



EXTRACTO DE LA SESIÓN ORDINARIA, CELEBRADA POR LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL, EL DÍA 20 DE MARZO DE 2023.

PUNTO 1.- EXPEDIENTE (2022060873) RELATIVO A LA RECTIFICACIÓN DEL ACUERDO ADOPTADO POR LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DE FECHA 27 DE DICIEMBRE DE 2022, EN RELACIÓN AL PROCEDIMIENTO DE CONCESIÓN DE SUBVENCIONES CORRESPONDIENTES A LA CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES DESTINADAS A LAS ENTIDADES CIUDADANAS INSCRITAS EN EL CORRESPONDIENTE REGISTRO MUNICIPAL 2021, DESTINADAS A COLABORAR EN LA FINANCIACIÓN DE SUS GASTOS DE FUNCIONAMIENTO, POR OMISIÓN Y/O ERROR EN LOS CIF DE LAS ASOCIACIONES.

Visto el expediente nº 2022060873, relativo a la CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES DESTINADAS A LAS ENTIDADES CIUDADANAS INSCRITAS EN EL CORRESPONDIENTE REGISTRO MUNICIPAL 2021, DESTINADAS A COLABORAR EN LA FINANCIACIÓN DE SUS GASTOS DE FUNCIONAMIENTO, resulta:

1º.- La Junta de Gobierno Local, en sesión ordinaria celebrada el 27 de diciembre de 2022, acordó la concesión de subvenciones a las entidades ciudadanas que se enumeran en dicho acuerdo correspondiente a la Convocatoria de Subvenciones destinadas a las Entidades Ciudadanas inscritas en el correspondiente Registro municipal 2021, destinadas a colaborar en la financiación de sus gastos de funcionamiento.

2º.- Remitido el expediente a la Sección de Contabilidad, se detectan se han producido errores y/u omisiones en los CIF de varias asociaciones, por lo que procede la subsanación del acuerdo.

3º.- Conforme se establece en el artículo 109.2 de la vigente Ley 39/2015, de 1 de octubre, que entró en vigor el 2 de octubre de 2016, de régimen Jurídico de las Administraciones Públicas, las administraciones Públicas pueden rectificar en cualquier momento, bien de oficio o bien a instancia de los propios interesados, los errores materiales, de hecho o aritméticos existentes en sus actos.

4º.- Consta en el expediente propuesta de la Sra. Concejala Teniente de Alcaldesa de Cultura y Participación Ciudadana.

5º.- La Unidad de Apoyo al Gabinete de la Alcaldía y Participación Ciudadana del Área de Presidencia, emite el correspondiente informe que se encuentra incorporado al expediente.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad, y de conformidad con lo propuesto, **ACUERDA:**

Rectificar el acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local de fecha 27 de diciembre de 2022, por el que se aprueba la CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES DESTINADAS A LAS ENTIDADES CIUDADANAS INSCRITAS EN EL CORRESPONDIENTE REGISTRO MUNICIPAL 2021, DESTINADAS A COLABORAR EN LA FINANCIACIÓN DE SUS GASTOS DE FUNCIONAMIENTO, en el siguiente sentido:

- Donde dice:

"(...)

Nº Reg.	Nombre Entidad	CIF	PUNTOS CRITERIO 1	PUNTOS CRITERIO 2	TOTAL PUNTOS	TOTAL EUROS
97	Asociación Club de Pensionistas Isogue de San Juan		50	26	76	608
203	Federación de Asociaciones Los Menceyes Geneto	G38386926	39	38	77	616
93	Asociación de Vecinos Unión Cultural	G38386926	50	36	86	688
603	Asociación Canaria de Cooperación Solidaridad Internacional		34	34	68	544

ALQUILERES:

Nº Reg	NOMBRE ENTIDAD	Total alquiler	%	Euros
203	Federación de Asociaciones Los Menceyes Geneto	3.000,00	78	2.340,00
93	Asociación de Vecinos Unión Cultural	3.000,00	100	3.000,00
104	Asociación Unión de Mujeres Geneto	3.000,00	100	3.000,00
105	Asociación Unión de Mayores Las Viñas (Geneto)	3.000,00	100	3.000,00

(...)"

- Debe decir:

"(...)

Nº Reg.	Nombre Entidad	CIF	PUNTOS CRITERIO 1	PUNTOS CRITERIO 2	TOTAL PUNTOS	TOTAL EUROS
97	Asociación Club de Pensionistas Isogue de San	G38340170	50	26	76	608

	Juan					
203	Federación de Asociaciones Los Menceyes Geneto	G38529673	39	38	77	616
93	Asociación de Vecinos Unión Cultural	G38366977	50	36	86	688
603	Asociación Canaria de Cooperación Solidaridad Internacional	G38400867	34	34	68	544

ALQUILERES:

Nº Reg	NOMBRE ENTIDAD	CIF	Total alquiler	%	Euros
203	Federación de Asociaciones Los Menceyes Geneto	G38529673	3.000,00	78	2.340,00
93	Asociación de Vecinos Unión Cultural	G38366977	3.000,00	100	3.000,00
104	Asociación Unión de Mujeres Geneto	G38386926	3.000,00	100	3.000,00
105	Asociación Unión de Mayores Las Viñas (Geneto)	G38386918	3.000,00	100	3.000,00

(...)"

PUNTO 2.- URGENCIAS.

URGENCIA 1.- EXPEDIENTE (2022024392,) RELATIVO A RELATIVO A LA CANCELACIÓN DE LA GARANTÍA DEFINITIVA DEL "SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EQUIPOS Y SISTEMAS CONTRA INCENDIOS EN COLEGIOS PÚBLICOS Y DEPENDENCIAS MUNICIPALES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (EXPTE PPAL 13/110)".

Previa la especial declaración de urgencia, hecha en la forma legalmente establecida, se vio el expediente nº 2022024392, relativo a la cancelación de la garantía definitiva constituida por la empresa COMPAÑÍA DE EFICIENCIA Y SERVICIOS INTEGRALES, S.L para responder de las obligaciones derivadas de la contratación del "SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EQUIPOS Y SISTEMAS CONTRA INCENDIOS EN COLEGIOS PÚBLICOS Y DEPENDENCIAS MUNICIPALES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA", resulta:

1º.- El día 30 de abril de 2014 se suscribió contrato con la empresa COMPAÑÍA DE EFICIENCIA Y SERVICIOS INTEGRALES, S.L, en virtud del cual fue formalizada en documento administrativo la adjudicación efectuada a favor de aquella, mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local con fecha 1 de abril de 2014, para la contratación del "SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EQUIPOS Y SISTEMAS CONTRA INCENDIOS EN COLEGIOS PÚBLICOS Y DEPENDENCIAS MUNICIPALES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA". Para responder del cumplimiento de las obligaciones derivadas de dicho contrato, la adjudicataria constituyó a favor del Ayuntamiento la garantía definitiva por

importe de 8.315,00 €, depositada en la Tesorería Municipal con fecha 25 de marzo de 2014.

2º.- El Área de Obras e Infraestructuras ha emitido informe, de fecha 14 de diciembre de 2022, en el que se hace constar que el contrato ha sido realizado de forma satisfactoria, sin que haya ningún tipo de responsabilidad que deba ser ejercitada sobre la garantía definitiva, *"por lo que no existe inconveniente en su devolución o cancelación definitiva"*.

3º.- El Órgano de Gestión Económico-Financiera, con fecha 21 de diciembre de 2022, emite informe en el que se indica que según los datos obrantes en la Contabilidad Municipal, consta depositado aval, el día 25 de marzo de 2014, a nombre de la empresa COMPAÑÍA DE EFICIENCIA Y SERVICIOS INTEGRALES, S.L, en concepto de garantía definitiva, por importe de 8.315,00 euros, sin que el mismo, a día de la fecha, haya sido cancelado.

4º.- Remitido el expediente a la Intervención, con fecha 23 de diciembre de 2022, se devuelve, con fecha 9 de enero de 2023, entre otras razones, al no haber sido posible fiscalizarlo en el año 2022 por la fecha de remisión muy cercana al calendario de cierre presupuestario, el volumen de expedientes y los medios disponibles.

5º.- Consta en el expediente informe del Órgano de Gestión Económico-Financiera, de fecha 8 de marzo de 2023, solicitado mediante diligencia del Área de Presidencia y Planificación, de fecha 9 de enero, en el que se señala que *"... según los datos obrantes en la Contabilidad Municipal, no existe trabado crédito alguno a nombre de la citada entidad"*.

6º.- De conformidad con la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, los efectos, cumplimiento y extinción de los contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley se regirán por la normativa anterior, que es el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre (TRLCSP).

7º.- En el artículo 102 del TRLCSP, se establece que aprobada la liquidación del contrato y transcurrido el plazo de garantía, si no resultaren responsabilidades se devolverá la garantía constituida o se cancelará el aval o seguro de caución. Asimismo, y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 222 del referido texto legal y en la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, que rige el contrato señalado, concluida la vigencia del contrato, y cumplidas por el contratista las obligaciones derivadas del mismo, si no resultaren responsabilidades que hayan de ejercitarse sobre la garantía definitiva, se procederá a la devolución o cancelación de aquella.

8º.- El artículo 65.3 del RGLCAP preceptúa que la Caja General de Depósitos o sus sucursales u órgano ante el que se encuentren constituidas se abstendrán de devolver las garantías en metálico o en valores, aun cuando resultase procedente por inexistencia de responsabilidades derivadas del contrato, cuando haya mediado providencia de embargo dictado por órgano jurisdiccional o administrativo competente.

A estos efectos, se señala que las citadas providencias habrán de ser dirigidas directamente al órgano ante el que se encuentren constituidas dichas garantías.

9º.- Remitido el expediente a la Intervención Municipal, de conformidad con lo establecido en la Circular de 21 de enero de 2019 de ampliación del ejercicio de la función interventora a la totalidad de los reconocimientos de obligaciones y de devoluciones de avales y fianzas, se fiscaliza de conformidad con fecha 14 de marzo de 2023.

10º.- En cuanto a la competencia para resolver, corresponde a la Junta de Gobierno Local, en virtud de lo dispuesto en la disposición Adicional Segunda de la Ley de Contratos del Sector Público, y artículo 15 del Reglamento Orgánico Municipal.

11º.- El Servicio de Contratación de Servicios Municipales del Área de Presidencia y planificación, emite el correspondiente informe que se encuentra incorporado al expediente.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad, y de conformidad con lo propuesto, **ACUERDA:**

Cancelar la garantía definitiva constituida por la empresa COMPAÑÍA DE EFICIENCIA Y SERVICIOS INTEGRALES, S.L., con NIF: B-35529908 mediante aval de la entidad DEUTSCHE BANK, S.A., por un importe de 8.315,00 €, para responder de las obligaciones derivadas de la contratación del "SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EQUIPOS Y SISTEMAS CONTRA INCENDIOS EN COLEGIOS PÚBLICOS Y DEPENDENCIAS MUNICIPALES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA".

URGENCIA 2.- EXPEDIENTE (2022049257) RELATIVO A LA CANCELACIÓN DE LA GARANTÍA DEFINITIVA DEL "SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, LOTE I TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES A LA PLAYA (PPAL 18/103)".

Previa la especial declaración de urgencia, hecha en la forma legalmente establecida, se vio el expediente nº 2022049257, relativo a la cancelación de la garantía definitiva constituida por la empresa PÉREZ Y CAIRÓS, S.A para responder de las obligaciones derivadas de la contratación del servicio de "TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, Lote nº1: Transporte para la dinamización de mujeres en la playa", resulta:

1º.- El día 5 de julio de 2018 se suscribió contrato con la empresa PÉREZ Y CAIRÓS, S.A, en virtud del cual fue formalizada en documento administrativo la adjudicación efectuada a favor de aquella, mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local con fecha 5 de junio de 2018, para la contratación del servicio de "TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS Lote nº1: Transporte para la dinamización de mujeres en la playa". Para responder del cumplimiento de las obligaciones derivadas de dicho contrato, la adjudicataria constituyó a favor del Ayuntamiento la garantía definitiva por

importe de 17.650,25 € depositada en la Tesorería Municipal con fecha 4 de junio de 2018.

2º.- El Área de Bienestar Social y Calidad de Vida ha emitido informe, de fecha 13 de diciembre de 2022, en el que se hace constar que *"...no ha resultado responsabilidad alguna de la ejecución del mismo, por lo que no existe inconveniente en la devolución de la garantía definitiva constituida por la empresa"*, así como que *"el referido contrato se ejecutó satisfactoriamente y sin ningún tipo de incidente"*.

3º.- El Órgano de Gestión Económico-Financiera, con fecha 9 de marzo de 2023, emite informe en el que se indica que según los datos obrantes en la Contabilidad Municipal, consta depositado aval, el día 4 de junio de 2018, a nombre de la empresa PÉREZ Y CAIRÓS. S.A., en concepto de garantía definitiva, por importe de 17.650,25 euros, sin que el mismo, a día de la fecha, haya sido cancelado. Asimismo se hace constar que, según los datos de registro de embargos de la Tesorería, no consta trabado a día de la fecha, ningún crédito a nombre de dicha entidad.

4º.- De conformidad con la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, los efectos, cumplimiento y extinción de los contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley se regirán por la normativa anterior, que es el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre (TRLCSP).

5º.- En el artículo 102 del TRLCSP, se establece que aprobada la liquidación del contrato y transcurrido el plazo de garantía, si no resultaren responsabilidades se devolverá la garantía constituida o se cancelará el aval o seguro de caución. Asimismo y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 222 del referido texto legal y en la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, que rige el contrato señalado, concluida la vigencia del contrato, y cumplidas por el contratista las obligaciones derivadas del mismo, si no resultaren responsabilidades que hayan de ejercitarse sobre la garantía definitiva, se procederá a la devolución o cancelación de aquella.

6º.- El artículo 65.3 del RGLCAP preceptúa que la Caja General de Depósitos o sus sucursales u órgano ante el que se encuentren constituidas se abstendrán de devolver las garantías en metálico o en valores, aun cuando resultase procedente por inexistencia de responsabilidades derivadas del contrato, cuando haya mediado providencia de embargo dictado por órgano jurisdiccional o administrativo competente. A estos efectos, se señala que las citadas providencias habrán de ser dirigidas directamente al órgano ante el que se encuentren constituidas dichas garantías.

7º.- Remitido el expediente a la Intervención Municipal, de conformidad con lo establecido en la Circular de 21 de enero de 2019 de ampliación del ejercicio de la función interventora a la totalidad de los reconocimientos de obligaciones y de devoluciones de avales y fianzas, se fiscaliza de conformidad con fecha 14 de marzo de 2023.

8º.- En cuanto a la competencia para resolver, corresponde a la Junta de Gobierno Local, en virtud de lo dispuesto en la disposición Adicional Segunda de la Ley de Contratos del Sector Público, y artículo 15 del Reglamento Orgánico Municipal.

9º.- El Servicio de Contratación de Servicios Municipales del Área de Presidencia y planificación, emite el correspondiente informe que se encuentra incorporado al expediente.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad, y de conformidad con lo propuesto, **ACUERDA:**

Cancelar la garantía definitiva constituida por la empresa PÉREZ Y CAIRÓS, S.A., con NIF: A-38022240, mediante aval de la entidad BANKINTER, por un importe de 17.650, 25 €, para responder de las obligaciones derivadas de la contratación del servicio de **"TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, Lote nº1: Transporte para la dinamización de mujeres en la playa"**.

URGENCIA 3.- EXPEDIENTE (2022049564) RELATIVO A LA CANCELACIÓN DE LA GARANTÍA DEFINITIVA DEL "SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, LOTE II TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN ACTIVIDADES DIVERSAS (PPAL 18/103)".

Previa la especial declaración de urgencia, hecha en la forma legalmente establecida, se vio el expediente nº 2022049564 relativo a la cancelación de la garantía definitiva constituida por la empresa PÉREZ Y CAIRÓS, S.A, para responder de las obligaciones derivadas de la contratación del servicio de **"TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, Lote nº2: Transporte para la dinamización de mujeres en actividades diversas"**, resulta:

1º.- El día 5 de julio de 2018 se suscribió contrato con la empresa PÉREZ Y CAIRÓS, S.A, en virtud del cual fue formalizada en documento administrativo la adjudicación efectuada a favor de aquella, mediante acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local con fecha 5 de junio de 2018, para la contratación del servicio de **"TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, Lote nº 2: Transporte para la dinamización de mujeres en actividades diversas"**. Para responder del cumplimiento de las obligaciones derivadas de dicho contrato, la adjudicataria constituyó a favor del Ayuntamiento la garantía definitiva por importe de 5.043,46 € depositada en la Tesorería Municipal con fecha 4 de junio de 2018.

2º.- El Área de Bienestar Social y Calidad de Vida ha emitido informe, de fecha 13 de diciembre de 2022, en el que se hace constar que *"... no ha resultado responsabilidad alguna de la ejecución del mismo, por lo que no existe inconveniente en la devolución de la garantía definitiva constituida por la empresa"*, así como que *"el referido contrato se ejecutó satisfactoriamente y sin ningún tipo de incidente"*.

3º.- El Órgano de Gestión Económico-Financiera, con fecha 8 de marzo de 2023, emite informe en el que se indica que según los datos obrantes en la Contabilidad Municipal, consta depositado aval, el día 4 de junio de 2018, a nombre de la empresa PÉREZ Y CAIRÓS. S.A., en concepto de garantía definitiva, por importe de 5.043,46 euros, sin que el mismo, a día de la fecha, haya sido cancelado. Asimismo se hace constar que, según los datos de registro de embargos de la Tesorería, no consta trabado a día de la fecha, ningún crédito a nombre de dicha entidad.

4º.- De conformidad con la Disposición Transitoria Primera de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, los efectos, cumplimiento y extinción de los contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley se registrarán por la normativa anterior, que es el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre (TRLCSP).

5º.- En el artículo 102 del TRLCSP, se establece que aprobada la liquidación del contrato y transcurrido el plazo de garantía, si no resultaren responsabilidades se devolverá la garantía constituida o se cancelará el aval o seguro de caución. Asimismo y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 222 del referido texto legal y en la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, que rige el contrato señalado, concluida la vigencia del contrato, y cumplidas por el contratista las obligaciones derivadas del mismo, si no resultaren responsabilidades que hayan de ejercitarse sobre la garantía definitiva, se procederá a la devolución o cancelación de aquella.

6º.- El artículo 65.3 del RGLCAP preceptúa que la Caja General de Depósitos o sus sucursales u órgano ante el que se encuentren constituidas se abstendrán de devolver las garantías en metálico o en valores, aun cuando resultase procedente por inexistencia de responsabilidades derivadas del contrato, cuando haya mediado providencia de embargo dictado por órgano jurisdiccional o administrativo competente. A estos efectos, se señala que las citadas providencias habrán de ser dirigidas directamente al órgano ante el que se encuentren constituidas dichas garantías.

7º.- Remitido el expediente a la Intervención Municipal, de conformidad con lo establecido en la Circular de 21 de enero de 2019 de ampliación del ejercicio de la función interventora a la totalidad de los reconocimientos de obligaciones y de devoluciones de avales y fianzas, se fiscaliza de conformidad con fecha 14 de marzo de 2023.

8º.- En cuanto a la competencia para resolver, corresponde a la Junta de Gobierno Local, en virtud de lo dispuesto en la disposición Adicional Segunda de la Ley de Contratos del Sector Público, y artículo 15 del Reglamento Orgánico Municipal.

9º.- El Servicio de Contratación de Servicios Municipales del Área de Presidencia y planificación, emite el correspondiente informe que se encuentra incorporado al expediente.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad, y de conformidad con lo propuesto, **ACUERDA:**

Cancelar la garantía definitiva constituida por la empresa PÉREZ Y CAIRÓS S.A., con NIF: A-38022240, mediante aval de la entidad BANKINTER, por un importe de 5.043,46 €, para responder de las obligaciones derivadas de la contratación del servicio de "TRANSPORTE PARA LA ACTIVIDAD DE DINAMIZACIÓN DE MUJERES EN LA PLAYA Y EN ACTIVIDADES DIVERSAS, Lote nº 2: Transporte para la dinamización de mujeres en actividades diversas".

URGENCIA 4.- EXPEDIENTE (2023-6896) RELATIVO A LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA.

Previa la especial declaración de urgencia, hecha en la forma legalmente establecida, se vio el expediente nº 2023-6896, para la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), resulta:

1º.- El artículo 25.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local -en adelante LBRL-, dispone que los municipios, en el marco de la legislación del Estado y de la propia Comunidad Autónoma, están legitimados para promover actividades y prestar aquellos servicios que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal, señalando en su apartado segundo, que el municipio ejercerá en todo caso las competencias propias.

Concretamente a lo que ahora nos afecta, se refieren en las letras:

b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.

(...)

d) Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad.

(...)

g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.

2º.- Por otra parte, la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo, establece en su artículo 99 que los principios en materia de movilidad sostenible a los que deben someterse las Administraciones Públicas serán los siguientes:

a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.

d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

Por su parte, en el artículo 101.1 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en adelante LES, se definen los Planes de Movilidad Sostenible (PMUS) como:

*"un **conjunto de actuaciones** que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible."*

Los hábitos actuales de movilidad en los municipios canarios se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependientes de los combustibles fósiles y que el transporte es esencial para el crecimiento económico y el bienestar, así como para la calidad de vida en las zonas urbanas.

Además, hay que llamar la atención sobre el hecho de que en el artículo 102 de la LES se establece que:

"A partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible."

3º.- En base a todo lo anterior, la Junta de Gobierno Local aprobó el día 18 de octubre de 2021, el expediente para la contratación del "SERVICIO DE REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA", y la apertura del procedimiento de adjudicación mediante procedimiento abierto.

El objeto del contrato era la prestación del servicio de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, con las características y especificaciones que se fijaban en el Pliego de Prescripciones Técnicas, con el fin de permitir la identificación de la necesidades existentes y los objetivos

generales a establecer de cara a planificar, programar y coordinar aquellas actuaciones que afecten a la movilidad sostenible del municipio.

El contenido del encargo se encontraba detallado en los Pliegos de Prescripciones Técnicas de la manera siguiente:

1.1. FASE I: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

La información a recabar comprenderá, como mínimo, los siguientes aspectos:

1. Aspectos socioeconómicos:

- Estructura y evolución de la población, empleo, datos de evolución de la población, crecimiento poblacional y su distribución territorial. Pirámide de edades para caracterizar los rasgos de movilidad que se puedan asignar a grupos de edad, empleo y otras características socio-económicas y demográficas de la población.

- Tipología del tejido económico o empresarial, empresas localizadas y las actividades desarrolladas en el municipio, etc.

- Previsiones de desarrollos que presentan déficit de accesibilidad, niveles de concentración de actividades, crecimiento urbano.

- Nivel de motorización.

2. Aspectos urbanísticos:

- Plan urbanístico, para analizar su política de movilidad y prever los escenarios futuros que el planeamiento considera, en cuanto a distribución de la población y actividades (usos del suelo), así como infraestructuras viarias y de transporte colectivo.

- Información sobre los usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos, usos residenciales, industriales, terciarios, equipamientos, etc.

- Caracterización de las nuevas zonas de desarrollo urbano, indicando usos previstos, densidades y conexiones viarias contempladas en el planeamiento general y parcial.

- Integración de las políticas de movilidad sostenible en las políticas urbanísticas.

3. Jerarquización y características del viario:

- Oferta viaria de la red urbana con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc.).

- Oferta viaria para el peatón: aceras, áreas peatonales, áreas de tráfico restringido, itinerarios peatonales, vados, espacios reservados, etc.

- Jerarquización viaria, grado de congestión viaria.

- Semaforización y señalización urbana (vertical y horizontal).

4. Características generales de la movilidad urbana:

- Datos sobre origen-destino.
- Datos de funcionamiento de la red viaria principal, aforos en troncos e intersecciones de la misma y aforos de tráfico en el viario de circunvalación o vías de salida/penetración. Puntos críticos de congestión.
- Información del tráfico exterior y la accesibilidad del casco urbano de La Laguna y principales vías de relación con éste y con los barrios, urbanizaciones, zonas rurales y zonas costeras ubicadas en el término municipal, así como entre ellos.
- Movilidad de los trabajadores en polígonos industriales.
- Reparto modal de residentes y visitantes.
- Estacionalidad. Características de la movilidad según la época del año (temporada baja y alta).
- Desplazamientos generados por grandes superficies comerciales, polígonos industriales, centros comerciales, etc.
- Creación de las Matrices de viajes (origen /destino) de La Laguna, con el objetivo de realizar un futuro Modelo de Transporte.

5.Circulación peatonal y ciclista:

- Inventario de la red ciclista y peatonal del municipio. Demanda real y potencial.
- Accesibilidad de los itinerarios peatonales.
- Aforos de peatones.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-peatones, vehículos-ciclista y peatones-ciclista.
- Posibilidad de peatonalización de zonas comerciales.

6.Seguridad vial:

- Se actualizará la información recogida en el Plan de Seguridad Vial de La Laguna de al menos los últimos 5 años, utilizando para ello los Indicadores de seguimiento así como los Indicadores genéricos de evolución.
- Tipología de los accidentes y colectivos a los que afectan (peatones, ciclistas, vehículos, etc.).
- Detectar inseguridad y peligrosidad vial. Tipos y puntos de conflictos con los vehículos.

7.Oferta de aparcamiento:

- Inventarios diurnos y nocturnos de aparcamiento, con especificación de su tipo (libre, regulado, en superficie, subterráneo), aparcamiento en áreas de carga y descarga, doble fila, etc. Aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida y otras zonas de reserva. Determinando tipología, capacidad, grado de ocupación y rotación.

- Oferta y demanda de aparcamiento, satisfecha y no satisfecha.
- Aparcamientos disuasorios y posibilidades de creación.

8. Red de transporte público:

- Inventario de la oferta y demanda de transporte público, diurno y nocturno (servicio del taxi incluido) que operan en el término municipal.
- Itinerarios de transporte público, escolar y de empresa, en su caso. Definiendo itinerarios, longitud, ubicación paradas, frecuencia de paso, número de usuarios y horarios.
- Complejidad de la dispersión urbanística para la accesibilidad al transporte público. Detección de áreas deficitarias en transporte público.
- Identificación del mobiliario urbano y sistemas de información al ciudadano en materia de transporte público.
- Accesibilidad a las paradas y vehículos del transporte público para personas con movilidad reducida.
- Intermodalidad del transporte público.

9. Transporte de mercancías:

- Inventario del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimiento. Detectar aspectos relacionados con esta actividad y que generen impactos negativos en colapsos, horarios de carga y descarga.
- Inventario de espacios reservados para carga y descarga, y se aforará el mal uso de estos espacios reservados.
- Recopilación de las ubicaciones de las zonas de carga y descarga.

10. Aspectos energéticos y medioambientales:

- Inventario de aspectos energéticos y medioambientales. Valores límites, horarios de concentraciones de partículas contaminantes y sus indicadores.
- Creación del mapa de contaminación existente en La Laguna.

11. Cualquier otra área de información que el ofertante considere necesario aportar u obtener.

Toda la información preexistente en el Ayuntamiento se pondrá a disposición del adjudicatario en los soportes en que se encuentre y con las advertencias de confidencialidad y limitación de uso que corresponda.

1.2. **FASE II: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL.**

A partir del análisis cuantitativo y cualitativo de los datos recogidos en la toma de datos de la fase I, se realizará un diagnóstico y estudio integrado de la problemática de la movilidad urbana en el municipio, que deberá abarcar y diferenciar, como mínimo los siguientes aspectos:

1. Estudio, análisis y caracterización del tráfico, con el objeto de realizar propuestas y medidas de control y ordenación de tráfico y de la estructura de la red viaria, mejora de la señalización, para optimizar los desplazamientos, mejorar la seguridad y promover un uso racional del vehículo privado.

2. Estudio y análisis de los problemas de congestión en el viario urbano (en giros críticos de intersecciones, accesos a puntos de especial atracción, etc.). Detección de zonas con insuficiencia o saturación de accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas.

3. Estudio y análisis de la movilidad actual según grupos sociales, diferenciando entre mujeres, hombres, ancianos, discapacitados, jóvenes, niños, etc., analizando los puntos de origen y destino, modos utilizados, trayectos, motivos del desplazamiento, etc., y en especial los flujos de tráfico y sus consecuencias, relacionándolos con la dispersión del uso residencial, la localización de servicios, centros de enseñanza, centros médicos, centros de trabajo y análogos.

4. Estudio y análisis de las tendencias demográficas y económicas. Se analizarán las tendencias de crecimiento poblacional y su distribución territorial. Asimismo, se hará un diagnóstico de los efectos sobre la movilidad de la localización de centros comerciales, zonas o centros de ocio, grandes centros de trabajo, centros de salud, etc.

5. Estudio y análisis de medidas de gestión y regulación del estacionamiento.

a. Delimitación de zonas congestionadas y aparcamiento ilegal diurno, asociando estos problemas a los usos que los generan.

b. Creación de estacionamientos disuasorios a las entradas de los diferentes núcleos urbanos principales.

c. Construcción de estacionamientos subterráneos en zonas de plazas y jardines céntricos.

d. Aparcamientos en superficie abiertos, rotación y control del estacionamiento.

6. Estudio y análisis de medidas de recuperación del espacio público: priorizar, fomentar y mejorar los modos no motorizados, establecer una red de itinerarios peatonales y espacios cómodos, funcionales y accesibles para la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios, y la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios creando áreas protegidas para peatones y ciclistas y, en general, promoción la movilidad no mecanizada.

7. Estudio y análisis de medidas para fomentar la peatonalización de calles para promover áreas comerciales seguras.

8. Estudio y análisis de medidas para mejorar la seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública y de reducción del número y gravedad de los accidentes.

9. Estudio y análisis de medidas dirigidas a personas de movilidad reducida, con la mejora de la accesibilidad y supresión de barreras, especialmente en los itinerarios peatonales y acceso al transporte público.

10. Estudio y análisis de la red peatonal identificando los problemas de calidad que le afecten, como la ocupación de acera, incidencia del mobiliario urbano (bolardos, alcorques, maceteros, semáforos, marquesinas, bancos, ocupación de la vía pública, etc.), alumbrado, cruces y circulación en dicha red.

11. Estudio y análisis de medidas para desarrollar una red de carriles bici que fomenten el uso de la bicicleta, la comunicación con las diferentes zonas y adaptación de viales en calles ciclables así como carriles bici urbanos. Creación de una red de aparcamientos para bicicletas.

12. Estudio y análisis del transporte público urbano e interurbano: desarrollo de medidas que fomenten un transporte colectivo de calidad, competitivo e integrado frente al vehículo privado. Mejoras en la cobertura y calidad de servicio, mejoras en la seguridad y accesibilidad.

13. Estudio y análisis de la problemática de las zonas de carga y descarga y la gestión del reparto de mercancías en los núcleos urbanos principales y en concreto en las calles peatonales del casco histórico.

14. Estudio y análisis de medidas para mejorar la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas y configuración del territorio público urbano en las previsiones de desarrollos futuros y recomendaciones desde la movilidad sostenible hacia estos nuevos desarrollos.

15. Estudio y análisis de los aspectos energéticos y medioambientales: Se realizará un diagnóstico ambiental de los principales contaminantes y su tendencia previsible.

16. Estudio y análisis para la implantación de puntos de conexión y carga para vehículos eléctricos debidamente informatizadas.

17. Estudio y análisis de medidas para apoyarse en las TICs para monitorizar y controlar todos los aspectos relacionados con la movilidad (circulación, zonas de congestión, aparcamientos, etc.).

18. Estudio y análisis para la creación e implantación de una Oficina y Observatorio de la Movilidad cuyo principal objetivo sea valorar la evolución continua del municipio a través de diferentes indicadores de movilidad así como planificar, gestionar e implantar las actuaciones previstas en el PMUS.

El diagnóstico se apoyará en el desarrollo de un panel de indicadores, que permita comparar los mismos frente a las distintas propuestas de actuación previstas. Para este diagnóstico se utilizarán dos herramientas básicas:

- **Análisis DAFO:** sobre cada campo referente a la movilidad estudiado se realizará un análisis DAFO (Debilidades - Amenazas - Fortalezas - Oportunidades) que

ayudará a una mejor comprensión del diagnóstico, poniendo de relieve aquellos aspectos más relevantes que se hayan observado.

- **Definición de indicadores de seguimiento:** se definirá una serie de indicadores relacionados con la movilidad que permitan evaluar el estado de gravedad o bondad en los que se encuentran los aspectos estudiados. Estos indicadores abordan aspectos como el reparto modal de los viajes internos y externos, resultados de contaminación asociada a la movilidad, infraestructuras y facilidades existentes para la movilidad no motorizada, características del transporte público, ratios de viaje público/privado, etc.

El volumen de información a manejar y el análisis integral requerido en este plan exigirán la implementación de una base de datos geográfica y el desarrollo de un sistema de información geográfica que explote dicha base de datos y permita acceder a dicha información de una forma estándar a través de cualquier aplicación compatible con los servicios OGC acordes con las Directrices Inspire de la UE. Se deben establecer indicadores perfectamente medibles y evaluables para valorar la eficacia del Plan.

Los análisis sectoriales anteriores han de ser asegurados y correlacionados para obtener un diagnóstico global de la situación actual y su tendencia, identificando la problemática y los indicadores de seguimiento más efectivos necesarios para cuantificar el grado de la sostenibilidad. El diagnóstico no puede quedar limitado a un acercamiento descriptivo de la problemática: debe de poner en evidencia las disfunciones del sistema de transporte, contribuir a explicarlas, evaluar su gravedad e identificar su origen.

1.3. FASE III: ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD. PROGRAMAS.

Con la ejecución de los trabajos de campo y tras realizar el análisis y diagnóstico, siendo plenamente conocedores de la situación actual y problemática de la movilidad urbana en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, se definirán unos programas de actuación en diferentes espacios temporales, de acuerdo con las necesidades y los problemas detectados, que incluyan todas aquellas medidas y acciones concretas necesarias para mejorar medioambiental y energéticamente la movilidad urbana, lograr un uso coordinado y eficiente de los diferentes medios de transporte, fomentando el uso de los transportes colectivos y medios limpios a través de actuaciones que los hagan más eficientes, en detrimento de la utilización del vehículo privado.

Se relacionan a continuación los programas inicialmente previstos, que podrán verse modificados siempre que quede justificado en el análisis y diagnóstico de la situación actual:

1.3.1. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.

Contendrá el conjunto de medidas para mejorar la gestión de la movilidad, disminuyendo las intensidades de vehículos, las velocidades aumentando la seguridad vial, el fomento del uso de medios de transportes no motorizados y mejorando la accesibilidad:

- Sistema de alquiler de bicicleta pública.

- Medidas relativas al transporte a la demanda,
- Promoción del viaje en coche compartido, coche multiusuario.
- Además, se tendrán en cuenta los transportes discrecionales de recurrencia diaria, así como el servicio municipal de auto-taxi.

POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE CICLISTA.

Debe recoger los aspectos ligados a posibilitar el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano no motorizado así como aspectos ligados a la ordenación urbanística.

- Propuestas para establecer una red ciclista, teniendo en cuenta los principales usos atractores así como las áreas de concentración de la población.
- Propuesta para establecer una red de aparcamientos para bicicletas.
- Propuesta de un sistema de alquiler de bicicleta pública.
- Zonas 10, 20 y 30.
- Intervenciones necesarias para la implementación.

POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE EN EMPRESAS.

Incluirá las características y criterios mínimos de manera que facilite la aplicación y el seguimiento del plan de transporte que, de manera voluntaria, quiera implantar una empresa; todo ello, en aras de obtener una homogeneización en el municipio y cumplir con los objetivos del PMUS.

Así mismo propondrá un plan de transporte específico con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores del Ayuntamiento.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL.

Incluirá un conjunto de medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en la ciudad. Debería actuar sobre tres aspectos principales:

- Infraestructura, señalización, calmado de tráfico y gestión de tráfico.
- Conducta de los usuarios: Seguridad de los peatones, ciclistas, vehículos, etc.
- Diseño y mejora de intersecciones, cruces y localizaciones singulares en los puntos o tramos con mayor concentración de accidentes.

ITINERARIOS PEATONALES.

Incluirá un conjunto de medidas y actuaciones de acondicionamiento de una red de áreas e itinerarios peatonales, incluyendo las actuaciones de todo tipo que deban acometerse.

ITINERARIOS EN MODOS NO MOTORIZADOS SEGUROS A CENTROS EDUCATIVOS.

Debe recoger los aspectos ligados a posibilitar los desplazamientos a centros educativos caminando o en cualquier otro modo no motorizado a través de la realización de itinerarios seguros. Se deberá tener en cuenta:

- Análisis de itinerarios actuales entorno a los centros educativos, conflictos con el vehículo privado, etc.
- Intervenciones y medidas necesarias de remodelación y reorganización del espacio público entorno a los centros educativos.

1.3.2.PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIARIA.

Este programa tiene como objetivo optimizar la circulación en el viario existente, analizar los efectos del nuevo viario previsto en el planeamiento urbanístico y coordinar estas medidas con las actuaciones de peatonalización, carriles bici, transporte público, de mercancías, aparcamientos, etc., que se deben promover en el municipio. El programa deberá recoger la ordenación del tráfico y la jerarquización del viario urbano, la ordenación de la circulación de vehículos pesados y mercancías peligrosas, calmado de tráfico, o cualquier extremo detectado en la diagnosis inicial.

PLAN DE MEJORAS Y TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO.

El plan debe recoger los aspectos ligados a un uso del espacio público para la ciudadanía, recuperando los espacios públicos para el fomento de las relaciones humanas entre el vecindario y aspectos ligados a la ordenación urbanística, por lo que las propuestas deberían ser enmarcadas en el desarrollo urbanístico del municipio.

Propuestas de mejoras y transformación del espacio público urbano y ciudadano:

- Transformación de espacios urbanos para la mejora de la movilidad urbana.
- Transformación de espacios urbanos en los que confluyan las medidas a adoptar en el resto de planes de actuación.
- Mejora de los itinerarios peatonales logrando que sean cómodos, seguros, continuos y atractivos.
- Mejora de accesibilidad y transitabilidad.
- Mejora de los espacios peatonales y de prioridad peatonal.
- Otras opciones de transformación y mejora de espacios públicos.

1.3.3.PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Este programa deberá acometer las propuestas de mejora del sistema de transporte público sobre las bases siguientes:

- Análisis de itinerarios, disfuncionalidades, conflictos con el tráfico automóvil, resolución del paso de guaguas en los cruces, plazas e intersecciones, etc.
- Análisis de accesibilidad: ubicación de paradas, idoneidad con respecto a los distintos centros, aspectos de accesibilidad de los usuarios al transporte colectivo y

optimización en su ubicación con respecto a la red viaria, con especial atención a las personas con movilidad reducida.

- Diseño de la red de transporte público urbano basado en los patrones y pautas de movilidad de los usuarios urbanos y la posibilidad de integración de la intermodalidad con el propio transporte público futuro con el objetivo de cumplir los objetivos del PMUS.

- Se estudiarán las medidas en el viario de apoyo al transporte público, como limitación del aparcamiento, coordinación y prioridades semafóricas, prioridad de paso, protección de paradas, infraestructuras de acompañamiento, plataformas reservadas etc.

1.3.4.PROGRAMA DE REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTO.

Este programa determinará una estrategia de estacionamiento de acuerdo con la tipología de usuarios y características del aparcamiento. Los programas específicos derivados de este plan serían:

- Reordenación del estacionamiento en superficie.
- Aparcamientos en superficie, rotación, control y gestión del estacionamiento.
- Nuevos aparcamientos cerrados, tanto en superficie como subterráneos.
- Aparcamientos de disuasión.
- Señalización de aparcamientos, estática y en tiempo real.
- Aparcamientos de libre acceso público y temporal, aprovechando la existencia de solares sin edificar, hasta tanto se solicite la correspondiente licencia para la edificación.

1.3.5.PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS.

Este programa incluirá las estrategias específicas correspondientes para creación / modificación y optimización de las zonas de carga y descarga y su nexo con la movilidad, como la gestión del transporte de mercancías:

- Sistemas de control de la circulación de vehículos pesados.
- Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano.
- Asociación de operadores de carga o incluso asociación de empresarios por zonas, aprovechando las posibles sinergias.

1.3.6.PROGRAMA DE MEJORAS DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

Contendrá el conjunto de medidas y programas relativos a niveles de emisiones ambientales, consumo de energía eficiente y evaluación de los indicadores en base al plan de mediciones que se defina. Se estudiarán medidas para reducir la contaminación y aumentar la eficiencia energética mejorando la flota de guaguas y de grandes camiones y furgonetas de empresas que prestan servicio en el municipio. Además, se estudiará la implantación de áreas de cero y/o bajas emisiones.

PLAN DE IMPLANTACIÓN DE PLATAFORMA SMART MOBILITY.

Plan de implantación de una plataforma Smart Mobility -ciudad inteligente-, a implantar por el Ayuntamiento, que incida en el medio ambiente (sistemas de transportes eficientes a nivel de consumo energético), en la economía (maximiza la productividad) y en la sociedad (mayor calidad de vida para el ciudadano). Incluyendo objetivos como los siguientes:

- Mejorar la calidad de vida del ciudadano.
- Reducir el impacto medioambiental.
- Mejorar la planificación y eficiencia de los medios de transporte públicos.
- Reducir la congestión y la frustración ciudadana.
- Optimizar las plazas de aparcamiento y su gestión.
- Priorizar al ciudadano en el ámbito de la movilidad.

1.3.7. PROPUESTA DE MEDIDAS NORMATIVAS.

NUEVA ORDENANZA MUNICIPAL DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP).

Se realizará una propuesta de ordenanza municipal de vehículos de movilidad personal (bicicletas, patinetes, monopatín, etc.) que regule la circulación, parada y estacionamiento de estos vehículos en las distintas áreas municipales, el registro de los vehículos, del alquiler de bicicletas y VMP, las infracciones y sanciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y cualquier otro extremo relativo a la regulación de los VMP. Todo ello, acorde a los objetivos del PMUS, al resto de planes y de la demás normativa de tráfico y circulación de obligado cumplimiento.

INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS Y CON EL PLANEAMIENTO GENERAL.

Contendrá el conjunto de medidas y recomendaciones a considerar en los desarrollos urbanísticos futuros, en lo que respecta a la movilidad sostenible dando especial atención a la seguridad vial (zonas e itinerarios peatonales, zonas y vías compartidas de prioridad peatonal, ejes de coexistencia, implantación de carriles bici, calmado de tráfico, creación de supermanzanas, creación de zonas para cambiar de sentido en las calles sin salida, etc.), y al transporte público, en temas como la forma del desarrollo con el fin de crear ejes de transporte, densidad entorno a estaciones y paradas, anchuras de viario y aceras para poder dar servicio de líneas de guaguas, reservas de suelo, etc.

1.3.8. FICHAS DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN.

En base a las medidas y acciones de los programas de la fase III, se redactarán documentos de síntesis en los que se indicarán actuaciones concretas, los costes estimados de las mismas, sus fases y prioridades en espacios temporales definidos y también contendrá una estimación de ahorros de energía y disminución de emisiones

de cada uno de los programas, frente a la situación de partida, como consecuencia de la implantación del PMUS.

Cada programa de actuación deberá especificar como mínimo:

- Objetivo y justificación.
- Descripción de las acciones.
- Agentes implicados.
- Prioridad en el marco del Proyecto.
- Presupuesto y financiación prevista.
- Plazo previsto.

Las medidas o propuestas recogidas en cada programa de actuación quedarán definidas conforme a los siguientes aspectos:

- Definición técnica.
- Representación gráfica.
- Grado de prioridad.
- Beneficios esperados y posibles barreras.
- Agentes implicados.
- Evaluación ambiental, funcional y social.
- Periodo de implantación (plazo y cronograma).
- Presupuesto estimado.
- Medidas relacionadas.
- Indicadores de seguimiento.

Así mismo, deberá recoger una planificación de campaña de difusión compuesta por:

- Diseño de imagen gráfica atractiva y distintiva del plan y de sus campañas y actividades asociadas.
- Elaboración de material gráfico para difusión de propuestas y novedades a través de la web del Ayuntamiento y en soportes publicitarios, en su caso.

Estos programas de actuación permitirán al Ayuntamiento programar sus actuaciones sobre el espacio urbano y planificar la realización de intervenciones. Del mismo modo se estudiará la viabilidad económica del PMUS.

1.4. FASE IV: SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS. INDICADORES.

La consultora incorporará dentro del PMUS un capítulo en el que establecerá los mecanismos que sirvan para el seguimiento y evaluación de los programas de actuación definidos en el propio documento.

Todos los indicadores propuestos deberán ser de fácil medición, con objeto de evitar sobrecostes de las medidas, concreto y cuantificable, con la finalidad de permitir la comparación y el seguimiento eficaz. Para cada indicador se deberá especificar su método de cálculo y periodicidad.

4º.- Mediante acuerdo de Junta de Gobierno Local, de fecha 26 de abril de 2022 adjudicó a la empresa DESARROLLO, ORGANIZACIÓN Y MOVILIDAD, S.A., mediante procedimiento abierto, tramitación ordinaria, el contrato del "SERVICIO DE REDACCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA.

Una vez cumplimentado por la empresa contratada todo lo anterior se ha dado cumplimiento a lo establecido en el apartado 1.5 del Pliego de Prescripciones Técnicas en el sentido de que una vez elaborado el PMUS debía efectuarse un último trámite de información pública al objeto de la posible presentación de sugerencias y alegaciones al mismo.

Para ello, la Junta de Gobierno Local, en sesión extraordinaria, con carácter urgente, celebrada el día 8 de febrero de 2023, acordó someter el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de San Cristóbal de La Laguna a información pública.

La documentación relativa a dicho Plan ha estado en exposición pública por el plazo de un (1) mes, contados a partir del día siguiente a la publicación del anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, a fin de que los interesados puedan examinar los expedientes y presentar las reclamaciones o sugerencias que estimen oportunas, de conformidad con las exigencias del artículo de acuerdo con el artículo 101.5 de la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo.

El citado anuncio fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 15 de febrero de 2023.

Simultáneamente, se publicó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de San Cristóbal de La Laguna en el portal web del Ayuntamiento con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades. Y, además, se le dio consulta a las administraciones con competencia en la materia.

En cuanto al modo de realizar esa participación pública, de acuerdo con el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

1. El órgano al que corresponda la resolución del procedimiento, cuando la naturaleza de éste lo requiera, podrá acordar un período de información pública.

2. A tal efecto, se publicará un anuncio en el Diario oficial correspondiente a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el expediente, o la parte del mismo que se acuerde.

El anuncio señalará el lugar de exhibición, debiendo estar en todo caso a disposición de las personas que lo soliciten a través de medios electrónicos en la sede

electrónica correspondiente, y determinará el plazo para formular alegaciones, que en ningún caso podrá ser inferior a veinte días.

En cuanto a la consulta, el artículo 19. Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias establece que están sujetas a cooperación interadministrativa, entre otros:

"Cualquier plan, programa o proyecto de obras o servicios públicos de las administraciones de la comunidad autónoma, las islas y los municipios que afecte, por razón de la localización o uso territoriales, a las competencias del resto de las administraciones públicas"

Dado que el PMUS no es otra cosa que un programa de obras y servicios públicos que involucra a diferentes administraciones con competencias en la materia debe practicarse dicha consulta.

Sobre el plazo de la misma, el artículo 10.4 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias establece que:

"El trámite de consulta, que podrá simultanearse con el de información pública si existiere, tendrá una duración mínima de un mes y máxima de dos meses, salvo que la legislación ambiental o sectorial disponga otro plazo diferente."

5º.- En el periodo de información pública se han recibido las alegaciones siguientes:

Nombre	Fecha
ASOC. PROF. DE COMPAÑIAS PRIVADAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD (APROSER). G28867406	22-02-2023
SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE-PARQUES Y JARDINES.	23-02-2023
AREA DE HACIENDA Y SERVICIOS ECONOMICOS. SERVICIO DE PRESUPUESTOS.	02-03-2023
D. GRAL. DE TRANSPORTES GOB.CAN.	14-03-2023
FRANCISCO DOMINGO DELGADO OLIVA.	10-03-2023
AAVV. TAMARCO.	15-03-2023

Que una vez estudiadas se contestan de la siguiente manera:

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PLANTEADA POR: AREA DE ASOCIACION PROFESIONAL DE COMPAÑIAS PRIVADAS DE SERVICIOS APROSER.

Alegación.

Planteamiento:

Aunque los alegantes dicen ser conscientes de que el PMUS no es el instrumento jurídicamente competente para la configuración de la Zona de Bajas Emisiones del municipio, dado que el Plan hace referencia a la necesidad de aprobar una Ordenanza que la regula, es por lo que manifiestan la necesidad de que esa futura Ordenanza haga mención expresa, con vistas a la excepción o matización de su aplicabilidad, a los servicios de seguridad pública y privada.

Respuesta:

Como bien señala la alegante, el PMUS no es el instrumento jurídicamente competente para la configuración de la Zona de Bajas Emisiones. Su regulación se recoge actualmente en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones que viene a señalar un procedimiento específico por lo que queda fuera de la aprobación del PMUS. Por lo anterior, el documento del PMUS, aunque hace referencia a la Zona de Bajas Emisiones no contiene su concreta regulación ni podría contener esa excepción que se solicita.

Es por lo que se no se acepta la alegación, sin perjuicio de señalar que se pondrá de manifiesto el punto de vista expuesto por la alegante en el futuro procedimiento de aprobación de la específica Ordenanza.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PLANTEADA POR: Sección de Medio Ambiente y Servicios Municipales Unidad de Parques y Jardines.

Recibida la alegación de fecha 23 de febrero de 2023 de la Sección de Medio Ambiente y Servicios Municipales Unidad de Parques y Jardines al documento del PMUS se plantea lo siguiente:

Alegación 1.

Planteamiento:

Dado el coste del mantenimiento de maceteros, se propone la aclaración de que en la mejora de la red básica peatonal, donde se identifican los "Itinerarios peatonales preferentes", y los "Itinerarios peatonales complementarios" puede cumplirse la mención de que irán "con jardineras" con otros elementos que no sean maceteros.

Respuesta:

Se acepta la alegación en el sentido de aclarar que la mención de que irán "con jardineras" en la mejora de la red básica peatonal, donde se identifican los "Itinerarios peatonales preferentes", y los "Itinerarios peatonales complementarios" podrá cumplirse con otros elementos que no sean maceteros.

Alegación 2.

Planteamiento:

En la pág. 413, relativo al "Mobiliario urbano" se establece como un elemento de mobiliario urbano la "Vegetación (árboles y jardineras)" y se especifica su función "Renaturalización de los espacios con el incremento de elementos vegetales". En relación con ello, además de lo ya comentado en el punto anterior sobre las jardineras o macetones, se debe aclarar que la plantación de especies vegetales arbóreas deberá ser consultado de forma previa con esta Unidad de Parques y Jardines.

Respuesta:

Se acepta la alegación en el sentido de aclarar por un lado que la mención de que un elemento de mobiliario urbano será la "Vegetación (árboles y jardineras)" podrá cumplirse con otros elementos que nos sean maceteros y por otro de añadir la mención a que "la plantación de especies vegetales arbóreas deberá ser consultado de forma previa con esta Unidad de Parques y Jardines".

Alegación 3.

Planteamiento:

Respecto a lo especificado en el punto 5.2.1 relativo a la "Creación y ejecución de una red ciclable", donde se establece como uno de los objetivos "Aprovechar las zonas verdes existentes para incorporar carriles y pistas bici", se entiende necesario comentar, que debe tenerse en cuenta el ordenamiento de los espacios públicos respecto a sus usos y aprovechamientos, consultándose con la Gerencia de Urbanismo la posibilidad del uso del espacio y que en caso de que se tracen los recorridos en el interior de los espacios verdes, sea previa consulta de la Unidad de Parques y Jardines para buscar la opción que menos afecte a los elementos ya establecidos.

Respuesta:

Se acepta la alegación en el sentido de añadir al punto 5.2.1 relativo a la "Creación y ejecución de una red ciclable", que el aprovechamiento de las zonas verdes existentes para incorporar carriles y pistas bici", deberá contar con informe de la Gerencia de y que en caso de que se tracen los recorridos en el interior de los espacios verdes, deberá consultarse a la Unidad de Parques y Jardines para buscar la opción que menos afecte a los elementos ya establecidos.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PLANTEADA POR: AREA DE HACIENDA Y SERVICIOS ECONOMICOS SERVICIO DE PRESUPUESTOS AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA.

Recibida la alegación de fecha 6 de marzo de 2023 del Servicio de Presupuestos del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna al documento del PMUS se plantea lo siguiente:

Alegación.

Planteamiento:

El documento del PMUS que se somete a consulta es, en estos momentos, un documento de planificación en el que se establecen las líneas estratégicas y las inversiones previstas para la mejora de la Movilidad Urbana.

Como tal, no provoca el efecto de comprometer aún el Presupuesto Municipal.

Sin embargo, se establece como propuesta para la garantía de su ejecución futura y dada la necesidad de cumplimiento de los requisitos de la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria, y para su encuadre en el Plan Presupuestario a Medio Plazo 2024- 2026, que en la Memoria Económica, recogida en el punto 11 del Plan, se establezca una planificación temporal, no sólo de las inversiones necesarias sino también de los posibles ingresos que faciliten su financiación (subvenciones (Europeas, estatales, Comunidad Autónoma, etc.); tasas; contribuciones especiales,...).

Respuesta:

Como es sabido, además de su importancia como documento que gestiona el modelo de movilidad del municipio, la aprobación de un documento como el PMUS radica en que la propia Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo (artículo 102 de fomento de los Planes de Movilidad Sostenible), condiciona la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones Autonómicas o Entidades locales, incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS), y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Como se entenderá, el marco de inversiones contemplado en un documento que lo que viene a plantear es una reconsideración del modelo de movilidad de todo el municipio exige una financiación que excede en mucho la sola capacidad financiera de un Ayuntamiento.

A partir del reconocimiento de ese hecho, como es sabido, tanto de instancias europeas como estatales se ha procedido al establecimiento y la previsión de muchas líneas de ayudas y subvenciones para hacer frente al cambio de modelo en las infraestructuras y transportes que la nueva filosofía exige.

Sin embargo, cuáles sean esos posibles ingresos provenientes de ayudas externas y cuáles por lo tanto sean esas posibilidades de financiación sólo podrá ser determinado a posteriori, una vez aprobado el documento.

Por ello, se propone aceptar la alegación planteada por el Servicio de Presupuestos en el sentido de incluir en el Punto 11 del Plan (memoria económica) la previsión de que, una vez aprobado el PMUS y determinadas las inversiones que se proponen, se deberá aprobar, a la vista del concreto momento en el que ocurra y las líneas de ayudas vigentes a las que se pueda ir accediendo un Programa de Actuación en el que se detallará el ritmo de ejecución de esas inversiones a la vista de las posibilidades reales de financiación.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PLANTEADA POR: DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE CANARIAS.

Se seguirá a continuación el orden que la Dirección General da a sus observaciones en la alegación:

ALEGACIONES AL APARTADO 7.1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE.

Alegación 7.1.1.

Síntesis del Planteamiento:

7.1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE.

7.1.1. Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales.

1. Mejora de la red básica peatonal: Se considera una estrategia acertada, aunque se entiende que posterga información a estudiar y decisiones a partir de ella, tales como el grado de participación de otras administraciones con competencias a una futura concreción a través de instrumentos urbanísticos o proyectos a desarrollar lo que afecta al escenario temporal del Plan.

2. Mejora de la movilidad peatonal internúcleos: Se repite la observación de la medida anterior.

3. Red de itinerarios intraurbanos: Se repite la observación de las medidas anteriores esta vez ya concretada en que la Administración involucrada es el Cabildo Insular.

Respuesta:

Como se comprueba, aunque la Dirección General de Transportes reconoce lo acertado de las propuestas, centra su preocupación en lo que a su juicio podría ser una falta de concreción del detalle de las medidas. Y por ello, manifiesta su preocupación fundamentalmente por el escenario de implantación temporal del Plan y la determinación del concreto papel de cada una de las administraciones con competencias.

Debe decirse que, efectivamente, el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones no cerrado y determinado en todos sus detalles dejando su concreción a los diferentes instrumentos que lo desarrollen. Como es evidente, la implantación de las medidas previstas en un Plan como el que nos ocupa requiere un grado tal de inversión pública que resulta muy difícil establecer en este momento cuál sea la exacta programación o el concreto papel de las administraciones competentes.

Por ello, y como una decisión consciente, el Plan se articula como un marco que deberá ser definido en sus detalles por los sucesivos instrumentos o proyectos que se vayan elaborando. Esa definición ulterior, como se ha dicho, se irá ultimando a medida que se vayan conociendo las posibilidades de financiación de los diferentes programas (tales como, por ejemplo, subvenciones europeas o estatales).

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.1.2.

Síntesis del Planteamiento:

7.1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE.

7.1.2. Recuperación de espacios urbanos para el peatón.

Considera que las previsiones ya marcan las pautas para el desarrollo de futuros proyectos y planes, lo que se valora positivamente.

Respuesta:

Visto lo cual se propone mantener las previsiones en el sentido actual.

Alegación 7.1.3.

Síntesis del Planteamiento:

7.1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE.

7.1.3. Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos.

Aunque la medida y las intervenciones se consideran adecuadas, proponen añadir el plazo para la aprobación del Plan de Generación de Espacios Escolares Seguros y la identificación de aquellos centros que, por generar mayores problemas sobre la movilidad municipal, requieren de actuación prioritaria.

Respuesta:

Se acepta la alegación planteada y se incluyen dichas previsiones en el Plan.

Alegación 7.1.4 y 7.1.5.

Síntesis del Planteamiento:

7.1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE.

7.1.4. Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal.

Aunque se pone de manifiesto la voluntad de mejorar la movilidad peatonal a través de la TF-5, no se expone ninguna previsión al respecto.

7.1.5. Medidas para mejorar la seguridad vial del peatón.

Aunque refleja una estrategia no se proponen medidas concretas para las mismas ni calendario para su ejecución.

Respuesta:

En la línea de lo señalado en anteriores contestaciones, se insiste en que el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones no cerrado y determinado en todos sus detalles dejando su concreción a los diferentes instrumentos que lo desarrollen. La decisión consciente del Plan, y más en un asunto como la accesibilidad transversal de TF-5 es dejar esa definición a los sucesivos instrumentos o proyectos que se vayan elaborando a medida que se vayan conociendo las posibilidades de financiación.

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

Alegación 7.2.1.

Síntesis del Planteamiento:

7.2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

7.2.1. Creación y ejecución de una red ciclable.

La medida se considera acertada, además plantea unos objetivos y condiciones concretas para la implantación de los carriles bici e identifica una red de itinerarios prioritarios. No obstante, se considera que la previsión de 50 €/ml que se realiza en la memoria económica puede ser insuficiente para cometer esta medida.

Por otro lado, existe discrepancia entre los 34 km de longitud que se exponen en la memoria y los 101 km de la medición contenida en la memoria económica.

Respuesta:

En la línea de lo señalado en anteriores contestaciones, se insiste en que el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones que deberá ser concretado por los diferentes instrumentos que lo desarrollen, lo que incluirá un análisis económico en cuanto al coste de su implantación más preciso.

En cuanto a la discrepancia detectada respecto a los kilómetros de longitud, se modificará el Plan para arreglar el error.

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.2.2.

Síntesis del Planteamiento:

7.2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

7.2.2. Plan de señalización de vías ciclistas.

Manifiesta que las directrices y recomendaciones incluidas en esta medida se estiman oportunas.

Respuesta:

Visto lo cual se propone mantener las previsiones en el sentido actual.

Alegación 7.2.3.

Síntesis del Planteamiento:

7.2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

7.2.3. Ampliación red de aparcamientos para bicicletas.

Aunque alaba la medida y las previsiones que se contienen advierte que no se contemplan plazos para la implantación.

Respuesta:

En la línea de lo señalado en anteriores contestaciones, se insiste en que el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones que deberá ser concretado por los diferentes instrumentos que lo desarrollen, lo que incluirá su concreta programación.

Esa definición ulterior, como se ha dicho, se irá ultimando a medida que se vayan conociendo las posibilidades de financiación de los diferentes programas (tales como, por ejemplo, subvenciones europeas o estatales).

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.2.4.

Síntesis del Planteamiento:

7.2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

7.2.4. Creación de un sistema de bicicleta pública.

La medida se considera oportuna, si bien se entiende que el PMUS se limita a incorporar las previsiones de la primera fase un Plan elaborado con anterioridad, actualmente en ejecución pero no determina las fases subsiguientes.

Respuesta:

Efectivamente, el PMUS incorpora un programa ya en ejecución que consiste en la implantación de un sistema público de préstamo de bicicletas. Respecto a las fases subsiguientes se irá ultimando a medida que se vayan conociendo las posibilidades de financiación de los diferentes programas (tales como, por ejemplo, subvenciones europeas o estatales).

ALEGACIONES AL APARTADO 7.3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Alegación 7.3.1.

Síntesis del Planteamiento:

7.3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

7.3.1. Restructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio.

Aunque se pondera las medidas en cuanto al aumento de frecuencias e introducción de nuevas rutas y la mejora de los servicios de información y zonas de espera se pide más ambición en cuanto a estas medidas echando en falta los mecanismos de implantación y gestión de lo previsto.

Respuesta:

Una vez más debe reiterarse que ante la necesidad de obtener previa financiación para las medidas, el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones que deberá ser concretado por los diferentes instrumentos que lo desarrollen. Además, en el caso objeto de la alegación que tiene que ver directamente con el contrato que liga a esta Corporación con la entidad Titsa cuya

renovación está prevista para finales del año 2023 dicha concreción previa es más necesaria.

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.3.2.

Síntesis del Planteamiento:

7.3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

7.3.2. Mejora de la intermodalidad: red de intercambiadores.

Respecto a los intercambiadores principales debería explicarse el motivo de su mención y en cuanto a los intercambiadores de proximidad no se determinan aspectos fundamentales como, por ejemplo, las condiciones o dotación mínima que deben reunir para atender a la demanda de viajeros esperada, o las líneas de transporte público a las que deben atender.

Respuesta:

Respecto a los intercambiadores principales el objeto de su mención es reconocer su existencia y su paso a formar parte de la red lo que podrá suponer, al igual que respecto a los intercambiadores de proximidad actuaciones sobre ellos (respetando, claro está las competencias implicadas) si en el desarrollo del Plan y a la vista de la financiación que se pueda obtener se estima viable.

Visto lo cual se acepta la alegación en el sentido de introducir en el Plan esa aclaración solicitada.

Alegación 7.3.3.

Síntesis del Planteamiento:

7.3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

7.3.3. Implantación de carriles exclusivos para el transporte público.

Advierte que el carril BUS-VAO entre Santa Cruz y La Laguna es un proyecto que ya tramita el Cabildo de Tenerife y que no es en ningún caso una propuesta del presente PMUS.

Por otro lado, hace notar que no se establecen las concretas condiciones en las cuales habrán de implementarse los carriles exclusivos en el núcleo urbano.

Respuesta:

Una vez más debe reiterarse que ante la necesidad de obtener previa financiación para las medidas, el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones que deberá ser concretado por los diferentes instrumentos que lo desarrollen.

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.3.4

Síntesis del Planteamiento:

7.3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

7.3.4. Campañas de potenciación del transporte público.

Echa en falta más información al respecto.

Respuesta:

Se reitera que será la obtención de la financiación para las medidas, la que deberá ser establecida de manera previa para poder luego establecer las concretas medidas de qué medios y transportes se fomentan en cada momento.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.4. PROGRAMA DE MEJORA DE LA EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIAL DE LA RED VIARIA.

Alegaciones 7.4.1.; 7.4.2 y 7.4.3.

Síntesis del Planteamiento:

7.4.1 Reestructuración viaria: jerarquía.

El sistema propuesto se considera coherente y adecuado a los objetivos del Plan.

7.4.2. Medidas del calmado de tráfico.

La medida propuesta se considera oportuna. Con independencia de que el PMUS remita su desarrollo a otro instrumento, establece criterios y orientaciones básicas que garantizan la coherencia con los objetivos del Plan.

7.4.3. Campañas de concienciación para fomentar la conducción eficiente.

La medida propuesta se considera oportuna.

Respuesta:

Como se comprueba las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan

Visto lo cual se propone mantener el contenido del plan en ese sentido.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO.

Alegación 7.5.1.

Síntesis del Planteamiento:

7.5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO.

7.5.1. Implantación de zona regulada. Gestión inteligente con aplicación.

Se estima necesario incluir la medida prevista en el artículo 47.1.g) de la LCCTEC en el programa de gestión sostenible del aparcamiento del PMUS.

Respuesta:

Como es sabido, la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias a la que se hace referencia en la alegación, no se

encuentra en vigor en el momento en el que el documento del PMUS se lleva a aprobación definitiva. Dicha Ley se publica el día 31 de diciembre de 2022 y entra en vigor el día 31 de marzo de 2023.

Sin embargo, a raíz de su publicación se evaluó la conveniencia de o bien postergar la aprobación del documento para introducirle nuevos contenidos o, dado que la aprobación estaba programada para un momento anterior a que la norma estuviera vigente (y los evidentes beneficios de contar con un documento por fin aprobado y vigente), programar la adaptación a esa norma en un momento posterior.

Finalmente, vista la entidad de las cuestiones y la afectación al mismo contrato de redacción del Plan en vigor (que se vería modificado) se ha estimado como la solución más acertada aprobar el documento en su estado actual y abordar la introducción de esos nuevos contenidos sobre el documento ya aprobado.

Visto lo cual se propone mantener el contenido del plan en ese sentido.

Alegación 7.5.2 y 7.5.3.

Síntesis del Planteamiento:

7.5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO.

7.5.2. Plan de aparcamientos residenciales mixtos en zonas con déficit.

La medida propuesta se considera acertada en tanto no se trata de una mera dotación de plazas de aparcamiento en zonas residenciales, sino de la configuración de centros de intermodalidad que, además, pueden potenciar el uso del transporte colectivo o de vehículos eléctricos. Asimismo, resulta es coherente con lo establecido en el artículo 50 de la LCCTEC. Sin embargo, echa en falta una mayor concreción.

7.5.3. Creación de una red de aparcamientos de disuasión.

Al igual que en el caso anterior, la medida se considera positiva, si bien es deseable un mayor grado de definición.

Respuesta:

Una vez más debe reiterarse que ante la necesidad de obtener previa financiación para las medidas, el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones que deberá ser concretado por los diferentes instrumentos que lo desarrollen.

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.5.4.

Síntesis del Planteamiento:

7.5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO.

7.5.4. Sistema de información y guiado hacia estacionamientos.

La gestión inteligente del sistema de aparcamiento y la información en tiempo real accesible a los usuarios es una medida eficaz para la reducción del tráfico de

agitación y, con ello, para la reducción de la siniestralidad y la congestión en el centro de la ciudad.

Respuesta:

Como se comprueba las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan. Visto lo cual se propone mantener el contenido del Plan en ese sentido.

Alegación 7.5.5.

Síntesis del Planteamiento:

7.5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO.

7.5.5. Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie.

La medida propuesta se considera acertada.

Respuesta:

Como se comprueba las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan. Visto lo cual se propone mantener el contenido del Plan en ese sentido.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.

Alegación 7.6.1

Síntesis del Planteamiento:

7.6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.

7.6.1. Sistema de control de la circulación de vehículos pesados.

El objetivo de mejorar la calidad ambiental de la ciudad a través del control de tráfico de vehículos pesados empleados en la DUM se considera acertada. No obstante, se entiende que se debe alcanzar un mayor nivel de concreción.

Respuesta:

Una vez más debe reiterarse que ante la necesidad de obtener previa financiación para las medidas, el Plan ha optado de manera consciente por establecer un marco de actuaciones que deberá ser concretado por los diferentes instrumentos que lo desarrollen.

Visto lo cual se propone responder a la observación en el sentido señalado.

Alegación 7.6.2.

Síntesis del Planteamiento:

7.6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.

7.6.2. Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos.

Si bien, la medida se considera acertada, propone que en este punto el Plan sea más ambicioso y no se limite al Casco Histórico y estudie otras zonas.

Respuesta:

Como se comprueba las alegaciones consideran hasta tal punto oportuno el contenido del Plan que propone la ampliación a otras zonas.

Visto lo cual se propone ampliar las menciones a la creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos al menos a las otras 4 zonas que en el municipio se han categorizado como Zonas de Comerciales Abiertas, esto es:

Av. Trinidad-Heraclio Sánchez.

Av. El Paso, Los Majuelos.

Tejina, Calle de Arriba.

Valle de Guerra, Carretera General.

Alegaciones 7.6.3 y 7.6.4.

Síntesis del Planteamiento:

7.6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.

7.6.3. Fomento de la carga y descarga nocturna.

La propuesta contenida en el PMUS se considera adecuada.

7.6.4. Sistemas de gestión y reserva de las zonas de carga/descarga.

La medida propuesta permitiría mejorar el control del tráfico vinculado al reparto de mercancías sin necesidad de llevar grandes intervenciones sobre las infraestructuras existentes, lo que se considera positivo.

Respuesta:

Como se comprueba las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan.

Visto lo cual se propone mantener el contenido del Plan en ese sentido.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.7. PROGRAMA DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

Alegación 7.7.1.

Síntesis del Planteamiento:

7.7. PROGRAMA DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

7.7.1. Creación de una Zona de Bajas Emisiones.

Con esta medida, el PMUS de San Cristóbal de La Laguna pretende atender al imperativo legal de establecer ZBE en ciudades con más de 50.000 habitantes. Si bien, la propuesta se valora de forma positiva, se considera que su nivel de concreción es escaso.

Respuesta:

Este Ayuntamiento está en proceso de aprobación ya en fase avanzada de dicha Zona de Bajas Emisiones y de la ordenación a ella asociada. Se estima que las previsiones que actualmente el PMUS contiene permiten, por una parte cumplir con las exigencias de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y, por otra, dejar que el proceso en marcha establezca el concreto detalle necesario para la determinación de la ZBE.

Visto lo cual se propone mantener el contenido del Plan en ese sentido.

Alegación 7.7.2.

Síntesis del Planteamiento:

7.7. PROGRAMA DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

7.7.2. Fomento de la electromovilidad.

Las medidas se consideran oportunas pero se duda de si el Plan General de Ordenación sea un documento ágil para introducir las medidas oportunas por los tiempos y trámites que requiere su aprobación y/o modificación.

Respuesta:

Como se comprueba las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan y sólo reclaman un documento más ágil para la introducción de medidas.

En efecto, existe otro documento que es el Plan de Movilidad que se tramita como instrumento de desarrollo del Plan General que podría cumplir esa función de manera más oportuna, por lo que se propone que las menciones a este respecto se realicen a él.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.8. PROGRAMA DE GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD.

Alegación 7.8.1.

Síntesis del Planteamiento:

7.8.1. Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio.

Lo expuesto en este apartado se estima oportuno, además de coherente con los principios y criterios contenidos en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC) y en la LCCTEC. No obstante, sería más adecuado referirse a la relación del Plan de Movilidad con la ordenación urbanística y del territorio, no sólo con esta última.

Respuesta:

Se acepta la alegación en el sentido de sustituir la simple mención a la ordenación urbanística por la urbanística y del territorio.

Alegación 7.8.2, 7.8.3 y 7.8.4.

Síntesis del Planteamiento:

7.8.2. Creación de la Oficina de Movilidad.

La medida propuesta se considera oportuna.

7.8.3. Actualización de la ordenanza de movilidad.

La medida propuesta se considera oportuna.

7.8.4. Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad.

Las medidas se consideran oportunas, si bien habrá de atenderse a lo dispuesto en los artículos 48 y 49 de la LCCTEC.

Respuesta:

Como se comprueba, las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan.

Visto lo cual se propone mantener el contenido del Plan en ese sentido.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.9. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN.

Alegación 7.9.1, 7.9.2 y 7.9.3

7.9.1. Potenciar la educación vial y movilidad sostenible.

La medida propuesta se considera oportuna.

7.9.2. Implantación de rutas escolares y clases de educación vial y movilidad sostenibles.

La medida propuesta se considera oportuna.

7.9.3. Desarrollo y potenciación de las rutas saludables.

La medida propuesta se considera oportuna.

Respuesta:

Como se comprueba, las alegaciones consideran oportuno el contenido del Plan.

Visto lo cual, se propone mantener el contenido del Plan en ese sentido.

ALEGACIONES AL APARTADO 7.10. SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS.

Alegación 7.10.

Consultadas las fichas del apartado 10 del documento de Fase III, el apartado "indicadores de seguimiento", muchos de los cuales se muestran vacíos, se observa cierta falta de coherencia en relación a lo expuesto en el documento de Fase IV.

Respuesta:

Se acepta la alegación en el sentido de completar el documento con esas aclaraciones

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PLANTEADA POR: DON Francisco Domingo Delgado Oliva.

Planteamiento:

Solicita que el personal de limpieza pública tenga el carácter de "vecino residente" a los efectos de posibles restricciones en determinadas zonas del municipio a la hora de acceder con vehículos o estacionar con los mismos.

Respuesta:

Se entiende que el alegante se refiere a la delimitación de las Zonas de Bajas Emisiones en el municipio y lo cierto es que el PMUS no es el encargado de establecer medidas tan concretas como las que señala. Este Ayuntamiento está en proceso de aprobación ya en fase avanzada de dicha Zona de Bajas Emisiones y de la ordenación a ella asociada y su alegación se remitirá a ese proceso en la que sí se le podrá dar cumplida respuesta.

CONTESTACIÓN A LA ALEGACIÓN PLANTEADA POR Asociación de Vecinos TAMARCO.

Planteamiento:

- 1.- Exigen que se tenga en cuenta la opinión de los vecinos en las distintas asambleas.
- 2.- Plantean que se considere el doble sentido Camino de La Villa.
- 3.- Solicitan la mejora de seguridad en pasos de peatones.
- 4.- Solicitan que se adopten medidas contra excesos de velocidad.
- 5.- Solicitan reservas de aparcamientos de corta estancia.
- 6.- Solicitan revisar el sentido de las calles transversales.
- 7.- Solicitan revisar apeaderos CEIP Camino de La Villa.
- 8.- Solicitan la revisión de los accesos de la rotonda a TF-2.
- 9.- Solicitan mejoras del transporte de viajeros.
- 10.- Solicitan respetar entorno agrícola y zonas protegidas.
- 11.- Respecto a la Zona de Bajas Emisiones solicitan poder acceder al riego e instalar marquesinas a los efectos de mejorar el medio ambiente.
- 12.- Solicitan que en cualquier decisión se tenga en cuenta la opinión vecinal.

Respuesta:

Como se puede comprobar, la Asociación alegante plantea una serie heterogénea de cuestiones relacionadas con la movilidad y el medio ambiente. Sin embargo, compartiendo la filosofía y las propuestas aportadas, debe recordarse que el PMUS no deja de ser un documento programático que establece un marco general que deberá luego ser desarrollado por otros instrumentos. Por ello, no le es posible entrar en detalles tales como la revisión de unos accesos concretos o concretas medidas de control de velocidad en determinados lugares (aunque se insiste en que se comparte plenamente la filosofía que las mueve).

De igual manera, respecto a las observaciones que efectúan en relación a las condiciones de la Zonas de Bajas Emisiones debe recordarse que este Ayuntamiento está en proceso de aprobación ya en fase avanzada de dicha Zona de Bajas Emisiones y de la ordenación a ella asociada. Se estima que las previsiones que actualmente el PMUS contiene permiten, por una parte, cumplir con las exigencias de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y, por otra, dejar que el proceso en marcha establezca el concreto detalle necesario para la determinación de la ZBE.

Sin perjuicio de lo anterior y como muestra de que el documento, aunque no pueda entrar al nivel de detalle que se solicita, comparte esa misma sensibilidad, se propone incluir en el mismo la previsión de que se debe aprobar un estudio específico de movilidad para el Camino de La Villa el cual deberá garantizar obligatoriamente en su procedimiento de aprobación la participación pública y la consulta a las entidades interesadas.

6º.- En cuanto al procedimiento formal para la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible como se ha dicho, la normativa estatal no establece ningún procedimiento específico para la aprobación de estos planes.

Únicamente se establece en el art. 101.5 LES una exigencia:

"...se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente"

En tal sentido, como se ha dicho el apartado 3.5 de los Pliegos de Prescripciones Técnicas que rigen la contratación establecía que:

*"Una vez elaborado el PMUS se efectuará un último trámite de **información pública** al objeto de la posible presentación de sugerencias y alegaciones al mismo. Dichas sugerencias y alegaciones deberán ser informadas por el adjudicatario, confeccionando al efecto un informe que, en su caso, motivará la redacción final de los documentos del PMUS, **para su posterior aprobación por el órgano competente.**"*

Sobre el resto del procedimiento, debe señalarse que EL PMUS NO ES OTRA COSA QUE UN PROGRAMA DE ACTUACIONES, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS. Teniendo claro lo anterior, puede establecerse que el procedimiento debe incluir tan sólo la previsión del artículo 19. Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que establece que están sujetas a cooperación interadministrativa, entre otros:

"Cualquier plan, programa o proyecto de obras o servicios públicos de las administraciones de la comunidad autónoma, las islas y los municipios que afecte, por razón de la localización o uso territoriales, a las competencias del resto de las administraciones públicas"

Como ya se ha explicado, sobre el plazo de la misma, el artículo 10.4 del Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias establece que:

"El trámite de consulta, que podrá simultanearse con el de información pública si existiere, tendrá una duración mínima de un mes y máxima de dos meses, salvo que la legislación ambiental o sectorial disponga otro plazo diferente."

7º.- En cuanto a la competencia para la aprobación, la misma se extrae de esa naturaleza de programa de actuaciones.

En efecto, debe recordarse de manera somera que, como es sabido, a partir de la reforma introducida en la normativa local, por medio de la Ley 57/2003 se estableció una nueva distribución de competencias entre los órganos necesarios en los municipios de Gran Población como el nuestro, en el sentido de que el poder local se atribuyó fundamentalmente a dos órganos: el Alcalde y el Pleno del Ayuntamiento y sobre todo que las funciones del Pleno quedaron concentradas en dos grandes elementos: El control de la acción política del gobierno y la potestad normativa.

Y puede afirmarse sin problemas que el PMUS no es un instrumento normativo.

Si acudimos a la síntesis que efectúan las Sentencias del Tribunal Supremo al respecto, cabe señalar que por un lado los preceptos reglamentarios se caracterizan por establecer mandatos o prohibiciones de alcance general y abstracto: no se dirigen a una o varias personas determinadas, sino a todos aquéllos que se encuentren en el supuesto de hecho de la norma (generalidad); y no regulan un único caso o situación, sino que se aplican a todos aquellos casos que en el futuro puedan producirse (abstracción).

Además, existen **dos regímenes jurídicos diferenciados en la legislación administrativa** española. Así, sin ánimo exhaustivo, los reglamentos tienen su propio procedimiento de elaboración, actualmente regulado -a nivel estatal- en los arts. 22 y siguientes de la Ley del Gobierno, por no mencionar la letra a) del art. 105 de la Constitución; la invalidez de los reglamentos es siempre nulidad de pleno derecho, según el art. 47 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común; y los reglamentos admiten ser impugnados indirectamente con ocasión de los actos administrativos de aplicación de los mismos, de conformidad con el art. 26 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Estos rasgos no concurren en los actos administrativos generales, que siguen, en principio, el régimen jurídico del acto administrativo.

Y, fundamentalmente, la prueba que suele ser determinante para saber si se está ante un acto o ante un Reglamento es si lo que se prevé se agota o no con su cumplimiento: Si se agota es un acto, si no se agota (es decir, puede ser objeto de una nueva actuación) es un Reglamento.

Pues bien, el documento del PMUS que se lleva a aprobación lo que contiene es un programa de actuaciones para la mejora de la movilidad que se agotarán una vez realizadas.

No contiene disposiciones generales ni mandatos a la ciudadanía; es decir, NO es una norma.

Y, de acuerdo con el Reglamento Orgánico Municipal, la aprobación de programas le está encomendada a la Junta de Gobierno Local.

8º.- La Jefatura de Servicio del Área de Promoción y Desarrollo Local emite el correspondiente informe que se encuentra incorporado al expediente.

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad, y de conformidad con lo propuesto, **ACUERDA:**

Primero.- Aprobar la contestación a las alegaciones presentadas en los procedimientos de información pública y consulta al documento del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA en el sentido recogido en el presente acuerdo.

Segundo.- APROBAR DEFINITIVAMENTE el documento del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA.

URGENCIA 5.- EXPEDIENTE (2023015115) RELATIVO A LA PROPUESTA QUE PRESENTA EL SR. ALCALDE-PRESIDENTE, PARA LA DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTE DE ESTA CORPORACIÓN EN EL CONSORCIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO DE LA ISLA DE TENERIFE.

Previa la especial declaración de urgencia, hecha en la forma legalmente establecida, se vio el expediente relativo a la propuesta que formula el Sr. Alcalde-Presidente, en relación a la designación de representante de esta Corporación en el Consorcio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Isla de Tenerife, que, transcrita literalmente, dice:

"PROPUESTA DEL SR. ALCALDE-PRESIDENTE RELATIVA A LA DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTE DE ESTA CORPORACIÓN EN EL CONSORCIO DE PREVENCIÓN, EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO DE LA ISLA DE TENERIFE.

El Consorcio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Isla de Tenerife, como entidad supramunicipal de la que forma parte el Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, ejerce diversas funciones entre las que destacan las de prevención para evitar o disminuir los riesgos de incendios, la realización de las funciones encomendadas en situaciones de emergencias o retén en eventos de gran concurrencia pública.

De acuerdo con lo dispuesto por los Estatutos rectores, el Pleno del Consorcio está integrado, entre otros, por un representante de cada Ayuntamiento integrante. Atendiendo a las modificaciones introducidas en cuanto a la titularidad de las Concejalías y ejercicio de atribuciones competenciales, se hace necesario actualizar la representación designando como representante en la mencionada entidad, a Don Badel Albelo Hernández, en su condición de Concejal Teniente de Alcalde de Seguridad Ciudadana y Fiestas, en virtud de Decreto de esta Alcaldía nº 11423/2022, de 22 de noviembre.

Atendiendo a lo expuesto, es por lo que, de conformidad con las atribuciones que me son propias, **PROPONGO:**

Designar al Sr. Concejal Teniente de Alcalde de Seguridad Ciudadana y Fiestas, Don Badel Albelo Hernández, con DNI ***4282** y a la persona que desempeñe la Dirección del Área de Seguridad Ciudadana, como representante titular y suplente, respectivamente, del Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna en el Consorcio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Isla de Tenerife."

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad, y de conformidad con lo propuesto, **ACUERDA** aprobar la transcrita propuesta.