaminadas a la reducción del vehículo privado en nuestra Isla con políticas coercitivas por un lado: aumento de tasas impositivas, reducción del espacio dedicado al

vehículo privado, y políticas de fomentos del transporte público: mejora en la gestión de las líneas de guaguas atendiendo a las necesidades de la demanda real, inversión en infraestructuras de transporte colectivo en detrimento de las infraestructuras de transporte privado, ...

## **Respuesta**

El autor del comentario identifica un problema de estructuración real, no tanto de contenido, del MEDÍ: es efectivamente ilógico que una estrategia de movilidad sostenible contemple únicamente el fomento de la implantación del vehículo eléctrico. El problema, como decimos, es formal más que de contenido, porque las políticas de fomento de una movilidad sostenible impregnan otros ejes y programas. En concreto, el programa 3.6. de Estrategia de mejora de la movilidad debería indicar “de la movilidad sostenible”, por cuanto contempla exclusivamente líneas de actuación de desarrollo de sistemas colectivos públicos de transporte: guaguas, tranvía o ferrocarril, de fomento del intercambio modal e implantación de sistemas inteligentes de transporte. También el programa 3.3., enfocado a desarrollar una red de recorridos ciclistas, debe considerarse dentro de la Estrategia global de movilidad sostenible.

El problema es que por simplicidad de la estructura y para evitar duplicidades, cada línea de acción del MEDÍ se ha asignado a un solo eje y programa, pese a que en muchos casos atiende a más de un objetivo. Así, el desarrollo de la red de tranvía está en el eje de infraestructuras, al que pertenece, pero no se asigna simultáneamente al de Sostenibilidad y medio Ambiente, al que en realidad también pertenece.

Por otro lado, la política de fomento del vehículo eléctrico en la isla va más allá incluso de los objetivos de movilidad sostenible, incluye también objetivos del Eje 5 como son la lucha contra el cambio climático y mejora de la resiliencia insular, puesto que , como indica la Hoja de ruta del vehículo eléctrico en Tenerife:

La importancia estratégica de la electromovilidad resulta patente cuando se revisa el significativo número de sinergias existentes:

- ▶ Reduce la dependencia del petróleo y potencia fuentes de energías autóctonas y renovables.
- ▶ Optimización del sistema eléctrico, desde el punto de vista del aplanamiento de la curva de carga y en la medida que los servicios ‘Vehicle to Grid’ (V2G) se desarrollen y permitan utilizar el vehículo eléctrico como sistema de almacenamiento eléctrico.
- ▶ Protección del medio ambiente y reducción de emisiones.

## **Comentario 2**

Políticas de fomento del vehículo eléctrico solo tienen sentido, si este no solo sustituye al vehículo de combustibles sólidos sino además disminuye el número de vehículos privados en términos absolutos y relativos.

## **Respuesta**

Efectivamente, una estrategia de movilidad sostenible integral debe contemplar acciones tendentes a reducir la utilización del vehículo privado. Como se indica en la respuesta al comentario 1, a eso atiende el programa 3.6 y, con impacto más reducido, el 3.3.

## **Comentario 3**

1.- ¿Por qué esta planificación no se incluye como parte del Plan de Movilidad Sostenible? Ya en la introducción del documento se enmarca su ubicación en el capítulo 3.3 y se indica que, a través de la

mejora de la seguridad, se pretende promover la “MOVILIDAD SOSTENIBLE”. Animamos al Cabildo Insular a no perder la oportunidad de realizar una planificación integrada y global, aunando las medidas necesarias para la combinación de los diferentes medios de transporte que redundan en la consecución de una movilidad sostenible: vehículos eléctricos (único medio tratado en el punto de movilidad sostenible); transporte colectivo y/o público, traslados a pie, vehículos privados compartidos y bicicleta. Considerando en todo caso las posibilidades de intermodalidad y el equilibrio entre todas estas formas de transporte. Creemos que el comienzo de este cambio de perspectiva y el inicio de los trabajos en esta línea deberían comenzar en el área metropolitana, ya que es la zona de la isla que concentra un mayor volumen de vehículos privados y de desplazamientos.

2.-¿Aceras bici?

3.- Punto 3.3.3.3 ¿Calmado del tráfico los fines de semana?

Antes de desarrollar y realizar cualquier gasto, la importancia de dar conocimiento tanto a conductores como a ciclistas de las modificaciones, trazados y normativas que influyen en la vida cotidiana y el aspecto de la ciudad es necesaria. Para esta labor, la información en los medios de comunicación tanto locales como estatales y en formato digital, televisivo como en papel es primordial e importante. Que a nivel nacional se publicite la estrategia de fomentar el ciclismo en una isla como la nuestra, es la mejor publicidad que se puede hacer a nivel turístico, educativo, familiar...y respetuoso con el medioambiente.

En la ruta desde el palmetum hasta san Andrés, los fines de semana se puede cortar uno de los dos sentidos hacia san Andrés, y habilitarlos para el uso de la bici, como si del día de la bicicleta se tratara. Para eso sería necesaria la colaboración de agentes de la policía local así como protección civil para regular el tráfico, tanto de los vehículos como de los ciclistas, en los cruces. En el otro sentido se puede delimitar los carriles para los dos sentidos mediante conos. El servicio guagua tendría que verse limitado a paradas directas en santa cruz y la avenida de san Andrés. De esta forma una vez se haya dado conocimiento de la actuación los ciudadanos podrían moverse en sus bicis hasta la playa con seguridad y lo mejor de todo en familia. Si se puede hacer el día de la bici, ¿porque no va a funcionar un fin de semana? Se practica deporte, se divierten las familias y se consigue cambiar una mentalidad aferrada al coche.

Entre semana, para los que hacen uso más deportivo de la bici, se debería regular la velocidad y bajar hasta los 40 o 45 km/h . Por mi experiencia los vehículos no circulan nunca a la velocidad de 50 cuando está señalizado así y en los tramos de 90, pasan a muchísima más velocidad y aunque se tenga un arcén, este no se puede considerar transitable por la cercanía de palmeras y alcantarillas y sobre todo suciedad de cristales, poniendo al ciclista en gravísimo peligro. La importancia de enseñar al extranjero nuestra normativa es sumamente importante, ya que sin ser los únicos, sí son los que menos respetan la distancia de seguridad. La colocación de radares fijos sería una ayuda.

Estas dos formas de actuación no requieren de costes muy altos y pueden ponerse en prueba en cualquier momento. Servirá como práctica y ejemplo, para aplicarse en el futuro en el interior de la ciudad, donde se podría redirigir el tráfico por vías exteriores a la ciudad y dejar unas vías cercanas a centros y calles comerciales para las bicicletas, las cuales ayudadas por el transporte ferroviario crearán definitivamente una ciudad ejemplo, pudiendo destacar aún más en FITUR .

## **Respuesta**

El autor de este comentario ha identificado el mismo problema de estructura del MEDII que identificó el autor del primer comentario, y señala algo cierto, es decir, que el programa 3.6. no solo es un programa de infraestructura, sino una parte imprescindible de la estrategia de movilidad sostenible. La razón de este desajuste se explica en la respuesta 1. Es en él en el que se abordan sobre todos los aspectos de fomento del transporte público e intermodalidad a que hace mención, así como en el 3.3 el desarrollo de recorridos ciclistas. Junto con el comentario general se hacen propuestas muy concretas para el desarrollo de proyectos individuales, que se pasan al departamento responsable para valorar en el momento en que se acometan dichos proyectos.

## Comentario 4

Este programa es un claro ejemplo de cómo el Cabildo entra en competencia directa con la iniciativa privada.

No tiene sentido ninguno que el Cabildo cree toda una estructura interna e inversión propia en la implantación de 200 puntos de recarga de coches eléctricos cuando la iniciativa privada ya lo está haciendo y quiere seguir haciéndolo.

Mucho más lógico y eficaz es dirigir este plan hacia el apoyo a la iniciativa privada para alcanzar el objetivo previsto de 415 puntos de recarga al final del programa pero en manos privadas, como debe ser.

## Respuesta

La iniciativa privada puede y debe participar en el desarrollo de la red de puntos de recarga. se prevé en la Hoja de ruta del vehículo eléctrico en Tenerife y sus desarrollos. Es más, la red privada es imprescindible y sus puntos mucho más numerosos. La primera fase de la red de recarga, que el Cabildo impulsa directamente es reducida en puntos y tiene como objeto (se cita textualmente):

Se pretende con la Planificación propuesta dar seguridad de recarga rápida a los usuarios de VE, cuando por cualquier causa tengan que recorrer una distancia que agote la capacidad de su batería, una vez que ponen en marcha sus VE totalmente RECARGADOS EN EL PUNTO DE RECARGA DEDICADO, que son los puntos importantes de la red, el de la viviendas, lugares de trabajo, etc.

Es decir, el cabildo actúa implantando una red que podríamos denominar esencial o básica que asegure la viabilidad de uso del VE en la isla. Hay que tener en cuenta que la iniciativa privada implantará puntos de recarga allí donde la previsión de demanda de recargas convierta en rentable esta actividad. Dada la autonomía que actualmente tienen estos vehículos, una red que solo tuviera los puntos de recarga en donde esta actividad sea económicamente rentable no sería de cobertura total, o lo sería creando rutas y zonas con cierto riesgo. La iniciativa pública interviene para acelerar el despliegue y asegurar la cobertura total. Es un caso similar al del transporte colectivo (guaguas): si se dejara exclusivamente en manos de la iniciativa privada determinadas rutas no se cubrirían por la escasa demanda. Sin embargo, esos demandantes, por escasos que sean, requieren el servicio.

## **Programa 5.10 Tenerife Resiliente**

### Comentario 1

En un principio, el término Resiliente, está tremendamente mal aplicado en este punto que es, simplemente un plan para mejorar los recursos antiincendios en la isla, sin tener en cuenta el resto de posibles catástrofes a las que se puede enfrentar nuestro territorio, no debemos olvidar que algunos de los peores desastres en nuestra isla han sido provocados por lluvias torrenciales, o que somos el único territorio volcánicamente activo del territorio nacional, con el riesgo que ello implica. Además, a nivel internacional, se están desarrollando y ejecutando numerosas acciones que implican la generación de ciudades resilientes ante desafíos como el cambio climático

Para ello, en este programa únicamente se plantean dos líneas fundamentales, la creación de dos nuevos parques bomberos y la renovación y adquisición de material.

En el primer caso, parece razonable el planteamiento de la necesidad de estos dos nuevos parques pero lo que no está nada claro es su implementación y por ende la aplicación de los recursos.

Por otro lado, con respecto a la renovación y mejora del material, no hay una clara identificación de que y por qué.

Se habla de las torres forestales cuando, hoy en día, la tecnología disponible hace tercermundista el uso de las mismas.

Así mismo, no hay ninguna referencia a los recursos aéreos cuando, ha quedado demostrado la necesidad y eficacia de estos recursos en lo referente a la lucha contra incendios forestales.

Tal vez, se debería centrar mucho del esfuerzo para la lucha de incendios forestales en mantener una base permanente de hidroaviones en Tenerife, como se ha demandado al Gobierno Central, pudiendo explotar posibilidades de colaboración y cofinanciación con el Gobierno Central, y el autonómico para el uso conjunto de los recursos.

Incluso se puede estudiar la posibilidad de incluir a la iniciativa privada.

Por otro lado, proponemos el desarrollo de un "Plan de Contingencia" a nivel insular que, entre otras cosas, cataloguen recursos tanto de personas como materiales propios y ajenos con los que contar en caso de enfrentarnos a una situación de emergencia y en base a su naturaleza, tener claro la estructura del comité de crisis y cómo y dónde actuará, y alternativas de actuación para enfrentarse a estas situaciones, cómo puede ser, en caso de un desabastecimiento eléctrico cómo actuar, en caso de un desabastecimiento de agua potable en una zona concreta de la isla, cómo actuar, en caso de una saturación de la oferta sanitaria, cómo actuar, etc.

## Respuesta

En el Programa "5.10 Tenerife Resiliente", incluido en el Eje 5: Sostenibilidad y Medio Ambiente del MEDDI, se reflejan las acciones, promovidas desde el Área de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Seguridad, a financiar con gasto de inversión, así como con gasto corriente con capacidad para la mejora del capital humano y/o el sistema de innovación de la isla, que están relacionadas con la seguridad y la respuesta a las emergencias.

En consecuencia, en el Programa no se plasman actuaciones en inversión que corresponden a otras Áreas del Cabildo que pueden estar vinculadas con la Seguridad, por ejemplo la implantación del futuro Centro de Coordinación Insular de Emergencias. Tampoco se contemplan muchas actuaciones que, teniendo como denominador común el fortalecimiento de la resiliencia a nivel insular, no tienen cabida en el MEDDI por su naturaleza y características. El ejemplo más evidente es el conjunto de actuaciones (23 en total), que se están desarrollando en el marco de la *Estrategia de Acción en materia de Protección Civil (2015-2022)*, aprobada por el Consejo de Gobierno Insular en octubre de 2014. Esta Estrategia se articula en torno a cinco líneas de acción:

- a) Desarrollo de los diferentes instrumentos para la planificación de emergencias y gestión de riesgos.
- b) Fortalecimiento de la protección civil insular y sus competencias.
- c) Colaboración y asistencia a los municipios en materia de protección civil.
- d) Desarrollo y fomento de políticas y actuaciones en relación con la divulgación y sensibilización.

- e) Desarrollo y fomento de mecanismos de colaboración con las diferentes entidades y organismos en el ámbito de la gestión de riesgos.

Por tanto, es necesario transmitir que el Cabildo de Tenerife está desarrollando un amplio compendio de actuaciones, incluidas o no en el MEDI, cuya finalidad última es construir un sistema robusto de protección civil y hacer de la Isla un “territorio resiliente”. De hecho, la Corporación Insular forma parte de la Campaña “Canarias Resiliente” a la que se ha adherido la mayor parte de los Cabildos y ayuntamientos del archipiélago y es de las pocas administraciones locales de toda España que ha realizado el ejercicio de autoevaluación contemplado en la *Campaña Mundial Desarrollando Ciudades Resilientes: ¡Mi ciudad se está preparando!* promovida por la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNISDR).

Una vez expuesto esto, nos parece una contribución de gran valor que en la aportación se haga referencia a la necesidad de potenciar la **resiliencia**, término que tiene un alcance más amplio que la mera gestión de las emergencias, e insistimos en la idea de que buena parte de las acciones emprendidas por el Cabildo en materia de protección civil tienen ese propósito final, pese a no estar incluidas en el MEDI.

Respecto a las dos actuaciones fundamentales que a nivel presupuestario contempla el Programa 5.10 Tenerife Resiliente, la **construcción de los parques de bomberos** forma parte de la política emprendida por el Consorcio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Isla de Tenerife en cuanto a la creación y fortalecimiento de la red insular de este tipo de dotaciones y está avalada por documentos técnicos. El MEDI no deja de ser un instrumento con vocación planificadora con un horizonte temporal muy amplio; por tanto no establece un marco rígido de inversiones, de carácter inamovible, tratándose más bien de una hoja de ruta en la cual las diferentes acciones previstas tienen encaje, procurando que los objetivos planteados tengan cumplimiento mientras esté en vigor. En este contexto es imposible plasmar un grado de definición mayor del que aparece en el documento en cuanto a la fecha de implantación de estos parques y a la aplicación de recursos.

Dicho esto, se ha recabado información del Consorcio de Bomberos de Tenerife y esta entidad informa que existe la previsión de crear tres nuevos parques, dos de ellos previstos en el Plan Director del Consorcio (Candelaria-Güímar / Arona-Adeje) y un tercero en Guía de Isora. El objetivo que se persigue es que los parques definitivos del Valle de Güímar y Arona estén operativos antes de cinco (5) años, aunque en el transcurso de este intervalo de tiempo la intención es instalar un parque provisional en el Valle de Güímar que ha de estar operativo antes del 01/01/2019.

El parque de Guía de Isora también tiene que estar en funcionamiento antes de cinco (5) años.

En relación con las actuaciones vinculadas a la **lucha contra incendios**, las propuestas técnicas nacen del Servicio del Cabildo con competencias en la materia, encargado de articular el Operativo Insular de Extinción de Incendios, que tiene conocimiento y experiencia acreditada que avalan las propuestas de inversión incluidas en el Programa 5.10 del MEDI respecto a este capítulo.

No obstante, conviene admitir que el sistema de vigilancia tradicional desde **torres está en desuso y en este sentido desde el Área competente del Cabildo en materia de innovación se está redactando un proyecto para crear unos nodos de comunicaciones en la cumbre, aprovechando las infraestructuras existentes de las torres de vigilancia, que incluyen la colocación de cámaras de detección automática en las mismas, además de dotarlas de redes wimax y fortalecerlas energéticamente. A largo plazo esta solución tecnológica, que proporciona una respuesta permanente**

las 24 horas los 365 días del año, reduce de forma sensible los costes de personal para atender una torre de vigilancia los tres meses de verano.

En cuanto a la utilización de recursos aéreos, los **aviones anfibios** que operan durante la extinción de incendios son actualmente del Ejército del Aire y ellos son los encargados de operarlos. No es el medio más efectivo en nuestra geografía para combatir los incendios y, además, hay que tener en cuenta que en caso de ser necesarios (por ejemplo, un Gran Incendio Forestal) en pocas horas vienen volando desde la península, donde trabajan sin descanso. Aquí estarían parados en un hangar la mayor parte del verano lo que no parece muy razonable. Por otro lado, este tipo de aviones se usa siempre en ataques ampliados, nunca en primeras intervenciones de pequeños conatos; para eso hay otra tipología de medios aéreos, helicópteros y aviones de carga en tierra.

Ahondando en el tema, se está valorando para la próxima campaña la introducción de cambios respecto a los medios aéreos que actualmente operan, sustituyendo un helicóptero medio, en la vertiente norte, por dos pequeños. De esta manera se duplica la capacidad de descarga de agua y se mejora la respuesta al ubicar uno en cada vertiente de la isla.

En relación con la propuesta de desarrollo de un “**Plan de Contingencia**” a nivel insular hay que aclarar que este tipo de instrumento ya existe porque está contemplado por la legislación y normativa en materia de protección civil.

En concreto, en el caso de Tenerife en 2004 se aprobó y homologó el **Plan Territorial Insular de Emergencias de Protección Civil de la isla de Tenerife (PEIN)** a través del cual el Cabildo se dota del instrumento técnico para poder hacer frente, con carácter general, a las emergencias extraordinarias o de grave riesgo colectivo.

El citado Plan establece el marco organizativo y funcional; contempla los mecanismos que permiten la movilización de recursos humanos y medios materiales para la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente; y, además, define la coordinación necesaria entre las distintas administraciones públicas y entidades privadas intervinientes en la emergencia.

El Plan se ha activado de forma operativa en varias ocasiones desde su aprobación, en ocasión principalmente de fenómenos meteorológicos adversos, y en la actualidad desde el Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil del Cabildo se está trabajando en su revisión para ajustar su contenido a los cambios normativos operados en los últimos años en el ámbito de la seguridad y la protección civil.

Además del PEIN existen, para riesgos concretos, *Planes Especiales de Protección Civil*, de competencia autonómica, como es el caso del **Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Canarias INFOCA** (*Decreto 60/2014, de 29 de mayo*) y el **Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por riesgo volcánico en la Comunidad Autónoma de Canarias PEVOLCA** (*Decreto 73/2010, de 1 de julio*).

En dichos planes se define el papel de los Cabildos Insulares y las funciones y tareas que le corresponden. En el caso de incendios forestales ha quedado patente que el Cabildo de Tenerife cuenta con la estructura y medios necesarios para hacer frente a este tipo de sucesos a través del Operativo de Extinción de Incendios. En el caso de las emergencias ligadas a la actividad volcánica, se iniciará en breve la elaboración del Plan de Actuación Insular frente al riesgo volcánico.