

ACTA

Expediente nº	Órgano Colegiado
CGI/2025/20	Consejo de ***** Insular

DATOS DE CELEBRACIÓN DE LA SESIÓN

Tipo Convocatoria:

Ordinaria

Fecha:

22 de abril de 2025

Duración:

Desde las 8:45 hasta las 8:55

Lugar:

Sala Adjunta a la Presidencia

Presidida por:

Oswaldo Betancort García

Secretario:

Francisco Javier Aparicio Betancort

ASISTENCIA A LA SESIÓN

Nº de identificación	Nombre y Apellidos	Asiste
***2932**	Antonia Honoria Machín Barrios	NO
***8834**	Cinthia Aroa Revelo Betancort	SÍ
***4295**	Francisco Javier Aparicio Betancort	SÍ
***8052**	Juan Francisco Monzón Rosales	NO
***1915**	María Ascensión Toledo Hernández	SÍ
***9482**	María Jesús Tovar Pérez	SÍ
***0701**	Miguel Ángel Jiménez Cabrera	SÍ
***5356**	Oswaldo Betancort García	SÍ
***5445**	Samuel Carmelo Martín Morera	SÍ
***5565**	Ángel Vázquez Álvarez	NO

Excusas de asistencia presentadas:

1. Antonia Honoria Machín Barrios:
«Coincidencia con otra reunión»
2. Juan Francisco Monzón Rosales:
«Coincidencia con otra reunión»
3. Ángel Vázquez Álvarez:
«Coincidencia con otra reunión»

Una vez verificada por el Secretario la válida constitución del órgano, el Presidente abre sesión, procediendo a la deliberación sobre los asuntos incluidos en el Orden del Día.

A) PARTE RESOLUTIVA

1. Dar el carácter ordinario a la presente sesión.

Favorable	Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Resolución:

La Presidencia justifica el carácter de ordinario de la sesión por falta de quorum el día lunes 21 de abril.

El Consejo de ***** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, el acuerdo de dar carácter ordinario a la presente sesión.

2. Aprobación del acta de la sesión ordinaria de 11 de abril 2025.

Favorable	Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Resolución:

El Consejo de ***** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, el acuerdo de aprobar el borrador del acta de la sesión ordinaria de 11 de abril de 2025, en los mismos términos en que se encuentra redactada.

3. Expediente 21832/2024. Propuesta de aprobación de emisión de Informe Institucional. Informes de Política Territorial (Oficina del Plan Insular).

Favorable	Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 422



INFORME INSTITUCIONAL SOBRE IMPACTOS AMBIENTALES DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE *** SOLICITADO POR LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO (Código 2018P006)**

Vista la propuesta emitida por el Consejero del Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial, en relación al asunto de referencia, que se reproduce a continuación:

PROPUESTA

*Visto el informe del Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial que obra en el expediente administrativo 21832/2024, relativo a la notificación de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, por la que se se solicita informe para que, de acuerdo a sus competencias, indique si el Plan Director del Aeropuerto de ***** puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta el análisis de impactos, así como las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor y realice las sugerencias oportunas, se emite la siguiente PROPUESTA:*

ANTECEDENTES

I.- En fecha 27 de noviembre de 2024, tuvo entrada en esta Corporación Insular (Registro n.º 2024-E-RC-18588), notificación de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico mediante la cual solicita el informe descrito anteriormente.

II.- Con objeto del cumplimiento del referido trámite, el Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial del Excmo. Cabildo de Lanzarote, procede a recabar los informes de carácter sectorial que corresponde emitir a las distintas áreas con competencias sectoriales que pudieran estar afectadas por la materia objeto del procedimiento en tramitación.

III.- En consecuencia, se emiten los siguientes informes:

a) El Área de Obras Públicas, Oficina Técnica Vías y Obras y Parque Móvil emite

informe en fecha 3 de enero de 2025.

b) El Área de Transporte y Movilidad emite informe en fecha 3 de enero de 2025.

c) El Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial emite informe en 14 de enero de 2025.

d) El Área de Medio Ambiente emite informe en fecha 24 de enero de 2025.

*e) El Área de oficina Reserva de la Biosfera emite informe en fecha 27 de enero ***** cual adjunta el informe emitido en fecha 26 de abril de 2021.*

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 422

A los anteriores hechos le son de aplicación las siguientes,

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- *En relación a la Legislación vigente respecto al trámite de consulta que nos ocupa es de aplicación el artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que establece que el órgano sustantivo someterá la versión inicial del plan o programa, acompañado del estudio ambiental estratégico a consulta de las Administraciones Públicas afectadas y de las personas interesadas.*

SEGUNDA.- *La consideración segunda del Acuerdo del Consejo de ***** de 2 de agosto de 2021, de creación, alcance y contenido de los Informes Institucionales establece que los mismos tienen la misión de concentrar en un solo informe todas las consideraciones que respecto a su competencia concreta, deben hacer las diferentes Áreas de este Cabildo Insular, ya corresponda su emisión al Consejo de ***** Insular o al Consejero Insular del Área, según disponga para cada caso el vigente Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de ***** y la legislación de aplicación.*

TERCERA.- *Conforme a la consideración cuarta del mencionado Acuerdo del Consejo de ***** de 2 de agosto de 2021, de creación, alcance y contenido de los Informes Institucionales, la competencia para emitir los informes institucionales que hayan de dirigirse a otras Administraciones Públicas cuando afecten a varias Áreas de ***** se entiende una competencia residual de la Presidencia, conforme dispone el art. 59.1 apartado n) del Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, siendo esta competencia delegable. Sin perjuicio de que la Presidencia someta su emisión a acuerdo del Consejo de ***** cuando se considere pertinente.*

CUARTA.- *En el Dispositivo Primero del Acuerdo del Consejo de ***** de 2 de agosto ***** creación, alcance y contenido de los Informes Institucionales se recoge que:*

“Los Informes Institucionales sobre los que asume la competencia el Área del Política Territorial son todos aquellos que esta Corporación deba emitir dentro de cualquier procedimiento que conlleve, como parte del mismo, el análisis del modelo de ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la isla definido por los diferentes instrumentos de ordenación, y en particular el PIOL.

Lo anterior abarcará a cualquier tipo de instrumento, proyecto, o programa de actuación, siendo el único dato a tener en cuenta que efectivamente el objeto de contraste respecto a las actuaciones sea el citado modelo de ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la isla de Lanzarote.

*Así, el Área de Política Territorial es la única competente para la elaboración, formulación, propuesta y posterior remisión a las Administraciones Públicas solicitantes de los Informes Institucionales que se definen a continuación, sin que la relación sea un *numerus clausus* y pudiendo ampliarse la misma conforme se modifique la normativa de ordenación del territorio, urbanismo y recursos naturales de nuestra Comunidad Autónoma:*

1.- *Informes Institucionales que esta Corporación deba emitir, relativos a los Instrumentos de Ordenación Territorial, Urbanística y de los Recursos Naturales (PIO, PTEO, PTPO, PMM, PGO, PE, PP, etc)*

2.- *Informes Institucionales relativos a Proyectos vinculados a elementos de nivel insular o supramunicipal (estructurantes) que desarrollen el Plan Insular de Ordenación de ***** o los Planes Territoriales, siempre que no afecten a Espacio Natural Protegido (ENP), Zonas Especiales de Conservación (ZEC) o Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), ni que la emisión de dicho informe se inserte en un procedimiento de evaluación ambiental.*

3.- *Informes Institucionales relativos a Proyectos que se desarrollen en el interior de los ámbitos extractivos señalados en el PIOL.*

4.- *Informes Institucionales relativos a Proyectos de Interés Insular o Autonómico, siempre que la emisión de dicho informe no se inserte en un procedimiento de evaluación ambiental.*

5.- *Informes Institucionales relativos a la Declaración de usos y actos de Interés Público o Social en Suelo Rústico.*

*En virtud de los anteriores antecedentes y consideraciones jurídicas, y vistos los informes evacuados por las distintas Áreas del Excmo. Cabildo Insular de ***** llamadas a informar por razón de la materia que obran en el expediente, **se PROPONE A PRESIDENCIA la emisión de informe institucional para que se adopte el siguiente ACUERDO:***

PRIMERO.- *Tener por evacuado el trámite de consulta a las Administraciones Públicas afectadas del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote, en los términos expuestos a continuación, adoptando las siguientes consideraciones, extraídas de los informes emitidos por las Áreas del Excmo. Cabildo Insular de ***** en razón de la competencia insular y del trámite en el que se realiza la consulta.*

I.- ÁREA DE OBRAS PÚBLICAS, OFICINA TÉCNICA VÍAS Y OBRAS Y PARQUE MÓVIL.

Este Área carece de competencias ambientales, por lo que no hay extremo que informar sobre el asunto de referencia, no obstante, y a la vista de la información contenida en la documentación que se adjunta, se considera que:

*El Plan Director aeroportuario de referencia es colindante por el norte con la carretera de interés regional LZ-2 ***** desde la que se prevé un nuevo vial de acceso al aeropuerto, y por el lado oeste con la carretera LZ-40 ***** del Carmen), cuyo desdoblamiento y futuro desarrollo está siendo proyectado y tramitado por la Comunidad Autónoma de Canarias, por lo que las competencias para informar sobre el Plan Director del Aeropuerto en relación con las citadas carreteras corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias.*

II.- ÁREA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y POLÍTICA TERRITORIAL



- *El Aeropuerto ***** constituye un Sistema general Insular de Accesibilidad.*
- *El Plan Insular prevé la elaboración de un "Plan Especial de Mejora y Ampliación del Aeropuerto de Guasimeta", contemplando el Plan Director propuesto la gran mayoría de los contenidos previstos para el citado Plan Especial. Se excluyen los referentes a la articulación con el mando militar, no siendo las instalaciones militares existentes objeto de ordenación por el Plan Director.*
- *La planificación y actuaciones previstas se desarrollan dentro del recinto delimitado por el Plan Insular para el aeropuerto.*
- *Las actuaciones previstas, en principio no superan las limitaciones prescritas por el Plan Insular para la zona de Uso B.*
- *Para la zona de Uso C, si bien las superficies construidas no rebasan los límites establecidos por el Plan Insular, no habiendo previsión concreta en el Plan Director de las futuras instalaciones, no puede afirmarse que no serán superadas. No obstante, considerando la edificabilidad bruta permitida (0,7 m² /m²) y la superficie destinada a estos usos (14,49 Has), se considera improbable que se alcance la cuantía máxima permitida.*
- *La ampliación de la pista contemplada en el Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto no se incluye como actuación prevista a ejecutar en el Plan Director, sino como visión estratégica previsible a largo plazo.*
- *De acuerdo con todo esto puede entenderse que la revisión propuesta del Plan Director del Aeropuerto ***** es compatible con el Plan Insular.*

III.- ÁREA DE MEDIO AMBIENTE

a.- Que el ámbito de actuación se encuentra fuera de los límites de los espacios integrantes de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000, por lo que no procede emitir el informe de compatibilidad previsto en el art. 64 de la L4/2017 ni el informe de posible afección a los lugares de la Red Natura 2000 previsto en el art. 174 de la misma L4/2017.

*b.- Visto que según datos del BIOTA se ha constatado la presencia de **especies catalogadas** como Guirre, alimoche común (*Neophron percnopterus majorensis*) protegida con la categoría de EN PELIGRO DE EXTINCIÓN, el **Chorlito patinegro** (*A138Charadrius alexandrinus*) catalogada como Vulnerable, la Garceta común (*Egretta garzetta*) especie catalogada en Régimen de Protección Especial todas ellas catalogadas a través del Real Decreto 139/2011 y la Ley 4/2010, de 4 de junio e incluidas en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CEE, es por lo que procede solicitar informe/autorización al Servicio de Biodiversidad, Dirección General de Espacios*

Cód. Validación: 5779JRFQESY23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 422



• *Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental del proyecto deberá remitirse nuevamente al Cabildo de Lanzarote, quién emitirá un nuevo informe en calidad de Administración afectada.*

• *Deberán adoptarse todas las determinaciones y las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en el Documento Ambiental, que garanticen la viabilidad ambiental del proyecto, siempre y cuando no vayan en contra de las medidas señaladas en este apartado de condicionantes.*

• *La afección "indirecta" a los espacios protegidos de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos de Canarias y de la Red Natura 2000, deberá ser la menor posible. Queda prohibida cualquier acción que suponga una alteración negativa de los hábitats de protección especial.*

*• En la ejecución de las actuaciones deberán ser **supervisadas por un técnico ambiental cuya identificación será facilitada al Cabildo de Lanzarote previo al inicio de las obras. ***

El técnico ambiental del proyecto, previo al inicio de las obras y coincidiendo con el replanteo de las mismas,

deberá delimitar con precisión la zona de actuación que coincida con las áreas ocupada por vegetación protegida o de nidificación de especies, delimitándolas para evitar el acceso a las mismas tanto de 6 Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial personal como de maquinaria de obra, igualmente estará terminantemente prohibido ubicar cerca de estas áreas de alta sensibilidad, acopios, parque de maquinaria, casetas de obra o cualquier otro elemento o infraestructura ya sea temporal o permanente adscrita a la obra.

Suelo, subsuelo, geodiversidad y paisaje:

• *Con una **periodicidad mensual**, se controlará la alteración y compactación del suelo; la erosión de suelos; y el cumplimiento de las medidas preventivas para la gestión de residuos y ante vertidos accidentales, éste último con una **periodicidad semanal**.*

• *Para evitar la formación de polvos y demás riesgos que puedan causar, se deberán **regar con agua dulce y con la frecuencia necesaria, los caminos de acceso a la obra así como en las zonas en las que se realicen movimiento de tierra.***

• *Los vehículos **deben limitar la velocidad a 20Km/hora** y se deberá garantizar que la maquinaria que trabaje, haya superado las inspecciones técnicas que en su caso, le sea de aplicación, dispone de los correspondientes **certificados de puesta a punto** y en particular en lo referente a la emisión de gases de forma que se minimice la liberación de energías, gases, combustibles y partículas al medio ambiente.*

• *Se **evitará la circulación de maquinaria, así como de cualquier vehículo vinculado a la obra fuera de las carreteras existentes o de los lugares propuestos a tal efecto. Todo***

Cód. Validación: 5776URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 8 de 422



ello para evitar la compactación de los terrenos por la maquinaria y evitar el riesgo de erosión.

• Para evitar o minimizar el riesgo de contaminación, las áreas donde se desarrollen trabajos de obra deberán estar dotadas de bidones y otros elementos adecuados de recogida de residuos sólidos y líquidos de obra, así como basuras generadas por el personal. Todos los residuos deberán ser trasladados a un vertedero autorizado.

• Queda prohibido el abandono de materiales de obra, así como el vertido e incineración de residuos.

Atmósfera y Ruido :

*• En la ejecución de la actuación se deberán adoptar medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias **para reducir al máximo la emisión de ruidos y partículas a la atmósfera** procedentes del trasiego de la maquinaria o vehículos de transporte de las instalaciones.*

*• Se realizarán **controles semanales** de la calidad del aire (emisiones de polvo y gases a la atmósfera) y los niveles acústicos de la maquinaria y de las obras.*

*• Se realizarán **campañas de medición sonar** durante la instalación y posteriormente funcionamiento al objeto de, en su caso, establecer las medidas preventivas y correctoras oportunas.*

Flora y vegetación:

• Queda prohibido el arranque, recogida, corte y desraizamiento de especies que se encuentren protegidas en el Real Decreto 139/2011, en la Ley 4/2010, de 4 de junio, y en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Si se produjera o afectara a algún ejemplar de flora protegida, deberá ponerse en contacto con el Servicio de Medio Ambiente y se deberán establecer medida disuasorias, como vallado o señalización de las mismas.

*• En el caso de localizar algún **ejemplar especialmente de una especie invasora** que obligatoriamente se deba erradicar, se pondrá en conocimiento del Cabildo Insular como responsable de la Gestión de los Espacios Naturales y cumplirán estrictamente el protocolo existente teniendo en cuenta, que los movimientos de tierras generarán ambientes propicios para la propagación de semillas de especies invasoras, por lo que no se podrá producir el trasiego de **tierras sin previa autorización, ni el arranque, recogida, corta y desraizamiento** .*

Fauna:

• Antes del inicio de las obras se realizará una prospección de la zona para descartar la presencia de nidos, o territorios reproductores de las especies protegidas. Para la

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 9 de 422



*inspección de la zona se realizarán recorridos a pie, preferentemente a primera hora de la mañana o última de la tarde, lo que permite detectar algunas especies que son más activas a estas horas. En caso de ser localizado algún punto de interés faunístico, se pondrá en conocimiento de la Dirección de Obra y de la Consejería de Medio Ambiente del ***** de Canarias, para tomar las medidas ambientales que sean necesarias.*

- *Se iniciaran en primer momento todas las actuaciones menos impactantes para la fauna (replanteo, determinación de acceso, etc.) y posteriormente las más agresivas (tránsito de maquinaria, etc.).*

- *No se realizarán trabajos nocturnos. Los trabajos se realizarán únicamente en horario diurno, (desde las 08.00 a 19:00 horas), con el objetivo de causar las menores molestias posibles a la población del lugar y a la avifauna presente.*

- *Se adoptarán medidas para la protección de la fauna, previo al inicio de las obras y durante el funcionamiento de las instalaciones, incrementando la frecuencia si se detectasen afecciones. Se balizará la zona de actuación a fin de que el territorio afectado por la fauna se afecte sólo lo estrictamente necesario.*

- *Al margen de la realización de un informe anual de mortalidad y accidentes, cuando el personal de mantenimiento o el personal responsable del seguimiento detecte algún ejemplar accidentado deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del Cabildo de Lanzarote (Cuerpo de Agentes de Medio Ambiente), especialmente en el caso de 8 Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial especies amenazadas.*

- *- Los trabajos se ejecutarán fuera del período de reproducción o nidificación de las aves presentes.*

- *En las infraestructuras existentes y las nuevas que se pretenden ejecutar, se deberán colocar elementos o dispositivos disuasorios para evitar posibles impactos y afecciones a la avifauna. Además se deberá contar con un sistema de seguimiento.*

- *Se ha de adecuar el diseño de báculos y carcassas de las luminarias, que sea preciso instalar en cualquier parte del espacio, de tal forma que impidan su captación desde los ámbitos más sensibles del mismo y no supongan afección ni molestia alguna para las aves, de manera que no se vean afectadas directamente las zonas de nidificación para impedir posibles deslumbramientos de aves.*

- *Las basuras y otros **residuos**, derivados y originados por el desarrollo de la actividad, deberán ser recogidos, en la misma jornada de trabajo de la zona, y depositados en los recipientes dispuestos para esta finalidad, preferentemente en contenedores para reciclaje, especialmente los orgánicos con el fin de evitar que sea un fuente de alimentación de la avifauna.*

- *Todos los residuos generados deberán ser categorizados al objeto de determinar su naturaleza y destino y serán gestionados por un gestor autorizado.*

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 10 de 422

- **Paisaje**

-

Durante las obras se procederán a emplazar las instalaciones auxiliares y acopios de tierra y materiales en zonas de menor fragilidad visual, entendidas éstas como áreas con una menor accesibilidad visual y una escasa presencia potencial de observadores.

- *La estética visual del lugar no debe verse afectada por la alteración del*

perfil con taludes o acopios de áridos abandonados. Por tanto, finalizadas las obras deberá acometerse los trabajos necesarios al efecto.

- *Será responsabilidad única del promotor la solución de cualquier tipo de problema o alteración del medio no prevista y causada por el desarrollo de la actividad en cualquiera de sus fases, tanto en la zona de actuación como en cualquier otra área distinta que se viera afectada, debiendo poner de forma inmediata todos los medios necesarios para paliar cualquier situación conflictiva y, de ser el caso, proceder a la restauración ambiental pertinente. En tales casos, se deberá informar al Cabildo de Lanzarote (Consejería de Medio Ambiente).*

En cuanto a los informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores, según lo recogido en el Plan Director, deberá ser elaborado por parte de un técnico o evaluador competente, que tenga conocimientos en flora y fauna, debiendo ser remitidos a la Consejería de Medio Ambiente de este Cabildo de Lanzarote.

IV.- OFICINA DE RESERVA DE LA BIOSFERA

En el informe emitido en fecha 27 de enero de 2025:

(...)

4) Acceso al Aeropuerto para quien trabaja allí cada día

Desde Playa Honda sale un ramal peatonal-ciclista que entra hasta la rotonda cercana a las terminales. Su recorrido ha sido mejorado para separar las frágiles bicicletas o patinetes, o pasajeros con maletas rodantes, del tramo más veloz de carretera en la isla. Se sugiere seguir mejorando lo ya construido, y plantearse (1) nuevo trayecto equivalente peatonalciclista desde Puerto del Carmen. En Matagorda, colindante con el Aeropuerto por el sur, vive gente residente, no todo es turismo. Sabemos también que hay personas de Playa Honda, norte, que ya van en patinete y bicicleta a su trabajo en el Aeropuerto. Deben explorarse más trayectos en vía separada para bicis-patinetes, dentro del recinto aeroportuario, pensando más de nuevo en quienes trabajan. Porque se usan coches del trabajo, a veces, sin necesidad de acarrear mercancía, para trayectos cortos y reiterados.

5) Combinación aparcamiento disuasorio y movilidad alternativa

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 11 de 422



*El lógico esfuerzo en evitar aparcar en los márgenes de la carretera de entrada al Aeropuerto, y la fila de coches aparcados arriba de la loma, hacia ***** hacen pensar en un estudio que vea posibilidades para permitir que personas que vienen a trabajar, o a viajar, aparquen a algunos pocos cientos de metros, y luego puedan resolver esa distancia en patinete eléctrico o bici. Esa posibilidad se combinaría con (1).*

6) Recinto Aeroportuario como área aislada con todo cerca dentro.

Es difícil ver la instalación fotovoltaica en suelo de Aeropuerto, y es fácil ver los aviones despegar o aterrizar desde la costa. Desde la costa están lejos los edificios.

Pero los edificios, en general, están cerca entre sí. Proponemos pensar en facilitar la combinación antedicha en 5) de conectar mejor con modo peatonal-ciclista ese entramado de puestos de trabajo, y jardines. De hecho, una muestra de agradecer el trabajo en el aeropuerto sería si este desarrollo interno de movilidad alternativa, tuviera otro destino, para descansar y comer a la sombra, en el propio recinto. Donde solo se pudiera llegar andando, patinete o bicicleta.

7) Recinto Aeroportuario competencia de AENA.

En todo caso, lógicamente, AENA es la entidad competente, y afrontaría su parte. En su momento, ejecutó el actual ramal, que ahora se pide extender. Se trataría de proponerlo.

SEGUNDO.- Se acuerda la remisión, a título informativo, de copia íntegra de los informes emitidos por las distintas Áreas del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.

TERCERO.- Remitir el presente Acuerdo a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Vista la propuesta, se PROPONE AL CONSEJO DE ***** INSULAR la emisión de informe institucional para que se adopte el siguiente ACUERDO

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2738 de 11 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:**

PRIMERO.- Tener por evacuado el trámite de consulta a las Administraciones Públicas afectadas del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote, en los términos expuestos a continuación, adoptando las siguientes consideraciones, extraídas de los informes emitidos por las Áreas del Excmo. Cabildo Insular de ***** en razón de la competencia insular y del trámite en el que se realiza la consulta.

I.- ÁREA DE OBRAS PÚBLICAS, OFICINA TÉCNICA VÍAS Y OBRAS Y PARQUE MÓVIL.

Este Área carece de competencias ambientales, por lo que no hay extremo que informar sobre el asunto de referencia, no obstante, y a la vista de la información contenida en la documentación que se adjunta, se considera que:

El Plan Director aeroportuario de referencia es colindante por el norte con la carretera de interés regional LZ-2 ***** desde la que se prevé un nuevo vial de acceso al aeropuerto, y por el lado oeste con la carretera LZ-40 ***** cuyo desdoblamiento y futuro desarrollo está siendo proyectado y tramitado por la Comunidad Autónoma de Canarias, por lo que las competencias para informar sobre el Plan Director del Aeropuerto en relación con las citadas carreteras corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias.

II.- ÁREA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y POLÍTICA TERRITORIAL

- El Aeropuerto ***** constituye un Sistema general Insular de Accesibilidad.
- El Plan Insular prevé la elaboración de un "Plan Especial de Mejora y Ampliación del Aeropuerto de Guasimeta", contemplando el Plan Director propuesto la gran mayoría de los contenidos previstos para el citado Plan Especial. Se excluyen los referentes a la articulación con el mando militar, no siendo las instalaciones militares existentes objeto de ordenación por el Plan Director.
- La planificación y actuaciones previstas se desarrollan dentro del recinto delimitado por el Plan Insular para el aeropuerto.
- Las actuaciones previstas, en principio no superan las limitaciones prescritas por el Plan Insular para la zona de Uso B.
- Para la zona de Uso C, si bien las superficies construidas no rebasan los límites establecidos por el Plan Insular, no habiendo previsión concreta en el Plan Director de las futuras instalaciones, no puede afirmarse que no serán superadas. No obstante, considerando la edificabilidad bruta permitida (0,7 m² /m²) y la superficie destinada a estos usos (14,49 Has), se considera improbable que se alcance la cuantía máxima permitida.
- La ampliación de la pista contemplada en el Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto no se incluye como actuación prevista a jecutar en el Plan Director, sino como visión estratégica previsible a largo plazo.
- De acuerdo con todo esto puede entenderse que la revisión propuesta del Plan Director del Aeropuerto ***** es compatible con el Plan Insular.

III.- ÁREA DE MEDIO AMBIENTE

a.- Que el ámbito de actuación se encuentra fuera de los límites de los espacios integrantes de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 13 de 422

b.- Visto que según datos del BIOTA se ha constatado la presencia de **especies catalogadas** como Guirre, alimoche común (*Neophron percnopterus majorensis*) protegida con la categoría de EN PELIGRO DE EXTINCIÓN, el **Chorlito patinegro (A138Charadrius alexandrinus)** catalogada como Vulnerable, la Garceta común (**Egretta garzetta**) especie catalogada en Régimen de Protección Especial todas ellas catalogadas a través del Real Decreto 139/2011 y la Ley 4/2010, de 4 de junio e incluidas en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CEE, es por lo que procede solicitar informe/autorización al Servicio de Biodiversidad, Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, al objeto de evaluar la posible afección de la actividad que se pretende con las especies presentes en las zonas según el Banco de Biodiversidad de Canarias (BIOTA).

Cod. Validación: 5779JRFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 14 de 422

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
/verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma

En primer lugar, señalar que no es previsible que el proyecto objeto del presente informe, considerado de forma aislada y puntual, suponga una afección a las especies protegidas, sobre todo teniendo en cuenta que se proyecta fuera de los espacios protegidos de la Red Canaria y de la Red Natura 2000. Sin embargo, se considera oportuno destacar que dichas instalaciones y la actividad que se desarrolla en la misma son parte de un todo, por lo que debería evaluarse conjuntamente o incluso contemplarse como una modificación de la declaración de impacto ambiental emitida para la construcción del **Aeropuerto César Manrique (Lanzarote)** con el fin de analizar los efectos perjudiciales que estos proyectos tienen sobre la biodiversidad, sobre las especies protegidas y los hábitats naturales de los espacios protegidos que

podieran resultar afectados indirectamente por la naturaleza del servicio que prestan. Además, se desconocen los pronunciamientos ambientales (declaraciones de impacto ambiental) realizados en cuanto al trasiego diario de aeronaves.

Dicho lo anterior procedemos a plantear las siguientes consideraciones técnicas

- En el desarrollo del Plan se deberán adoptar medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias **para reducir al máximo la emisión de ruidos y partículas a la atmósfera.**
- Para evitar afección a la fauna, especialmente el **Chorlitejo patinegro**, llevar a cabo prospecciones en la parte sur del aeropuerto, entre los meses de febrero a junio, por coincidir dichas fechas con el periodo de nidificación para garantizar que no hay ningún nido de cualquier especie.
- Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental del proyecto deberá remitirse nuevamente al Cabildo de Lanzarote, quién emitirá un nuevo informe en calidad de Administración afectada.
- Deberán adoptarse todas las determinaciones y las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en el Documento Ambiental, que garanticen la viabilidad ambiental del proyecto, siempre y cuando no vayan en contra de las medidas señaladas en este apartado de condicionantes.
- La afección “indirecta” a los espacios protegidos de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos de Canarias y de la Red Natura 2000, deberá ser la menor posible. Queda prohibida cualquier acción que suponga una alteración negativa de los hábitats de protección especial.
- En la ejecución de las actuaciones deberán ser **supervisadas por un técnico ambiental cuya identificación será facilitada al Cabildo de Lanzarote previo al inicio de las obras.**

El técnico ambiental del proyecto, previo al inicio de las obras y coincidiendo con el replanteo de las mismas,

deberá delimitar con precisión la zona de actuación que coincida con las áreas ocupada por vegetación protegida o de nidificación de especies, delimitándolas para evitar el acceso a las mismas tanto de 6 Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial personal como de maquinaria de obra, igualmente estará terminantemente prohibido ubicar cerca de estas áreas de alta sensibilidad, acopios, parque de maquinaria, casetas de obra o cualquier otro elemento o infraestructura ya sea temporal o permanente adscrita a la obra.

Suelo, subsuelo, geodiversidad y paisaje:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 15 de 422



- Con una **periodicidad mensual**, se controlará la alteración y compactación del suelo; la erosión de suelos; y el cumplimiento de las medidas preventivas para la gestión de residuos y ante vertidos accidentales, éste último con una **periodicidad semanal**.
- Para evitar la formación de polvos y demás riesgos que puedan causar, se deberán **regar con agua dulce y con la frecuencia necesaria, los caminos de acceso a la obra así como en las zonas en las que se realicen movimiento de tierra**.
- Los vehículos **deben limitar la velocidad a 20Km/hora** y se deberá garantizar que la maquinaria que trabaje, haya superado las inspecciones técnicas que en su caso, le sea de aplicación, dispone de los correspondientes **certificados de puesta a punto** y en particular en lo referente a la emisión de gases de forma que se minimice la liberación de energías, gases, combustibles y partículas al medio ambiente.
- **Se evitará la circulación de maquinaria, así como de cualquier vehículo vinculado a la obra fuera de las carreteras existentes o de los lugares propuestos a tal efecto**. Todo ello para evitar la compactación de los terrenos por la maquinaria y evitar el riesgo de erosión.
- Para evitar o minimizar el riesgo de contaminación, las áreas donde se desarrollen trabajos de obra deberán estar dotadas de bidones y otros elementos adecuados de recogida de residuos sólidos y líquidos de obra, así como basuras generadas por el personal. Todos los residuos deberán ser trasladados a un vertedero autorizado.
- Queda prohibido el abandono de materiales de obra, así como el vertido e incineración de residuos.

Atmósfera y Ruido :

- En la ejecución de la actuación se deberán adoptar medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias **para reducir al máximo la emisión de ruidos y partículas a la atmósfera** procedentes del trasiego de la maquinaria o vehículos de transporte de las instalaciones.
- Se realizarán **controles semanales** de la calidad del aire (emisiones de polvo y gases a la atmósfera) y los niveles acústicos de la maquinaria y de las obras.
- Se realizarán **campañas de medición sonar** durante la instalación y posteriormente funcionamiento al objeto de, en su caso, establecer las medidas preventivas y correctoras oportunas.

Flora y vegetación:

- **Queda prohibido el arranque, recogida, corte y desraizamiento de especies que se encuentren protegidas en el Real Decreto 139/2011, en la Ley 4/2010, de 4 de junio, y en la Orden de 20 de febrero de 1991**, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Si se produjera o

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 16 de 422

afectara a algún ejemplar de flora protegida, deberá ponerse en contacto con el Servicio de Medio Ambiente y se deberán establecer medida disuasorias, como vallado o señalización de las mismas.

- En el caso de localizar algún **ejemplar especialmente de una especie invasora** que obligatoriamente se deba erradicar, se pondrá en conocimiento del Cabildo Insular como responsable de la Gestión de los Espacios Naturales y cumplirán estrictamente el protocolo existente teniendo en cuenta, que los movimientos de tierras generarán ambientes propicios para la propagación de semillas de especies invasoras, por lo que no se podrá producir el trasiego de **tierras sin previa autorización, ni el arranque, recogida, corta y desraizamiento**.

Fauna:

- Antes del inicio de las obras se realizará una prospección de la zona para descartar la presencia de nidos, o territorios reproductores de las especies protegidas. Para la inspección de la zona se realizarán recorridos a pie, preferentemente a primera hora de la mañana o última de la tarde, lo que permite detectar algunas especies que son más activas a estas horas. En caso de ser localizado algún punto de interés faunístico, se pondrá en conocimiento de la Dirección de Obra y de la Consejería de Medio Ambiente del ***** de Canarias, para tomar las medidas ambientales que sean necesarias.
- Se iniciaran en primer momento todas las actuaciones menos impactantes para la fauna (replanteo, determinación de acceso, etc.) y posteriormente las más agresivas (tránsito de maquinaria, etc.).
- No se realizarán trabajos nocturnos. Los trabajos se realizarán únicamente en horario diurno, (desde las 08.00 a 19:00 horas), con el objetivo de causar las menores molestias posibles a la población del lugar y a la avifauna presente.
- Se adoptarán medidas para la protección de la fauna, previo al inicio de las obras y durante el funcionamiento de las instalaciones, incrementando la frecuencia si se detectasen afecciones. Se balizará la zona de actuación a fin de que el territorio afectado por la fauna se afecte sólo lo estrictamente necesario.
- Al margen de la realización de un informe anual de mortalidad y accidentes, cuando el personal de mantenimiento o el personal responsable del seguimiento detecte algún ejemplar accidentado deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del Cabildo de Lanzarote (Cuerpo de Agentes de Medio Ambiente), especialmente en el caso de 8 Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial especies amenazadas.
- - Los trabajos se ejecutarán fuera del período de reproducción o nidificación de las aves presentes.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 17 de 422



- En las infraestructuras existentes y las nuevas que se pretenden ejecutar, se deberán colocar elementos o dispositivos disuasorios para evitar posibles impactos y afecciones a la avifauna. Además se deberá contar con un sistema de seguimiento.

- Se ha de adecuar el diseño de báculos y carcassas de las luminarias, que sea preciso instalar en cualquier parte del espacio, de tal forma que impidan su captación desde los ámbitos más sensibles del mismo y no supongan afección ni molestia alguna para las aves, de manera que no se vean afectadas directamente las zonas de nidificación para impedir posibles deslumbramientos de aves.

- Las basuras y otros **residuos**, derivados y originados por el desarrollo de la actividad, deberán ser recogidos, en la misma jornada de trabajo de la zona, y depositados en los recipientes dispuestos para esta finalidad, preferentemente en contenedores para reciclaje, especialmente los orgánicos con el fin de evitar que sea un fuente de alimentación de la avifauna.

- Todos los residuos generados deberán ser categorizados al objeto de determinar su naturaleza y destino y serán gestionados por un gestor autorizado.

• Paisaje

-

Durante las obras se procederán a emplazar las instalaciones auxiliares y acopios de tierra y materiales en zonas de menor fragilidad visual, entendidas éstas como áreas con una menor accesibilidad visual y una escasa presencia potencial de observadores.

- La estética visual del lugar no debe verse afectada por la alteración del

perfil con taludes o acopios de áridos abandonados. Por tanto, finalizadas las obras deberá acometerse los trabajos necesarios al efecto.

- Será responsabilidad única del promotor la solución de cualquier tipo de problema o alteración del medio no prevista y causada por el desarrollo de la actividad en cualquiera de sus fases, tanto en la zona de actuación como en cualquier otra área distinta que se viera afectada, debiendo poner de forma inmediata todos los medios necesarios para paliar cualquier situación conflictiva y, de ser el caso, proceder a la restauración ambiental pertinente. En tales casos, se deberá informar al Cabildo de Lanzarote (Consejería de Medio Ambiente).

En cuanto a los informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores, según lo recogido en el Plan Director, deberá ser elaborado por parte de un técnico o evaluador competente, que tenga conocimientos en flora y fauna, debiendo ser remitidos a la Consejería de Medio Ambiente de este Cabildo de Lanzarote.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 18 de 422



IV.- OFICINA DE RESERVA DE LA BIOSFERA

En el informe emitido en fecha 27 de enero de 2025:

(...)

4) Acceso al Aeropuerto para quien trabaja allí cada día

Desde ***** sale un ramal peatonal-ciclista que entra hasta la rotonda cercana a las terminales. Su recorrido ha sido mejorado para separar las frágiles bicicletas o patinetes, o pasajeros con maletas rodantes, del tramo más veloz de carretera en la isla. Se sugiere seguir mejorando lo ya construido, y plantearse (1) nuevo trayecto equivalente peatonalciclista desde ***** En ***** colindante con el Aeropuerto por el sur, vive gente residente, no todo es turismo. Sabemos también que hay personas de ***** norte, que ya van en patinete y bicicleta a su trabajo en el Aeropuerto. Deben explorarse más trayectos en vía separada para bicis-patinetes, dentro del recinto aeroportuario, pensando más de nuevo en quienes trabajan. Porque se usan coches del trabajo, a veces, sin necesidad de acarrear mercancía, para trayectos cortos y reiterados.

5) Combinación aparcamiento disuasorio y movilidad alternativa

El lógico esfuerzo en evitar aparcar en los márgenes de la carretera de entrada al Aeropuerto, y la fila de coches aparcados arriba de la loma, hacia ***** hacen pensar en un estudio que vea posibilidades para permitir que personas que vienen a trabajar, o a viajar, aparquen a algunos pocos cientos de metros, y luego puedan resolver esa distancia en patinete eléctrico o bici. Esa posibilidad se combinaría con (1).

6) Recinto Aeroportuario como área aislada con todo cerca dentro.

Es difícil ver la instalación fotovoltaica en suelo de Aeropuerto, y es fácil ver los aviones despegar o aterrizar desde la costa. Desde la costa están lejos los edificios.

Pero los edificios, en general, están cerca entre sí. Proponemos pensar en facilitar la combinación antedicha en 5) de conectar mejor con modo peatonal-ciclista ese entramado de puestos de trabajo, y jardines. De hecho, una muestra de agradecer el trabajo en el aeropuerto sería si este desarrollo interno de movilidad alternativa, tuviera otro destino, para descansar y comer a la sombra, en el propio recinto. Donde solo se pudiera llegar andando, patinete o bicicleta.

7) Recinto Aeroportuario competencia de AENA.

En todo caso, lógicamente, AENA es la entidad competente, y afrontaría su parte. En su momento, ejecutó el actual ramal, que ahora se pide extender. Se trataría de proponerlo.

SEGUNDO.- Se acuerda la remisión, a título informativo, de copia íntegra de los informes emitidos por las distintas Áreas del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 19 de 422

TERCERO.- Remitir el presente Acuerdo a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Documentos anexos:

- Anexo 1. INFORME TÉCNICO/CARRETERAS (Plan Director Aeropuerto)
- Anexo 2. 20250103 INFORME TTE. Y MOVILIDAD (PLAN DIRECTOR AEROPUERTO)
- Anexo 3. Plan Director AeropuertoPIOL2
- Anexo 4. OFICIO TRASLADO MEDIO AMBIENTE
- Anexo 5. Informe 2025 Oficina RB PlanDirector Aeropuerto
- Anexo 6. 20210422_Informe_Informe_Informe Ofic·RB Ampliación Aeropuerto (2)

4. Expediente 5381/2025. Propuesta de aprobación del Plan Estratégico de *****
Abierto.

Favorable	Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

ANTECEDENTES DE HECHO

I. CREACIÓN DEL ÁREA DE TRANSPARENCIA Y *** ABIERTO**

Con fecha 15 de diciembre de 2015, el Consejo de ***** Insular del Cabildo Insular de ***** acordó la *“Creación del registro de solicitudes de acceso a la información pública del Excmo. Cabildo Insular de ***** y aprobación del procedimiento de tramitación a fin de facilitar el desarrollo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, Ley 12/2014, de 26 de diciembre, de transparencia y acceso a la información pública y la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares (...)”*

Asimismo, con fecha 18 de febrero de 2022, se firma el *“Convenio de Cooperación entre la Consejería de Administraciones Públicas, Justicia y Seguridad del ***** de Canarias, el Instituto Canario de Administración Pública, los Cabildos Insulares de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote, La Palma y Tenerife, y la Federación Canaria de Municipios, para la implantación de la red interadministrativa canaria de ***** Abierto, con el fin de establecer un marco permanente y estable de cooperación en el desarrollo, fomento y promoción de la transparencia, rendición de cuentas, participación, datos abiertos, sensibilización y formación en materia de ***** abierto, entre diferentes administraciones públicas, dentro de la Comunidad Autónoma de Canarias.”*

II. ÁMBITO COMPETENCIAL

Al amparo de la vigente Constitución Española en sus artículos 9.2, 10.2 y 23.1; en base al artículo 5.2 en su apartado a) del Estatuto de Autonomía de Canarias y en aplicación de la Ley 57/2003, de Medidas para la Modernización de Grandes Ciudades y su desarrollo en el Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, por un lado, y al abrigo de la Declaración Universal de Derechos Humanos y del Pacto sobre Derechos Civiles y Políticos de las Naciones Unidas donde se recoge el derecho de las ciudadanas y ciudadanos a participar en la gestión de los asuntos públicos, por otro, se establece este reglamento con los siguientes objetivos: implantar los cauces, órganos y lazos que acojan, alienten e incentiven los vínculos y contenidos participativos, definir los roles y competencias de los actores, instrumentos y foros que concreten y orienten la participación, dar cobijo a las líneas y políticas que fomenten la implicación ciudadana tanto a nivel individual como asociado, extender y ahondar en la formación e información como base ineludible para una participación de calidad, fundamentada y reflexiva.

III.- NECESIDAD DE CREACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO

El documento presenta una Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de Lanzarote. En esta ruta, es indispensable el liderazgo del Cabildo de Lanzarote como catalizador de cambios en todo el conjunto de la Isla. Se debe avanzar hacia un uso más estratégico de las herramientas digitales, en combinación con dinámicas presenciales, que favorezcan el acercamiento a una mayor diversidad de grupos de población en espacios cada vez más híbridos. También es imprescindible que se desarrollen iniciativas de formación y sensibilización para el personal del Cabildo y de los ayuntamientos, así como para la sociedad en su conjunto, con la finalidad de impulsar una verdadera cultura del ***** Abierto que permee de forma transversal en distintos sectores de política pública.

Esta parte detalla el plan de acción propuesto en torno a 4 áreas estratégicas, que agrupan de una manera coherente las cuatro rutas por las que transitar hacia un nuevo modelo de ***** Abierto: (1) comunicación, valores y cambio cultural; (2) organización, recursos y procesos; (3) ciudadanía, organizaciones de la sociedad civil y voluntariado; y (4) ayuntamientos y coordinación interadministrativa. Las 4 áreas estratégicas aglutinan un total de 21 líneas de acción, que cristalizan en 85 acciones/proyectos para su aplicación directa en Lanzarote.

Aparte de concretar cada una de las acciones/proyectos de una manera que permite conocer el alcance propuesto, se acompaña una identificación del momento de ejecución de la Estrategia (inicial, intermedio o avanzado) de manera que se puede disponer de un cronograma singularizado de acciones en cada uno de esos tres momentos. Adicionalmente, se detallan una serie de indicadores clave para facilitar la evaluación de cada acción/proyecto. También se presentan los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con los que se puede identificar cada acción/proyecto. Finalmente, es posible la caracterización de cada uno de los proyectos con uno (o varios) de los tres ejes del ***** Abierto (transparencia, participación y colaboración). Lo anterior se concreta en cuadros resumen de manera que facilita su comprensión, el desarrollo y su visualización de forma holística.

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 21 de 422

LEGISLACIÓN APLICABLE

- Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).
- Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).
- Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- PUBLICIDAD

Conforme a lo previsto en el artículo 110 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares los cabildos insulares harán públicos los planes y programas anuales y plurianuales en los que se fijen objetivos concretos, así como las actividades, medios y tiempo previsto para su consecución. Su grado de cumplimiento y resultados deberán ser objeto de evaluación y publicación periódica junto con los indicadores de medida y valoración.

SEGUNDO.- COMPETENCIA ORGÁNICA

La normativa reguladora no atribuye a ningún órgano corporativo, la elaboración del presente Plan estratégico, razón por la cual se puede entender que en virtud de la atribución residual a la que hace referencia la letra n) del número 1 del artículo 127 de la LRBRL.

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2607 de 7 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:**

PRIMERO.- Aprobar inicialmente el texto del Plan Estratégico de ***** Abierto, que a continuación se anexa.

SEGUNDO.- Someter a Información pública. Ordenar la publicación del Plan Estratégico de ***** Abierto.

TERCERO.- Dar cuenta, si procede, del acuerdo que se adopte al Pleno de la Corporación de conformidad con lo previsto en la legislación de aplicación.

Documentos anexos:



- Anexo 7. Plan Estratégico de ***** Abierto

5. Expediente 16581/2024. Propuesta de aprobación del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”. (Programa de Ejecución temporal hasta el 31 de diciembre de 2025).

Favorable

Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - El Cabildo Insular de Lanzarote, como Administración Pública – Ley 33/2023, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas- le corresponde ejercer las funciones relativas a la vigilancia, protección jurídica, defensa, inventario, conservación y demás actuaciones que requieran el correcto uso de los bienes y derechos propios del organismo o adscrito al mismo, cuya administración y gestión le corresponda.

Los edificios, instalaciones y locales del Cabildo de Lanzarote -algunos de ellos tienen más de 25 años de antigüedad- requieren de acometer una evaluación de las instalaciones y seguimiento de las tareas de mantenimiento de los mismos, por un técnico competente, con el objetivo de conservarlas en un estado plenamente funcional.

Las actuaciones del programa comprenden todas las actividades y procesos necesarios para asegurar el correcto funcionamiento, preservación y conservación de los inmuebles e implica el cuidado regular y la gestión de los diversos componentes y sistemas, con el objetivo de garantizar su seguridad, eficiencia y comodidad de los ocupantes y ciudadano que acudan a ellas para realizar trámites y gestiones.

SEGUNDO. Antecedentes del expediente administrativo 16581/2024.

2.1.- En fecha 17/07/2024 y subsanado en fecha 15/11/2024 , se suscribe por el responsable técnico y político del AREA DE RÉGIMEN INTERIOR, Informe relativo al programa “Seguimiento por técnico competente del mantenimiento de las instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote”, siendo que en el punto 4.- *“OBJETIVO Y FINALIDAD DEL PROGRAMA”*.

(...)

4.2.- MEDIOS HUMANOS

1 TÉCNICO APAREJADOR (ARQUITECTO TÉCNICO) O SIMILAR mientras dure la ejecución del programa, en régimen de funcionario interino de programa. “

Se da por reproducido el punto 4 “OBJETIVO Y FINALIDAD DEL PROGRAMA “. Con este programa tiene objeto realizar memorias valoradas de obras menores de repintado exterior

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 23 de 422



e interior de las instalaciones expuestas en el punto 2.2 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA. Con ello, se pretende conseguir los documentos que se requieren para licitar de forma unificada los servicios de acondicionamiento y repintado tanto exterior como interior de las instalaciones citadas, bajo el cumplimiento con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Además, del seguimiento Técnico competente de unas actuaciones concretas de forma puntual dentro de instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote, que se citan a continuación: - Realización de Memoria valorada y seguimiento de la instalación nuevas ventanas de la zona este y sur de la primera fase del

- Realización y Seguimiento del proyecto de reforma o rehabilitación de edificio existente que consta de tres viviendas y un garaje distribuido en tres plantas. - Seguimiento del proyecto la nueva y del Cabildo de Lanzarote. - Realización y Seguimiento del proyecto de reforma o rehabilitación de los aseos femeninos y masculinos de la primera fase del

4.1 – DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A DESARROLLAR

Elaboración de memorias valoradas de las instalaciones citadas.

Elaboración de proyectos de reforma o rehabilitación.

Elaboración de informes vinculantes en su materia.

La dirección o seguimiento y control cualitativo de la construcción, calidad y recepción de la misma, actuaciones en materia de seguridad y salud, informes, certificados y estudios.

Consta en el expediente los Informes Propuesta del Área de Régimen Interior.

2.2.- Consta Memoria Técnica emitida por el área de Recursos Humanos en fecha 02/10/2024, fundamentada en la suscrita por el AREA DE REGIMEN INTERIOR de fecha 17/07/2024.

Dicha memoria fue el documento técnico jurídico que avala el Informe - Propuesta de la Coordinadora de fecha 07.10.2024, previa tramitación de los documentos contables tramitados en fecha 04.10.2024 con resultado favorable de fecha 07.10.2024.

“(....).

2.3.- En fecha 15.10.2024 se recibe informe de la Interventora por el cual se devuelve el expediente sin fiscalizar según el tenor literal siguiente:

“Se devuelve sin fiscalizar al haberse observado que:

Estamos ante un compromiso plurianual (en el artículo 174 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales), por lo que deberá constar informe de existencia de crédito adecuado y suficiente en los ejercicios futuros 2025-2027. Igualmente, no consta informe que recoja la obligación de dar cumplimiento a la evaluación de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera (necesidad de financiación y regla del

Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 24 de 422

gasto), Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF). No consta suficientemente justificado que los trabajos a realizar por el personal a contratar no son los propios estructurales del Área, debiéndose adjuntar repertorio cerrado de circunstancias justificativas, las cuales a su vez deberán ser circunstancias y necesidades no permanentes.”

2.4.- Comenzado el ejercicio 2025, y habiendo sido presupuestados los distintos Programas de Ejecución Temporal se presenta nueva Memoria Técnica del Programa de Ejecución Temporal del Área de Régimen Interior .

Se adjunta a la presente Propuesta la Memoria emitida por el Área de Recursos Humanos, acompañada del Informe de Régimen Interior, como Anexo I.

TERCERO. – Créditos Presupuestarios.

Consta en el expediente la ficha económica de la plantilla presupuestaria, donde constan los Programas de Ejecución Temporal, presentado en el proyecto de presupuestos, aprobados inicialmente en fecha 27.02.2025, publicado en BOP nº 27, en fecha 03.03.2025.

CUARTO.- Insuficiencia de medios personales .

Se ha procedido al análisis de la plantilla del Cabildo, del personal que lo integra, su cualificación, las plazas y puestos de trabajo que conforman la misma y a la vista de lo solicitado por el Área de Régimen Interior, se suscribe la necesidad de ejecutar un PROGRAMA DE EJECUCION TEMPORAL DE INTERINOS /AS , en los términos del apartado Quinto , para poder llevar a cabo las actuaciones necesarias que recogen en el Informe del Área de Régimen Interior .

Se requiere dotar al Área de Régimen Interior del refuerzo de personal funcionario interno para llevar a cabo las líneas de acción políticas indicadas por dicha Área de ***** Insular. Ello no entraña una necesidad permanente, sino una necesidad coyuntural de refuerzo supeditada al cronograma de la ejecución de las medidas y como horizonte la fecha de finalización de los tres años, prevista en el art. 10.1c) EBEP.

En tanto que este Cabildo se dote de una Relación de Puestos de Trabajo u otro instrumento de ordenación de los puestos de trabajo que permita en su consecuencia proveer un sistema orgánico interno de los servicios, es necesario articular los distintos niveles de gestión dentro de las distintas Áreas del Cabildo de Lanzarote, en este caso el Área de Régimen Interior .

Se considera justificada por «razones objetivas» por el mero motivo de que dicha contratación responde a las causas de nombramiento previstas en esa normativa, es decir, razones de necesidad, de urgencia o para el desarrollo de programas de carácter temporal, coyuntural o extraordinario, en la medida en Mue dicha normativa y jurisprudencia

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 25 de 422

nacionales no impiden en la práctica al empleador de que se trate a hacer uso de esas renovaciones para dar respuesta a necesidades permanentes y estables en materia de personal.

La finalidad de este Programa de Ejecución Temporal, cuyo objeto sería el nombramiento temporal de funcionarios/as interinos /as es, dotar al Área de Régimen Interior de un personal que pueda realizar las tareas y funciones recogidas en el Programa Temporal suscrito por el Área , en distintos niveles de responsabilidad, para abordar con éxito una gestión eficiente de los objetivos reseñados en la Memoria y o Informe presentado por el Área.

QUINTO. - Medios necesarios. Categorías. Número de efectivos.

Las distintas Áreas del Cabildo Insular de ***** han solicitado la aprobación de un programa de carácter temporal como consecuencia de atribución de competencias, , situación de los procedimientos administrativos, desarrollo de nuevos planes o programas , mandatos legislativos a nivel europeo, nacional o autonómico , etc , que hacen surgir necesidades de abordar una serie de actuaciones o de prestar servicios de carácter no permanente y urgentes que no pueden ser cubiertos con los efectivos existentes en ese momento.

A fin de ejecutar las medidas indicadas en el Informe propuesta emitida por el Área promotora del programa – véase documento nº2 – Subsanción de Memoria técnica del Área de Régimen Interior a través del reseñado programa de ejecución temporal, se relaciona el personal necesario para llevar a cabo el mismo; si bien analizado el presupuesto consignado , la relación de otros proyectos de ejecución temporal presentados por otras Áreas , así como el régimen competencial del Cabildo de Lanzarote y a la vista del crédito restante , la propuesta del Área de Recursos Humanos para este programa es la relacionada en este apartado .

La gestión y ejecución del programa de empleo temporal se realizará bajo la dirección y seguimiento del Coordinador/a del AREA DE REGIMEN INTERIOR bajo la dirección política del consejero /a del Área. Los empleos necesarios para el desarrollo y ejecución del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”, tras valoración de la disponibilidad económica, existente en el momento de aprobación de la presente Propuesta , aprobada por el Área de Recursos Humanos, es o son las siguientes:

- Un (1) Técnico/a Aparejador (Arquitecto /a Técnico) o similar (A2) .
- **Medidas a ejecutar:** *“Seguimiento por técnico competente del mantenimiento de las instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote”*

Las funciones a realizar serán:

Con carácter general serán aquellas asignadas a cada puesto de trabajo, en relación con las medidas a ejecutar indicadas en la Memoria suscrita por el Área, sin perjuicio de las

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 422

Asimismo , las que sean propias para la consecución de la ejecución del Plan y las definidas en las funciones de la memoria presentada por el Área.

SEXTO. – Coste económico del Programa. Anualidades. Retribuciones del personal.
Anexo II.

El coste total del programa para el Área de Régimen Interior , asciende a un total anual, correspondiente al ejercicio 2025, desde el 01.04.2025 hasta el 31.12.2025, Cuarenta y Dos Mil Cuatrocientos Setenta Euros con Treinta y Dos Céntimos (42.470,32 €).

Los Datos relativos de las retribuciones del personal de forma detallada constan en el Anexo II.

Se adjunta a la presente Propuesta, como Anexo II el desglose detallado del Coste económico del Programa. Anualidades. Retribuciones del personal.

SÉPTIMO.- Consta en el presente expediente Informe del Titular del Órgano de Gestión Económico-Financiera de retención de fondos favorable de fecha 27 de marzo de 2025.

OCTAVO.- En relación a la continuidad del Programa de Ejecución Temporal, más allá del horizonte temporal del 31 de diciembre de 2025, es decir para el ejercicio 2026 y siguientes, deberá valorarse la inclusión en el Capítulo I - Consejería de Recursos Humanos del

***** de los créditos necesarios para hacer frente al gasto de personal , siempre y cuando se cumpla con los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera (necesidad de financiación y regla del gasto), conforme a la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF).

La aprobación del presente programa de ejecución temporal conlleva el acuerdo explícito de la aprobación por parte del Consejo de ***** Insular de la inclusión en la actual elaboración del proyecto de Presupuesto General del Cabildo de Lanzarote para el ejercicio 2025 , del gasto relativo al Capítulo I del personal descrito en el presente Programa de Ejecución Temporal – Área de Régimen Interior , sin perjuicio de la valoración en el último trimestre del ejercicio 2025 de la inclusión del escenario económico que afecte a la continuidad del programa – gasto plurianual, como gasto plurianual en la forma, plazos y por los órganos correspondientes, en base a lo dispuesto en el artículo 146.1 b) y e).

El personal no se contempla en la relación de puestos de trabajo (por tratarse de personal interino, es decir, de carácter temporal), aunque sí deben constar en la plantilla de personal con suficiente consignación presupuestaria para financiar estos puestos durante el tiempo limitado a la duración del programa.

La financiación de dichos ***** se realizará con Fondos propios del Cabildo de Lanzarote (Capítulo I) - Consejería de Recursos Humanos del Cabildo de Lanzarote, siendo que el personal no se contempla en la relación de puestos de trabajo (por tratarse de personal interino, es decir, de carácter temporal), aunque sí deben constar en la plantilla de personal con suficiente consignación presupuestaria para financiar estos puestos durante el tiempo limitado a la duración del programa.

A los antecedentes de hecho anteriores, les resulta de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Legislación aplicable.

La legislación aplicable está constituida, fundamentalmente, por:

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
- Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.
- Ley 30/1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la Función Pública. Artículo 18.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local -LRBRL-. Artículos 4.1. a), 21.1.g) y h) y 92 bis
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local -TRRL-.
- Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.
- Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público -TREBEP-. El artículo 10 ,25 y 69.
- Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado y de Provisión de Puestos de Trabajo y Promoción Profesional de los funcionarios Civiles de la Administración General del Estado, aprobado por el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo. El artículo 27.
- Real Decreto 861/1986, de 25 de abril, por el que se establece el Régimen de las Retribuciones de los funcionarios de la Administración Local.

Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 28 de 422

- Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria. El artículo 65.6. Artículos 27 y 28.
- Ley de Cabildos Insulares 8/2015 de 1 de abril modificada por 8/2019 de 9 de abril.
- Ley 1/2018, de 5 de noviembre, de Reforma Estatuto de Autonomía.
- Recomendación N.º 2, de 25 de junio de 2012, sobre “Formalización de contratos para sustitución de trabajadores afectos a servicios públicos esenciales en caso de urgente e inaplazable necesidad”, de la Viceconsejería de Administración Pública perteneciente a la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad.
- Convenios de Colaboración Interadministrativa entre el Cabildo Insular de ***** y los Ayuntamientos de la Isla, así como con la FECAI.
- Reglamento Orgánico del Cabildo Insular.
- La referenciada en la Memoria y/ o Informe del Área, que damos por reproducida.

Así como toda aquella otra normativa que las complementa y/o desarrolla.

Segundo. - Consideraciones jurídicas.

2.1.- Plan de Ordenación de Recursos Humanos

El Cabildo de Lanzarote, a través de su Consejo de ***** Insular, ha aprobado el Plan de Ordenación de Recursos Humanos en fecha 25.01.2024. Dicho Plan tiene por objeto contribuir a la consecución de la eficacia en la prestación de servicios y de la eficiencia en la utilización de los recursos económicos disponibles mediante la dimensión adecuada de sus efectivos, mejor distribución, formación profesional y movilidad, todo ello, conforme a las necesidades de la Corporación, y con especial atención a su marco competencial.

Con carácter general y único, el objetivo principal de toda Administración Pública, teniendo como referencia el art. 103.1 de la Constitución Española, es servir “(...) *con objetividad los intereses generales y actuar de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho*”, y, por ende, servir al interés general. La elaboración de un Plan de Ordenación de Recursos Humanos surge de la necesidad de planificar los Recursos Humanos de la Entidad con vistas a un largo plazo.

Los sucesivos condicionantes marcados por las Leyes de Presupuestos Generales del Estado a los que esta Entidad, así como el resto, deben ajustarse, generan diversas anomalías en las plantillas que derivan en una notable dificultad para prestar unos servicios a la ciudadanía que debieran estar definidos y caracterizados por su calidad, eficacia y eficiencia. Es imperativo que la Entidad desarrolle una política de empleo público que se ajuste a las necesidades de la misma con el fin único de optimizar y racionalizar los recursos de los que dispone teniendo en cuenta tanto a sus empleados como a la ciudadanía, a la que presta sus servicios.

Hasta que el Plan de Ordenación de Recursos Humanos no se ejecute en su totalidad, las necesidades de personal en las distintas Áreas de Cabildo, para ejecutar las diversas líneas de acción política, ya sea a través de competencias propias, transferidas o delegadas, pueden ser cubiertas y tramitadas a través de programas de Ejecución Temporal - artículo 10.1 c) del EBEP –

Dichas necesidades de personal se detallan en cada una de las Memorias o Informes de dotación de personal suscritas por las Áreas y que constan en el presente expediente principal, así como ocumento nº1 – Memoria técnica del Área de Régimen Interior.

2.2. Funcionarios/as interinos/as temporales para ejecución de programa temporal.

Dada la naturaleza temporal del Programa de Ejecución Temporal “LINEAS DE ACCION POLITICA - AREA DE RÉGIMEN INTERIOR ”, en adelante P.E.T.A.P. informado en la Propuesta del AREA DE REGIMEN INTERIOR y avalado en la presente Memoria de la Unidad de Planificación de Recursos Humanos; y dada la urgencia de acometer el programa, es necesario acogerse en tal caso al Real Decreto Legislativo 5/2015 , de 30 de octubre , por el que se aprueba el texto refundido de la ley del Estatuto Básico del Empleado Público , en su artículo 10 , en el que se regula el nombramiento y cese de funcionarios interinos , que en su apartado c) especifica que podrán nombrarse los mismos para *“ La ejecución de programas de carácter temporal, que no podrán tener una duración superior a tres años, ampliable hasta doce meses más por las leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo de este Estatuto. “*

Se pone de manifiesto que la relación de servicios se caracteriza por ser circunstancial y temporal, esto es, por estar condicionada por la existencia de unas circunstancias de necesidad y urgencia que justifican el nombramiento. El /la funcionario/a interino/a por su propia condición no está sujeto a la administración mediante una relación de servicios permanentes, sino que la relación establecida tiene un carácter contingente fundada en la concurrencia de alguna de las causas que justifican su nombramiento y sujeto al cese cuando dichas causas desaparezcan. Las circunstancias de urgente e inaplazable necesidad deben existir, motivarse y sobre todo estar cualificados por su naturaleza extraordinaria.

“Artículo 10. Funcionarios interinos.

1. Son funcionarios interinos los que, por razones expresamente justificadas de necesidad y urgencia, son nombrados como tales con carácter temporal para el desempeño de funciones propias de funcionarios de carrera, (...) “

El Estatuto Básico del Empleado Público aclara que la selección de funcionarios interinos habrá de realizarse mediante procedimientos ágiles que respetarán en todo caso, los principios de igualdad, mérito , capacidad y publicidad , regla en la que se busca el siempre difícil equilibrio entre la exigencia de garantizar o tutelar que el acceso al empleo público respete determinados criterios objetivos y la necesidad de cubrir de modo raudo y expeditivo - como manda al principio de eficacia - las necesidades de personal.

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 30 de 422

Artículo 10.2. “Los procedimientos de selección del personal funcionario interino serán públicos, rigiéndose en todo caso por los principios de igualdad, mérito, capacidad, publicidad y celeridad, y tendrán por finalidad la cobertura inmediata del puesto. El nombramiento derivado de estos procedimientos de selección en ningún caso dará lugar al reconocimiento de la condición de funcionario de carrera.”

La exigencia prevista en el citado precepto de que para la selección de interinos se arbitren procedimientos ágiles y rápidos encuentra justificación en razones de urgencia para cubrir transitoriamente la plaza , como se desprende de los propios supuestos tasados previstos en el apartado 1 del citado artículo 10 del EBEP y expresamente contempla el artículo 27.1 párrafo segundo , del Reglamento de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado , aprobado por Real Decreto 364/ 1.995 , de 10 de marzo de aplicación supletoria los funcionarios de la administración local .

También precisa que, como no podía ser de otra manera, el cese de los funcionarios interinos se producirá además de por las causas comunes de extinción del vínculo funcional, por la finalización de la causa que dio lugar a su nombramiento.

2.3 Nombramiento de funcionarios interinos de “Programa “.

El nombramiento de los interinos se fundamenta en un repertorio cerrado de circunstancias justificativas, que no puede ser ampliado ni modificado por las instituciones. Esta manera de proceder del legislador indica a los gestores de personal que el nombramiento de un funcionario interino responde siempre a un principio causal. Es decir, si se verifica la existencia de una causa, de una circunstancia justificativa de las previstas en el EBEP, se podrá proceder al nombramiento del funcionario interino, para subvenir y satisfacer ese interés público necesario y urgente (consecución de la revalidación , a través de auditoría, por la UNESCO en el año 2026). Esta exigencia de causalidad se erige también en requisito de validez del acto administrativo de nombramiento de funcionarios interinos. La causa del nombramiento debe quedar acreditada de modo expreso en la motivación del acto administrativo, y debe ser una de las que menciona este párrafo del texto legal. También en este aspecto, en el nombramiento de un funcionario interino, en ningún caso, se puede presuponer la causa, ni debe haber sobre ella oscuridad ni ambigüedad en el acto administrativo, so pena de nulidad.

Dentro de las funciones de carácter estrictamente público, las tareas que sean de carácter permanente deberán ser desempeñadas por funcionarios de carrera, pero hay otras tareas, que la ley denomina programas de carácter temporal, que deberán ser desempeñadas por funcionarios interinos. Todas las todas las tareas que queden comprendidas en este ámbito deben ser desempeñadas siempre por funcionarios de carrera, con plena conformidad con los principios de eficacia y eficiencia de la gestión de los intereses públicos a los que está obligada la Administración Pública y todas sus instituciones.

El funcionariado de programa y el funcionariado coyuntural adquieren carta de naturaleza. Es decir, la Ley innova incorporando los atributos de la función pública al desarrollo de programas, proyectos, servicios o actividades que no tienen vocación de permanencia y son

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 31 de 422

puestos en marcha, ampliados, reducidos o eliminados en función de la situación existente, de la decisión política del ***** de la institución y de las disponibilidades económicas, pero sin hipotecar el futuro de la institución ni mediatizar decisiones análogas del futuro creando relaciones laborales permanentes para tareas no permanentes. En definitiva, la función pública de programa parece especialmente adecuada y conveniente para atender estos programas y, en cualquier caso, el ***** de la Institución una vez terminado el plazo de vigencia programado de la actividad - una vinculación con la Institución acotada en el tiempo - podrá cambiar las prioridades o decisiones anteriores y prescindir de estos funcionarios interinos de programa.

Se tratará de funcionarios públicos con todos los atributos de la función pública, pero con una vinculación por un período de tiempo preestablecido. Se deberá implantar la lógica de la gestión de personal por proyectos; es decir, con un principio y un fin conocidos previamente por la Institución y por los funcionarios afectados. En consecuencia, el conjunto de las relaciones de los nuevos funcionarios interinos de programa con la Institución será sustancialmente distinto al conjunto de relaciones de los funcionarios de carrera, que tienen asignadas tareas de carácter permanente.

El único objetivo de los funcionarios interinos de programa debe ser desarrollar los programas o proyectos con la mayor celeridad y eficacia posibles.

2.4 Ejecución de programa Temporal.

Como ya hemos indicado, el régimen jurídico aplicable al personal funcionario interino se encuentra recogido en el artículo 10.1 del Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre (TREBEP), según el cual:

‘Son funcionarios interinos los que, por razones expresamente justificadas de necesidad y urgencia, son nombrados como tales con carácter temporal para el desempeño de funciones propias de funcionarios de carrera, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

“(...) c) La ejecución de programas de carácter temporal, que no podrán tener una duración superior a tres años, ampliable hasta doce meses más por las leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo de este Estatuto”.

La selección de funcionarios interinos habrá de realizarse mediante procedimientos ágiles que respetarán en todo caso los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.6 de la Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria:

“El nombramiento de personal funcionario interino para la ejecución de programas de carácter temporal tendrá una duración máxima de tres años. Si al vencimiento de dicho plazo, el programa de carácter temporal estuviere vigente o se acordase su prórroga, podrá ampliarse, mediante resolución, la duración del nombramiento efectuado, como máximo, en

Cód. Validación: 5776JRFQESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 32 de 422

doce meses adicionales. En todo caso, el personal funcionario interino deberá cesar cuando concluya el plazo de vigencia del programa de carácter temporal para cuya ejecución fue nombrado. ”

El nombramiento de funcionarios/as interinos /as debe destinarse al desempeño de funciones que estén reservadas a funcionarios, pero vinculados directamente al desarrollo de la ejecución de los programas temporales que respondan a necesidades no permanentes de la Administración. Por programas temporales entendemos necesidades determinadas y concretadas mediante una acción programada previamente y actividades coyunturales. Se entiende, además que se trata de funciones que siempre deberán ser realizadas por la institución de modo directo y a través de personal propio y que, aun cuando tengan oscilaciones en su carga de trabajo a lo largo del tiempo, existe un umbral mínimo de carga de trabajo que persiste durante el periodo de desarrollo del programa.

Cabe precisar que, a la finalización de este proyecto de carácter temporal, se debe proceder al cese de los funcionarios s/as interinos/as nombrado al efecto.

La fecha de finalización fijada en el nombramiento es orientativa y se podrá prorrogar cuando el programa de carácter temporal aún no haya finalizado y no supere el límite máximo de duración legalmente establecido: tres años prorrogables, en su caso, por un periodo de doce meses más.

Traemos a colación entre otras muchas, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha del 8 de julio de 2019, Res. 201/2019 (Rec. 226/2019), relativa a la contratación de interinos para ejecutar programas de carácter temporal que corresponden a necesidades no permanentes, cuyo Fundamento de Derecho 2º recoge lo siguiente:

“(…)

*Y precisamente con relación a contrataciones para la ejecución de programas temporales, conviene que destaquemos la sentencia de este Tribunal Superior de Justicia de Castilla La Mancha (Sección 2ª), Ponente Ilmo. Magistrado D. ***** de 30 de junio de 2018 (JUR 2018/280179), puesto que trae a colación otra sentencia, del TSJ de Galicia, de 14 de junio de 2017 , donde se concluye como fue el EBEP en el año 2007 el que incorporó la posibilidad de acudir al nombramiento de funcionarios interinos en supuestos que fuesen más allá de los contemplados en la vieja legislación por razones de urgencia y necesidad, buscando con ello el legislador una solución al desarrollo de programas, proyectos, y en general actividades que no tienen vocación de permanencia sin necesidad de crear un vínculo funcional fijo con el personal nombrado para desarrollarlas, de manera que la situación de interinidad debe cesar una vez que finalice el plazo de vigencia del programa.*

La redacción del artículo 10.1 del EBEP, unida a la modificación que tuvo lugar en el año 2014, ponen de manifiesto que la nueva causa de interinidad recogida en el apartado c) del precepto, busca un objetivo muy claro: ejecutar programas de carácter temporal que correspondan a necesidades no permanentes, que se adapten a los objetivos del programa. Lo cual ha de tener, a su vez, reflejo en el procedimiento de selección del/os funcionario/s

interino/s que lo vayan a desarrollar, de manera que el procedimiento de selección debe adaptarse a tales objetivos y no a las características de algún puesto de trabajo de la Administración que lo aprueba.

En cuanto a la nota de temporalidad, estos programas deben tener una temporalidad predefinida, como ya advertía la Comisión para el estudio y preparación del EBEP, en cuyo informe se recogen dos sugerencias al respecto: que estos programas deben de tener una duración determinada a priori, y que debe quedar prohibido el nombramiento de interinos para programas que se prorroguen o que reiteren otros inmediatamente anteriores de similar contenido, pues en este último caso lo que procede es una planificación que conduzca al nombramiento de personal fijo.”

2.5 Listas de reserva de funcionarios /as interinos /as y cooperación interadministrativa.

Deberá procederse al nombramiento de funcionarios /as interinos /as que se encuentren en las listas de reserva que para tales categorías hayan sido constituidas en el Cabildo Insular de Lanzarote, y en caso de no existir interesados/as en las mismas, o encontrarse ya agotadas, se optará por la colaboración interadministrativa entre entidades locales, existiendo varios convenios de colaboración interadministrativa entre el Cabildo y los Ayuntamientos de la Isla de Lanzarote, así como la solicitud de colaboración en materia de personal con el ***** de Canarias .

Siendo que las Administraciones Públicas actúan y se relacionan de acuerdo con el principio de lealtad institucional y, en consecuencia, deben prestar, en el ámbito propio, la cooperación y asistencia activa que las otras administraciones pudieran recabar para el eficaz ejercicio de sus competencias. Asimismo la colaboración y cooperación entre las diferentes Administraciones Públicas y, en especial, entre las propias Entidades Locales, se configuran como principios que deben regir sus relaciones tal y como se señala en los artículos 10 y 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en el artículo 3.1.k) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y en el artículo 1.1) del Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 140 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público las relaciones interadministrativas se regirán por los principios de lealtad institucional, adecuación al orden de distribución de competencias establecido en la Constitución y los Estatutos de Autonomía y en la normativa del régimen local, colaboración, entendido como el deber de actuar con el resto de Administraciones Públicas para el logro de fines comunes; cooperación, cuando dos o más Administraciones públicas, de manera voluntaria y en el ejercicio de sus competencias, asumen compromisos específicos en aras de una acción común y coordinación, en virtud del cual una Administración Pública y, singularmente, la Administración General del Estado, tiene la obligación de garantizar la coherencia de las actuaciones de las diferentes Administraciones Públicas afectas por una misma materia para la consecución de un resultado común, cuando así lo prevé la Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, eficiencia en la gestión de los recursos públicos, compartiendo el uso de recursos comunes, salvo que no resulte posible o se

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 34 de 422

justifique en términos de su mejor aprovechamiento responsabilidad de cada Administración Pública en el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos; garantía e igualdad en el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos en sus relaciones con las diferentes Administraciones; solidaridad interterritorial de acuerdo con la Constitución.

En particular, el artículo 144 del mismo texto legal contempla como técnicas de cooperación, entre otras, la prestación de medios materiales, económicos o personales a otras Administraciones Públicas.

En materia de personal, hay que tener en cuenta que la prestación de servicios públicos locales de forma continuada y eficaz, y para evitar que la misma pudiera verse afectada, en un momento dado, por la falta de determinados recursos humanos y dada la imposibilidad de disponer de los mismos, en supuestos , como el presente de urgente e inaplazable necesidad, cabe recurrir a las bolsas de trabajo o listas de reserva como la forma más adecuada de cubrir las necesidades de efectivos que van surgiendo, todo ello conforme a los procedimientos de selección legalmente previstos

Que la diversa tipología de servicios que prestan las entidades locales y la misma cualificación que ha de exigirse a los profesionales hace que resulte complicado que en cada Corporación haya bolsas de reserva que den respuesta a todas las necesidades que se van planteando.

El ***** de Canarias a través de la Recomendación N.º 2, de 25 de junio de 2012, sobre *“Formalización de contratos para sustitución de trabajadores afectos a servicios públicos esenciales en caso de urgente e inaplazable necesidad”*, de la Viceconsejería de Administración Pública perteneciente a la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad, recomienda a cada Corporación Local constituir, mediante convocatoria pública en la que se garanticen los principios constitucionales de igualdad, mérito y capacidad, listas de reserva para la sustitución temporal de sus trabajadores. De no disponer de tales listas, se podrá acudir a las constituidas por otras entidades locales o por el Cabildo Insular respectivo para el nombramiento o la contratación de personal con vínculo funcional o laboral y ausencia temporal, por razones de urgencia en la prestación del servicio.

Existen Convenios de Colaboración Interadministrativa con los Ayuntamientos de la Isla y la FECAI vigentes , por los que se colabora en materia de Recursos Humanos entre ambas Administraciones para: “ La utilización recíproca de las listas de reserva constituidas en el Cabildo Insular y en el Ayuntamiento para la cobertura de las necesidades que se generen en los mismos, con respeto a las prioridades que cada entidad determine, así como a los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad.. “

Las condiciones de los nombramientos en el caso de utilización de listas de Reserva vienen estipuladas en las Cláusulas de todos los Convenios de Colaboración:

“Segunda: Compromisos que asumen las partes.

Cada una de las partes se compromete a ajustar sus relaciones a los deberes de información mutua, colaboración y coordinación, de conformidad con la Ley 7/1985, de 2 de

Cód. Validación: 5779URFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 35 de 422

Reguladora de las Bases de Régimen Local, contribuyendo así a la eficacia y eficiencia entre ambas administraciones.

Para la consecución del objeto del Convenio, y dentro del ejercicio de sus respectivas competencias y fines las Administraciones se comprometen, en tanto resulte compatible con sus necesidades y previsiones, a facilitarse entre sí las listas de reserva de las categorías de las que dispongan en cada momento para su nombramiento y/o contratación interina /laboral temporal por la entidad local que lo requiera, en los términos legalmente previstos.

La utilización mutua de listas de reserva de la otra Administración no puede suponer ninguna merma de los derechos de los integrantes de las correspondientes listas, cuya gestión se registrará por la normativa que resulte de aplicación en cada entidad

Tercera: Condiciones de los nombramientos.

La utilización de las Listas de Reserva quedará sometidas al trámite procedimental establecido por la Administración que convocó la Lista de Reserva, según su normativa vigente. “

Para el nombramiento de los funcionarios mencionados, se hará uso de las listas de reservas constituidas en entidades locales con las que se haya suscrito convenio de colaboración para ello o bien limítrofes o próximas tal y como se menciona la Recomendación número 2 de la Consejería de Administración Pública del ***** de Canarias, en relación a la formalización de contrato para sustitución de trabajadores afectos a servicios esenciales en casos de urgente e inaplazable necesidad Siempre respetando con ello, los principios de igualdad,, mérito capacidad y publicidad a los que hace mención el TREBEP en su artículo 10.2, ya que las convocatorias por las que se conformaron estas listas, fue mediante el procedimiento de concurso-, oposición quedando así salvaguardadas las garantías legales exigidas. Se hará mediante un proceso ágil rápido como precisa la selección de interinos.

2.6 Las retribuciones de los funcionarios interinos

EL artículo 25 del EBEP, establece:

“25.1. Los funcionarios interinos percibirán las retribuciones básicas y las pagas extraordinarias correspondientes al Subgrupo o Grupo de adscripción, en el supuesto de que éste no tenga Subgrupo. Percibirán asimismo las retribuciones complementarias a que se refieren los apartados b), c) y d) del artículo 24 y las correspondientes a la categoría de entrada en el cuerpo o escala en el que se le nombre.

2. Se reconocerán los trienios correspondientes a los servicios prestados antes de la entrada en vigor del presente Estatuto, que tendrán efectos retributivos únicamente a partir de la entrada en vigor del mismo”.

Dada su claridad, los comentarios que cabe realizar a este precepto son mínimos y, dejando a un lado la problemática de los trienios, deben centrarse exclusivamente, en

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 36 de 422

nuestra opinión, en el examen de un doble aspecto: el de si deben o no percibir el complemento de carrera (apartado a del artículo 24), del que están excluidos expresamente por el propio artículo 25, y el de si, en todo caso, y como impone este precepto, pueden recibir también las retribuciones complementarias correspondientes a la categoría de entrada en el cuerpo o escala en el que se les nombre.

En relación a las retribuciones complementarias a la categoría de entrada en el cuerpo o escala de entrada, indicar que:

Esta referencia a la categoría de entrada como elemento determinante para las mencionadas retribuciones que hace el TREBEP tiene que ver con la posición que puede llegar a tener el funcionario interino en el sistema de Cuerpos y Escalas, respecto de los cuales no podrían acceder si no es en el escalón concreto más bajo, lo que sería posible sólo allí donde los legisladores de desarrollo hayan optado por un modelo tendencialmente de carrera, en lugar de un modelo híbrido o más cercano a los puestos de trabajo. Es esta la razón por la que algunas leyes autonómicas de desarrollo del EBEP, asumiendo aquella idea, la han trasladado a los puestos de trabajo de sus Administraciones.

Así la Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria establece que:

“Art. 27.

1. Todo funcionario posee un grado personal correspondiente a uno de los treinta niveles en que están clasificados los puestos de trabajo. El grado personal se consolida por el desempeño de uno o más puestos del nivel correspondiente durante dos años continuados o durante tres con interrupción. Si durante el tiempo en el que el funcionario desempeña un puesto se modificase el nivel del mismo, el tiempo de desempeño se computará con el nivel más alto en que dicho puesto hubiese estado clasificado.

2. Los funcionarios de nuevo ingreso se incorporarán normalmente a los puestos de trabajo que tengan asignados un nivel inferior dentro de las vacantes comprendidas en el intervalo de niveles correspondiente a su Cuerpo.

3. En ningún caso podrá consolidarse un grado personal superior al nivel máximo que corresponda al funcionario en razón del grupo o Escala a que pertenezca.

Art. 28.

1. El grado personal constituye un derecho del funcionario. Ningún funcionario podrá ser designado para un puesto de trabajo inferior o superior en más de dos niveles al correspondiente a su grado personal.

2. Si por falta de vacantes en la misma localidad no pudiese ser designado para ocupar un puesto de trabajo en las condiciones del apartado anterior, la Consejería de la Presidencia le atribuirá el desempeño provisional de un puesto de nivel inferior, siempre que éste sea

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 37 de 422

adecuado a su Cuerpo y a su Escala. En esta situación el funcionario percibirá el complemento de destino correspondiente a un puesto inferior en dos niveles a su grado personal.

*3. El ***** podrá establecer, mediante la superación de curso de formación u otros requisitos objetivos, los procedimientos que habiliten a los funcionarios para la adquisición de los grados superiores del intervalo de niveles asignados a su Cuerpo o Escala. Dicha habilitación permitirá al funcionario participar en los procedimientos de provisión de puestos de trabajo correspondientes a dicho grado. “*

El personal funcionario interino nombrado para la ejecución de programas de carácter temporal no ocupará puestos de la plantilla y percibirá con carácter general las retribuciones básicas y complementarias mínimas correspondientes y determinadas por el Área de Recursos Humanos, ajustadas al cuadro anexo indicado en el Hecho Sexto.

Tercero. – Gasto plurianual.

El art. 174.2 del RDLeg 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales -TRLRHL-, dispone que:

*“Podrán adquirirse compromisos por ***** que hayan de extenderse a ejercicios posteriores a aquel en que se autoricen, siempre que su ejecución se inicie en el propio ejercicio y que, además, se encuentren en alguno de los casos siguientes:*

a) Inversiones y transferencias de capital.

b) Los demás contratos y los de suministro, de consultoría, de asistencia técnica y científica, de prestación de servicios, de ejecución de obras de mantenimiento y de arrendamiento de equipos no habituales de las entidades locales, sometidos a las normas del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que no puedan ser estipulados o resulten antieconómicos por un año.

c) Arrendamientos de bienes inmuebles.

d) Cargas financieras de las deudas de la entidad local y de sus organismos autónomos.

e) Transferencias corrientes que se deriven de convenios suscritos por las corporaciones locales con otras entidades públicas o privadas sin ánimo de lucro.”

Por su parte, el art. 79.1 del RD 500/1990, de 20 de abril, por el que se desarrolla el capítulo primero del título sexto de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, define los ***** de carácter plurianual como *“aquellos que extienden sus efectos económicos a ejercicios posteriores a aquel en que se autoricen y comprometan”*.

Por tanto, siguiendo a la doctrina mayoritaria, para que un gasto sea plurianual se exige como primer requisito que su duración sea determinada y, como segundo requisito, que la ejecución del gasto se extienda a más del año natural.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 38 de 422

Consideramos poco afortunada la definición de qué ***** se consideran plurianuales, entre los que no se encuentran los de personal. Cuando es obvio que los ***** de personal se extienden a más de un ejercicio presupuestario normalmente y no se suele plantear la aplicación del art. 174 TRLRHL.

De hecho, el art. 47 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria -LGP-, que trata de los ***** plurianuales no limita ni concreta a qué tipo de ***** se puede aplicar.

Ante la indefinición de la legislación en materia de ***** plurianuales, no parece oportuna la aplicación de dicho artículo 174 TRLRHL, a los ***** de personal.

No obstante, ante la incertidumbre a la que nos conduce el citado precepto respecto a la contratación de personal para la ejecución de un programa temporal (art. 10.1C) EBEP**), se propone el nombramiento con fecha de finalización el 31 de diciembre de 2025, y se valore la continuidad, una vez confirmada la existencia de crédito futuro para el ejercicio 2026 o aprobación del compromiso del gasto plurianual en la forma, plazo y por los órganos correspondientes.**

Así según nuestro Reglamento Orgánico, de fecha 04.01.2023.

La aprobación del Consejo de ***** Insular según lo dispuesto en el *Artículo 146.- Atribuciones del Consejo de ***** Insular.*

*“1. Corresponden al Consejo de ***** Insular las siguientes atribuciones: (...)*

b) La aprobación del proyecto de presupuesto.

(...)

*e) El desarrollo de la gestión económica, autorizar y disponer ***** en materia de su competencia, disponer ***** previamente autorizados por el Pleno, y la gestión de personal.”*

La aprobación expresa por el Consejo de ***** Insular podrá requerir del Informe - Análisis del programa de gasto que afectaría al Capítulo I de personal, por parte de la Unidad de Presupuestos, en base a lo dispuesto en el Artículo 194.- Funciones de Presupuestos.

“1. Las funciones de presupuestos comprenden las siguientes actividades, sin perjuicio de las demás que pueda delegar la Presidencia:

*a) La elaboración del proyecto de Presupuesto General del Cabildo de Lanzarote, para su aprobación por el Consejo de ***** Insular.*

b) El análisis y evaluación de los programas de gasto que integran el Presupuesto General del Cabildo de Lanzarote. “

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 39 de 422

Cuarto - Competencia orgánica. Procedimiento.

En cuanto a la potestad reglamentaria de las Entidades locales, el Art. 4.1 a) de la Ley 7 /1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local reconoce a los municipios las potestades reglamentarias y de autoorganización. En idéntico sentido se pronuncia el Art. 4.1. a) del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.

De conformidad con lo previsto en el artículo 34.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los actos administrativos que dicten las Administraciones Públicas, bien de oficio o a instancia del interesado, se producirán por el órgano competente ajustándose a los requisitos y al procedimiento establecido, y siguiendo las Instrucciones- Expte. 12885/21 de 02.08.21. Siendo el consejero delegado de Recursos Humanos competente en la materia para su propuesta, el acuerdo debe ser aprobado por los órganos colegiados y dotarse presupuestariamente para poder ser materializado.

En base en las competencias o atribuciones recogidas expresamente en el art. 62 de la Ley de Cabildos Insulares, y en concreto de acuerdo con lo previsto en la letra f) de dicho artículo, al tratarse de decisiones en materia de personal no atribuidas expresamente a otro órgano, y sin perjuicio del órgano competente responsable de que cada una de las medidas propuestas y reseñadas en la Memoria Técnica del Área de Régimen Interior , se lleven a cabo.

La materialización de las necesidades de personal expuestas en la memoria técnica del Área de Régimen Interior , deben ser dotadas económicamente y de los medios personales necesarios para su ejecución, a través del presente Programa Temporal, siendo que, para ello, deberá procederse en primer término a su aprobación por el Consejo de ***** Insular.

Sin perjuicio de las competencias delegadas al Consejero de Recursos Humanos en materia de superior dirección de personal, se eleva la presente Propuesta de Resolución al Consejero , para su aprobación por el Consejo de ***** Insular a fin de poder ser aprobado formalmente y con la dotación económica correspondiente el Programa de ejecución Temporal ,según lo previsto en el artículo 62 f) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, en concordancia con el art. 127 h) y n) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y lo dispuesto en el en el artículo 146.1.f) del Reglamento Orgánico del Cabildo de Lanzarote, el órgano competente para para la adopción del presente acuerdo es el Consejo de ***** Insular.

En un segundo estadio procedimental deberá procederse al nombramiento de personal funcionario interino existente en las listas de reserva constituidas en la propia Corporación Local, o bien en aquellas entidades locales con las que el Cabildo Insular de ***** tiene formalizados Convenios de colaboración para la utilización de lista de reserva.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 40 de 422

Corresponde al consejero de Recursos Humanos la materialización del Programa Temporal de ejecución en lo relacionado con el proceso de nombramientos que deban realizarse para la efectiva puesta en marcha del programa.

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2833 de 14 de abril de 2025 fiscalizada favorablemente con fecha de 15 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:**

PRIMERO. - La aprobación del presente programa de ejecución temporal, con un horizonte temporal de tres años, está supeditado a la existencia de créditos futuros.

El Acuerdo de ***** Insular se suscribe a la aprobación del Programa de Ejecución temporal hasta el 31 de diciembre de 2025.

Para asumir los objetivos descritos por el Área de Régimen Interior , más allá del horizonte temporal de 31 de diciembre de 2025, es decir para el resto de anualidades que comprende el programa, quedara supeditado a que se valore la inclusión - consignaciones presupuestarias - en la elaboración del presupuesto del 2026 y siguientes , de las cantidades mencionadas en el Antecedente de Hecho Sexto , relativas al coste económico del Programa, anualidades y retribuciones del personal, en la respectiva aplicación presupuestaria del Capítulo I - Consejería de Recursos Humanos del Cabildo de Lanzarote.

Dando así cumplimiento a los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera (necesidad de financiación y regla del gasto), conforme a la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF).

SEGUNDO. - Aprobación del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”, con la correspondiente dotación económica y del personal funcionario/a interino de programa, cuyo desglose detallado se encuentra en el Anexo II.

Y ello, a los efectos de poder ejecutar las diferentes acciones y conseguir los objetivos previstos en el Programa de Intervención “**PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE**”.

TERCERO. - Se realicen los trámites correspondientes por el Área de Recursos Humanos para el nombramiento como FUNCIONARIOS /AS INTERINOS/AS, a los /as candidatos/as seleccionados o proporcionados por las diferentes Administraciones con carácter temporal,

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://sedelectronica.es/verificacion>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 41 de 422

para la ejecución del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE ***** y su puesta a disposición del Área de Régimen Interior .

La adscripción del personal nombrado será por un periodo previsto inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2025.

Sin perjuicio de que en el último trimestre *** previa valoración de la necesidad de continuar con el Programa en el ejercicio 2026, conste Informe emitido de oficio por el Área de Régimen Interior, así como conste existencia de créditos futuros, relativas a las cantidades mencionadas en el Anexo II, presupuesto del 2026 y siguientes, en la respectiva aplicación presupuestaria del Capítulo I - Consejería de Recursos Humanos del Cabildo de Lanzarote.**

CUARTO. - Los programas de ejecución temporal **tienen una duración máxima de tres (3) años**, con fecha de inicio la coincidente con el primer nombramiento del personal relacionado, salvo que, al vencimiento de dicho plazo, el programa de carácter temporal estuviere vigente o se acordase su prórroga, en cuyo caso podrá ampliarse, mediante resolución, la duración del nombramiento efectuado, como máximo, en doce meses adicionales. Y ello a tenor de lo establecido en el artículo 10.1.c) del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público.

Los medios necesarios de personal funcionario interino necesario para el desarrollo completo del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE“, son los indicado en el Antecedente de Hecho Quinto relativo a los *“Medios necesarios. Categorías. Número de efectivos “:*

- **Un (1) Técnico/a Aparejador (Arquitecto /a Técnico) o similar (A2).**

Documentos anexos:

- Anexo 8. ANEXO I . MEMORIA AREA DE RRHH - incluye el DOC. Nº 2 DEL AREA DE REGIMEN INTERIOR
- Anexo 9. ANEXO II . Informe - Régimen Interior - Expte 16581

6. Expediente FACT-2025-349. CONVALIDACIÓN DE LA OMISIÓN DE LA FUNCIÓN INTERVENTORA 2025-0031, RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIÓN y Aprobación facturas.

Favorable	Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

Cód. Validación: 5779JRFQESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 42 de 422

PROPUESTA DE ACUERDO DEL CONSEJO DE *** INSULAR QUE ELEVA EL
SR. CONSEJERO DEL ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR REFERENTE A LA
CONVALIDACIÓN DE LA OMISIÓN DE LA FUNCIÓN INTERVENTORA N.º.2025-0031
RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIONES.**

En relación al informe de la Intervención con fecha 31 de marzo ***** la que emite Informe de Omisión de la Función Interventora **N.º.2025-0031** respecto a la omisión de la fiscalización previa preceptiva en las facturas y ***** adjuntos que se acompañan, siendo de la empresa **PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L.** con CIF **B87222014** por importe total de **CIENTO CUARENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS CINCO EUROS CON DOS CÉNTIMOS (149.505,02€)**, incluido IGIC.

Los servicios objetos de las facturas adjuntas han sido gestionadas por el Área de Régimen Interior y corresponden a los servicios recibidos en el mes de noviembre del presente año, de diferentes infraestructuras y centros de trabajo (Bienestar Social, Biblioteca Insular,

y

de este Cabildo Insular de Lanzarote, y cuya finalidad ha consistido en prevenir y evitar la comisión de hechos delictivos e infracciones con la vigilancia, custodia de bienes, vehículos, objetos, control de personas y la intervención en caso de producirse una situación de emergencia.

ANTECEDENTES

1. EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CABILDO DE LANZAROTE El 30 de septiembre de 2019 finalizaba el plazo de la contratación de los Servicios de “**VIGILANCIA Y SEGURIDAD DE DIVERSOS EDIFICIOS E INSTALACIONES DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE LANZAROTE**” con la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L., que es la empresa adjudicataria que venía prestando los servicios en diferentes infraestructuras del Cabildo de Lanzarote, de ahí que inicie el expediente en la Plataforma Gestiona con la apertura del expediente de contratación n.º 18667/2019, para dar inicio a los correspondientes tramites para una nueva contratación.

Al mismo tiempo, considerando que dicho servicio es esencial para esta administración, se dio continuidad al Servicio de Vigilancia y Seguridad por parte de la empresa adjudicataria que venía prestando el servicio.

Este procedimiento de contratación se ve afectado por las circunstancias vividas durante la pandemia con consecuencias en el ámbito laboral que paralizan el procedimiento y por los cambios organizativos que se produjeron en la Unidad de Régimen Interior.

Tras dicha situación, y a la espera de la contratación de la empresa Eguesan Energy, Consultora especializada en materia de Contratación Pública, contratada por esta Corporación a través del Área de Contratación, para la redacción de pliegos de contratación de servicios y/o suministros, se remite el 18 de marzo de 2021 relación de expedientes a

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 43 de 422

realizar por parte de esta Unidad y la documentación necesaria para licitar la nuevas contrataciones y se da inicio al envío de la documentación que requieren.

Tras la remisión de la documentación requerida por la empresa y en espera del borrador se hace evaluación por parte de Régimen Interior del alcance del objeto del nuevo contrato teniendo en cuenta los datos del anterior contrato.

Por ello el 26 de abril ***** apertura nuevo expediente referente a la anualidad 2022, con nº 8009/2022 para tramitar la documentación que debe aportar la empresa Eguesan y que dará inicio al procedimiento de contratación.

El 2 de mayo 2022 se firma nuevamente el Acuerdo de Inicio del expediente parte de la Consejera de Régimen Interior e Informe de Necesidad del servicio.

El 25 de mayo ***** recibe la documentación por parte de la empresa, la cual es estudiada por los técnicos correspondientes de la Corporación, a la vista de ella se convoca reunión con el Servicio de Contratación, la empresa Eguesan y Régimen Interior para clarificar ciertos puntos de la documentación recibida, que se celebre el día 21 de junio 2022 y actualmente estamos a la espera de recibir la documentación con las correcciones necesarias.

A la vista que no se ha finalizado con el procedimiento de contratación para la nueva licitación y dado que dicho servicio es esencial para esta administración, se ha venido prestando el Servicio de Vigilancia y Seguridad por parte de la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. hasta la adjudicación del nuevo servicio de conformidad con la empresa.

FUNDAMENTOS DE HECHO

I.- Hay que señalar que todas las prestaciones que figuran en las facturas y/o ***** que se indican se han realizado de conformidad con las condiciones general y particulares previamente establecidas y que el coste de las prestaciones se corresponde al del mercado del sector, como se indicará más adelante.

Por otro lado, los servicios que se han prestado relacionados son imprescindibles para el funcionamiento ordinario del Cabildo, por eso, aunque han sido informados como omisión de fiscalización previa preceptivo es imprescindible que se tramite el expediente correspondiente, dado que, cómo hemos dicho, los servicios y actividades que se relacionan forman parte del funcionamiento habitual del Cabildo, cuya paralización y/o suspensión produciría un trastorno grave en la actividad de la administración insular.

II. Considerando que el objeto del servicio realizado tiene la finalidad de velar por la seguridad y vigilancia de los diferentes centros e infraestructuras que tiene el Cabildo Insular de Lanzarote, con el fin de prevenir y evitar la comisión de hechos delictivos e infracciones con la vigilancia, custodia de bienes, vehículos, objetos, control de personas y la intervención en caso de producirse una situación de emergencia.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 44 de 422

III.- Que la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L., es la responsable del servicio de seguridad y vigilancia que realiza en los diferentes centros e infraestructuras *****

***** y ***** del Cabildo Insular de Lanzarote, y que se han ido contratando dichos servicios a la empresa, ya que esta institución no dispone de los medios materiales y humanos para llevar a cabo directamente este servicio de seguridad y vigilancia.

IV.- Que la relación de facturas relativas al servicio corresponden al mes de noviembre del presente año, y fueron registradas a través de la sede electrónica en este Cabildo Insular y conformadas por el Coordinador del Servicio de Régimen Interior, sienten las siguientes:

FEC HA	N.º FAC TURA	CENTRO DE TRABAJO DEL SERVICIO	EXP. FACTU RACIÓN	A. PRESUPUE STARIA	IMPO RTE
17 /01 /25	***** 0003	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 349	92022701	4.437, 13
** *0266** /01 /25	0022	ALBERGUE DE LA SANTA	FACT-2025- 824	33722701	17.944 ,24
** *0266** /01 /25	0011	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 825	92022701	24.113 ,34
** *0266** /01 /25	0012	CAD	FACT-2025- 826	231422701	3.612, 93
** *0266** /01 /25	0030	AGRICULTURA	FACT-2025- 827	41022701	17.944 ,24
** *0266** /01 /25	0021	CAMPING DE PAPAGAYO	FACT-2025- 828	170122701	17.944 ,24
** *0266** /01 /25	0026	BIBLIOTECA	FACT-2025- 829	33022701	10.890 ,00
** *0266** /01 /25	0025	BIENESTAR SOCIAL	FACT-2025- 830	231422701	4.066, 40
** *0266** /01 /25	0010	INTERCAMBIADOR PUERTO DEL *****	FACT-2025- 831	44222701	12.465 ,85

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 45 de 422



	*0266** 0013	ESTACION DE GUAGUAS	FACT-2025- 832	44222701	15.820 ,43
	*0266** 0027	LA PACIENCIA	FACT-2025- 833	231422701	3.588, 01
	*0266** 0009	INTERCAMBIADOR *****	FACT-2025- 834	44222701	12.141 ,04
	*0266** 0028	CIEM	FACT-2025- 835	326122701	3.975, 17
	*0266** 0029	TEATRO	FACT-2025- 836	33422701	562,00
				TOTAL	149.50 5,02

V.- En cuanto a la verificación de que se trata de precios de mercado, se informa que se mantiene el valor del precio de la hora determinado en el contrato por los servicios de vigilancia y seguridad, teniendo en cuenta el incremento del presente año:

<i>Precio hora laborable diurna</i>	<i>19,37 €</i>
<i>Precio hora laborable nocturna</i>	<i>21,30 €</i>
<i>Precio hora festiva diurna</i>	<i>20,91 €</i>
<i>Precio hora festiva nocturna</i>	<i>22,83 €</i>

VI.- Que consta la conformidad por parte de la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. respecto a los importes y la relación de facturas de seguridad y vigilancia de las infraestructuras pertenecientes al Cabildo de Lanzarote en los periodos señalados

VII.- Que las facturas relativas al servicio fueron registradas a través de la sede electrónica en este Cabildo Insular y conformadas por el Coordinador del Servicio de Régimen Interior, siendo las siguientes:

FEC	HA	TURA	SERVICIO	FACTU	A. PRESUPUE	IMPO
				RACIÓN		
		*0266** 0003	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 349	*****	***** **

** '01 12' **



31 /01 /25	*0266** 0022	ALBERGUE DE LA SANTA	FACT-2025- 824	33722701	17.944 ,24
31 /01 /25	*0266** 0011	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 825	92022701	24.113 ,34
31 /01 /25	*0266** 0012	CAD	FACT-2025- 826	231422701	3.612, 93
31 /01 /25	*0266** 0030	AGRICULTURA	FACT-2025- 827	41022701	17.944 ,24
31 /01 /25	*0266** 0021	CAMPING DE PAPAGAYO	FACT-2025- 828	170122701	17.944 ,24
31 /01 /25	*0266** 0026	BIBLIOTECA	FACT-2025- 829	33022701	10.890 ,00
31 /01 /25	*0266** 0025	BIENESTAR SOCIAL	FACT-2025- 830	231422701	4.066, 40
31 /01 /25	*0266** *****	INTERCAMBIADOR PUERTO *****	FACT-2025- 831	44222701	12.465 ,85
31 /01 /25	*0266** 0013	ESTACION DE GUAGUAS	FACT-2025- 832	44222701	15.820 ,43
31 /01 /25	*0266** 0027	LA PACIENCIA	FACT-2025- 833	231422701	3.588, 01
31 /01 /25	*0266** 0009	INTERCAMBIADOR *****	FACT-2025- 834	44222701	12.141 ,04
31 /01 /25	*0266** 0028	CIEM	FACT-2025- 835	326122701	3.975, 17
31 /01 /25	*0266** 0029	TEATRO	FACT-2025- 836	33422701	562,00
				TOTAL	149.50

Cód. Validación: 5779JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: [https://sede.cabildodelanzarote.com/verificacion](#)
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 47 de 422

**** Que hay crédito suficiente en las aplicaciones presupuestarias señaladas anteriormente para llevar a cabo el pago de dichas facturas, y según constan en la RC 2-2025-2229 con fecha del 19 de marzo de 2025.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- Que si bien es cierto que la Ley es bastante clara al respecto del procedimiento señalado para llevar a cabo la contratación de servicios, como así también se establece en las Bases de ejecución de los Presupuestos (BEP) de la Corporación, desde este servicio se ha llevado a cabo el procedimiento adecuado conforme a la BEP, como así consta en el expediente, siendo autorizado el gasto por el órgano correspondiente.

Segundo.- La jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo, en torno al enriquecimiento injusto viene a reconocer que la ausencia de requisitos formales exigidos para la correcta ejecución del gasto no pueden suponer un perjuicio para un tercero que contrata con la Administración, ya que el servicio ha sido realizado a costa del patrimonio del acreedor.

Tercero.- Conforme a lo establecido en la LCSP en lo referente a la insuficiencia de medios, se informa la necesidad de contratar dicho servicio conforme a lo dispuesto en el artículo en el artículo 28 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/ UE y 2014/24/ UE, de 26 de febrero ***** habiéndose constatado que esta Corporación no cuenta con los suficientes medios materiales para cubrir las necesidades objeto de contratación, ni pueden ser ejecutadas por el personal que presta servicios en la misma.

Cuarto.- Teniendo en cuenta que la Administración opta por no acudir a la vía de revisión de oficio de sus actos, considerando entre otros aspectos que el importe de la indemnización a satisfacer no será inferior al coste económico de los servicios facturados, por lo que consta en el expediente informe de conformidad previa del tercero, de la empresa Prosegur Soluciones Integrales de Seguridad España, S.L., sobre dichos servicios.

Quinto.- Que tratándose de la prestación de un servicio de seguridad (contrato de actividad) no resulta factible la restitución de bienes o la devolución de las aportaciones derivadas de la prestación del servicio.

Sexto.- Que no consta en el expediente otros ***** susceptibles de indemnización por el servicio de referencia, además se señala que no constan reclamaciones dinerarias por parte de la empresa prestadora del servicio.

Séptimo.- Se pone de manifiesto la inexistencia de circunstancias que pongan de relieve la concurrencia de mala fe por parte de la empresa prestadora del servicio, así como de la

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 48 de 422

inexistencia de elementos que pudieran determinar responsabilidad legal de algún tipo respecto a los agentes intervinientes en el procedimiento o en las actuaciones que se lleven a cabo para el trámite del expediente.

En virtud de lo anteriormente expuesto a propuesta del Consejero del Área de Régimen Interior, previa deliberación del Consejo de ***** Insular en su sesión celebrada el mes de julio de 2023,

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2636 de 8 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo, significando que conste en acta que se deben adoptar las medidas precisas para realizar la licitación pública de estos contratos:**

1. Resolver el expediente de omisión de fiscalización recogida en el informe de la Intervención de Fondos número **N.º.2025-0031**, de 31 de marzo 2025, en el sentido de proceder a la convalidación de los efectos económicos derivados de la efectiva prestación del servicio por parte de la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. con C.I.F. número B87222014, conforme a los principios de equidad y buena fe y en garantía de los derechos de los particulares, evitando con ello el enriquecimiento injusto de la Administración, proscrito por el derecho, por importe total de **CIENTO CUARENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS CINCO EUROS CON DOS CÉNTIMOS (149.505,02€)** incluido IGIC.

2. La convalidación de los efectos económicos no comporta por sí misma la convalidación de los actos incurso en causa de nulidad absoluta por lo que la unidad gestora deberá llevar a cabo, bajo los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, cuantas actuaciones resulten procedentes en orden la prestación del servicio, de seguir siendo éste necesario para esta Corporación, a través del contrato administrativo que corresponda.

3. Aprobar las facturas que a continuación se relacionan, y en su consecuencia, autorizar y disponer el gasto, reconociendo la obligación por un importe total de **PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. con CIF B87222014 por importe total de CIENTO CUARENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS CINCO EUROS CON DOS CÉNTIMOS (149.505,02€)** incluido IGIC, con el siguiente desglose:

FEC HA	N.º FAC TURA	CENTRO DE TRABAJO DEL SERVICIO	EXP. FACTU RACIÓN	A. PRESUPUE STARIA	IMPO RTE
** *0266** /01 /25	0003	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 349	92022701	4.437, 13
** *0266** /01 /25	0022	ALBERGUE DE LA SANTA	FACT-2025- 824	33722701	17.944 ,24



31 /01 /25	*0266** 0011	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 825	92022701	24.113 ,34
31 /01 /25	*0266** 0012	CAD	FACT-2025- 826	231422701	3.612, 93
31 /01 /25	*0266** 0030	AGRICULTURA	FACT-2025- 827	41022701	17.944 ,24
31 /01 /25	*0266** 0021	CAMPING DE PAPAGAYO	FACT-2025- 828	170122701	17.944 ,24
31 /01 /25	*0266** 0026	BIBLIOTECA	FACT-2025- 829	33022701	10.890 ,00
31 /01 /25	*0266** 0025	BIENESTAR SOCIAL	FACT-2025- 830	231422701	4.066, 40
31 /01 /25	*0266** *****	INTERCAMBIADOR PUERTO *****	FACT-2025- 831	44222701	12.465 ,85
31 /01 /25	*0266** 0013	ESTACION DE GUAGUAS	FACT-2025- 832	44222701	15.820 ,43
31 /01 /25	*0266** 0027	LA PACIENCIA	FACT-2025- 833	231422701	3.588, 01
31 /01 /25	*0266** 0009	INTERCAMBIADOR *****	FACT-2025- 834	44222701	12.141 ,04
31 /01 /25	*0266** 0028	CIEM	FACT-2025- 835	326122701	3.975, 17
31 /01 /25	*0266** 0029	TEATRO	FACT-2025- 836	33422701	562,00
				TOTAL	149.50 5,02

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: [https://sede.cabildodelanzarote.com/verificacion](#)
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 50 de 422

4. Abonar en función de la disponibilidad de Tesorería y Plan de disposición de Fondos a la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. con número B87222014 el importe de **CIENTO CUARENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS CINCO EUROS CON DOS CÉNTIMOS (149.505,02€)** incluido IGIC. con cargo a los RC 2-2025-2031 del 19 de marzo de 2025.

5. Inexistencia de daños y perjuicios.

Dada la conformidad previa del tercero prestador del servicio, declarar la inexistencia de daños y perjuicios derivados de los servicios efectivamente prestados objeto del presente acuerdo de los que derive para esta Administración responsabilidad patrimonial.

6. Responsabilidades.

Ordenar que se lleven a cabo las actuaciones pertinentes en orden al establecimiento o no de las responsabilidades legales que hayan podido generarse consecuencia de la nulidad de las actuaciones.

7. Notificación.

Notificar a los servicios económicos de este Cabildo dicho Acuerdo a los efectos de dar cumplimiento del mismo.

7. Expediente FACT-2025-1807. CONVALIDACIÓN DE LA OMISIÓN DE LA FUNCIÓN INTERVENTORA 2025-0032, RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIÓN y Aprobación facturas.

Favorable	Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Que el departamento de secretaria del Ciem, se comunicó con el departamento de informática para adquirir dos ratones ergonómicos,respondiendole el mencionado departamento que lo adquirieramos directamente a un proveedor.

SEGUNDO. - Que no se ha realizado conforme al contrato basado, sino a través de propuesta de gasto, debido a que entendimos que lo solicitaramos directamente a un proveedor, por ser un importe pequeño.]

TERCERO. - Que en ningún momento se ha intentado evitar la adquisición a través del acuerdo marco para la adquisición de accesorios informáticos, sino que se ha debido a un malentendido y por eso se tramito directamente mediante propuesta de gasto con el proveedor informatica lanzarote.

CUARTO.- Que el producto se ha entregado correctamente por el proveedor y que el mismo presenta la factura correspondiente al suministro realizado, que a continuación se detalla:

N- Factura Tercero D. social Importe total Fecha Exp. Gestiona F1-670 B35112861 IN.
***** 45,73 € 31/03/2025 Fact-2025-1087

QUINTO. – Que el error en el circuito de firma de la propuesta de gasto se debió al cambio de consejería del Organismo Ciem que paso de depender de la Consejería de Cultura a la Consejería de educación del Cabildo Insular de ***** y por eso solo se puso como firmantes al director y a la consejera porque la anterior firmante dependía de cultura no de educación.

SEXTO.- Que existe crédito adecuado en las aplicaciones presupuestarias señaladas en la relación para hacer efectivo el pago de dicha factura. Este Informe se realiza en base al Acuerdo de Consejo de ***** Insular de fecha 26 de mayo de 2022, que aprobó las instrucciones en relación a los expedientes o actuaciones sobre los que se ha emitido informe de omisión de fiscalización.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El artículo 28.3 del Real Decreto 424/2017, de 18 de abril, “en los municipios de gran población corresponderá al órgano titular del departamento o de la concejalía de área al que pertenezca el órgano responsable de la tramitación del expediente o al que esté adscrito el organismo autónomo, sin que dicha competencia pueda ser objeto de delegación, acordar, en su caso, el sometimiento del asunto a la Junta de ***** Local para que adopte la resolución procedente. Correspondiendo al Consejero del Área de Presidencia, responsable de su tramitación, tomar la decisión de elevar el asunto al Consejo de ***** Insular, mediante la formulación de la correspondiente Propuesta de Acuerdo, que será sometido a su consideración a los efectos de que se adopte el acuerdo que proceda en cada caso.

SEGUNDO.- Artículo 146 del Reglamento Orgánico del Cabildo de Lanzarote sobre Atribuciones del Consejo de ***** Insular.

TERCERO.- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC). Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP). Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).

CUARTO.- Conforme a lo establecido en la LCSP en lo referente a la insuficiencia de medios, se informa la necesidad de contratar dicho servicio conforme a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, Ley por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero ***** habiéndose constatado que esta Corporación no cuenta con medios materiales suficientes para cubrir las necesidades objeto de contratación, ni pueden ser ejecutadas por el personal que presta servicios en la misma.

QUINTO.- Jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo, en torno al enriquecimiento injusto, viene a reconocer que, la ausencia de requisitos formales exigidos para la correcta ejecución del gasto, no puede suponer un perjuicio para un tercero que contrata con la Administración, ya que el servicio ha sido realizado a costa del patrimonio del acreedor, (Roj: STS 6542/1987; STS 8362/2012). Conforme a lo anterior, se propone al titular del Área de Presidencia, que se eleve a la consideración del Consejo de ***** Insular la siguiente

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2878 de 15 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo, significando que conste en acta que se deben adoptar las medidas precisas para realizar la licitación pública de estos contratos:**

Primero.- Reconocimiento de los efectos económicos.

1.- Resolver el expediente de omisión de fiscalización recogida en el informe de la Intervención de Fondos número 2025-0032, de fecha de 31 de Marzo de 2025, en el sentido de proceder al reconocimiento de los efectos económicos derivados de la efectiva prestación del servicio por parte de Informática Lanzarote, conforme a los principios de equidad y buena fe y en garantía de los derechos de los particulares, evitando con ello el enriquecimiento injusto de la Administración, *****
ÁREA DE EDUCACIÓN, proscrito por el derecho, por un importe total de CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y TRES CÉNTIMOS (45,73 €).

2.- El reconocimiento de los efectos económicos no comporta por sí misma la convalidación de los actos incurso en causa de nulidad absoluta por lo que la unidad gestora deberá llevar a cabo, bajo los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, cuantas actuaciones resulten procedentes en orden a la prestación del servicio, de seguir siendo éste necesario para esta Corporación, a través del contrato administrativo que corresponda.

3.-Aprobar la factura que a continuación se relaciona y, en su consecuencia, autorizar y disponer el gasto, reconociendo la obligación por un importe total de CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y TRES CÉNTIMOS (45,73 €) con el siguiente desglose:
NFactura Tercero D. social Importe total Fecha Exp. Gestiona F1-670 B35112861 IN.
***** 45,73 € 31/03/2025 Fact-2025-1087

4.-Abonar en función de la disponibilidad de Tesorería y Plan de disposición de Fondos a: INFORMÁTICA ***** CON CIF B35112861 : por importe total de CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y TRES CENTIMOS (45,73 €), con cargo al RC número 2 /2025000002310.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 53 de 422

Segundo.- Inexistencia de daños y perjuicios. Dada la conformidad previa del tercero prestador del servicio, declarar la inexistencia de daños y perjuicios derivados de los servicios efectivamente prestados objeto del presente acuerdo de los que derive para esta Administración responsabilidad patrimonial.

Tercero.- Responsabilidades. Ordenar que se lleven a cabo las actuaciones pertinentes en orden al establecimiento o no de las responsabilidades legales que hayan podido generarse consecuencia de la nulidad de las actuaciones.

Cuarto.- Notificación. Notificar a los servicios económicos de este Cabildo el contenido del Acuerdo a los efectos de dar cumplimiento al mismo.

8. Expediente FACT-2025-1499. CONVALIDACIÓN DE LA OMISIÓN DE LA FUNCIÓN INTERVENTORA 2025-0041, RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIÓN y Aprobación facturas.

Favorable

Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

PROPUESTA DE ACUERDO DEL CONSEJO DE *** INSULAR QUE ELEVA EL SR. CONSEJERO DEL ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR REFERENTE A LA CONVALIDACIÓN DE LA OMISIÓN DE LA FUNCIÓN INTERVENTORA N.º.2025-0041 RECONOCIMIENTO DE OBLIGACIONES.**

En relación al informe de la Intervención con fecha 10 de abril ***** la que emite Informe de Omisión de la Función Interventora **N.º.2025-0041** respecto a la omisión de la fiscalización previa preceptiva en las facturas y ***** adjuntos que se acompañan, siendo de la empresa **PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L.** con CIF **B87222014** por importe total de **CIENTO TREINTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (138.545,77€)**, en concepto de **“SERVICIO VIGILANCIA Y SEGURIDAD VARIAS DEPENDENCIAS DE FEBRERO 2025”**, incluido IGIC.

Los servicios objetos de las facturas adjuntas han sido gestionadas por el Área de Régimen Interior y corresponden a los servicios recibidos en el mes de abril del presente año, de diferentes infraestructuras y centros de trabajo (Bienestar Social, Biblioteca Insular, Camping de Papagayo, Casa Palacio – Cabildo Lanzarote, Centro de Atención Drogodependiente, Intercambiador de Puerto del Carmen, Intercambiador de ***** y Estación de Guaguas) de este Cabildo Insular de Lanzarote, y cuya finalidad ha consistido en prevenir y evitar la comisión de hechos delictivos e infracciones con la vigilancia, custodia de bienes, vehículos, objetos, control de personas y la intervención en caso de producirse una situación de emergencia.

ANTECEDENTES

1. EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CABILDO DE LANZAROTE. El 30 de septiembre de 2019 finalizaba el plazo de la contratación de los Servicios de “**VIGILANCIA Y SEGURIDAD DE DIVERSOS EDIFICIOS E INSTALACIONES DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE LANZAROTE**” con la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L., que es la empresa adjudicataria que venía prestando los servicios en diferentes infraestructuras del Cabildo de Lanzarote, de ahí que inicie el expediente en la Plataforma Gestiona con la apertura del expediente de contratación n.º 18667/2019, para dar inicio a los correspondientes tramites para una nueva contratación.

Al mismo tiempo, considerando que dicho servicio es esencial para esta administración, se dio continuidad al Servicio de Vigilancia y Seguridad por parte de la empresa adjudicataria que venía prestando el servicio.

Este procedimiento de contratación se ve afectado por las circunstancias vividas durante la pandemia con consecuencias en el ámbito laboral que paralizan el procedimiento y por los cambios organizativos que se produjeron en la Unidad de Régimen Interior.

Tras dicha situación, y a la espera de la contratación de la empresa Eguesan Energy, Consultora especializada en materia de Contratación Pública, contratada por esta Corporación a través del Área de Contratación, para la redacción de pliegos de contratación de servicios y/o suministros, se remite el 18 de marzo de 2021 relación de expedientes a realizar por parte de esta Unidad y la documentación necesaria para licitar la nuevas contrataciones y se da inicio al envío de la documentación que requieren.

Tras la remisión de la documentación requerida por la empresa y en espera del borrador se hace evaluación por parte de Régimen Interior del alcance del objeto del nuevo contrato teniendo en cuenta los datos del anterior contrato.

Por ello el 26 de abril ***** apertura nuevo expediente referente a la anualidad 2022, con nº 8009/2022 para tramitar la documentación que debe aportar la empresa Eguesan y que dará inicio al procedimiento de contratación.

El 2 de mayo 2022 se firma nuevamente el Acuerdo de Inicio del expediente parte de la Consejera de Régimen Interior e Informe de Necesidad del servicio.

El 25 de mayo ***** recibe la documentación por parte de la empresa, la cual es estudiada por los técnicos correspondientes de la Corporación, a la vista de ella se convoca reunión con el Servicio de Contratación, la empresa Eguesan y Régimen Interior para clarificar ciertos puntos de la documentación recibida, que se celebre el día 21 de junio 2022 y actualmente estamos a la espera de recibir la documentación con las correcciones necesarias.

A la vista que no se ha finalizado con el procedimiento de contratación para la nueva licitación y dado que dicho servicio es esencial para esta administración, se ha venido

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 55 de 422

prestando el Servicio de Vigilancia y Seguridad por parte de la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. hasta la adjudicación del nuevo servicio de conformidad con la empresa.

FUNDAMENTOS DE HECHO

I.- Hay que señalar que todas las prestaciones que figuran en las facturas y/o ***** que se indican se han realizado de conformidad con las condiciones general y particulares previamente establecidas y que el coste de las prestaciones se corresponde al del mercado del sector, como se indicará más adelante.

Por otro lado, los servicios que se han prestado relacionados son imprescindibles para el funcionamiento ordinario del Cabildo, por eso, aunque han sido informados como omisión de fiscalización previa preceptivo es imprescindible que se tramite el expediente correspondiente, dado que, cómo hemos dicho, los servicios y actividades que se relacionan forman parte del funcionamiento habitual del Cabildo, cuya paralización y/o suspensión produciría un trastorno grave en la actividad de la administración insular.

II. Considerando que el objeto del servicio realizado tiene la finalidad de velar por la seguridad y vigilancia de los diferentes centros e infraestructuras que tiene el Cabildo Insular de Lanzarote, con el fin de prevenir y evitar la comisión de hechos delictivos e infracciones con la vigilancia, custodia de bienes, vehículos, objetos, control de personas y la intervención en caso de producirse una situación de emergencia.

III.- Que la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L., es la responsable del servicio de seguridad y vigilancia que realiza en los diferentes centros e infraestructuras *****

***** y ***** del Cabildo Insular de Lanzarote, y que se han ido contratando dichos servicios a la empresa, ya que esta institución no dispone de los medios materiales y humanos para llevar a cabo directamente este servicio de seguridad y vigilancia.

IV.- Que la relación de facturas relativas al servicio corresponden al mes de julio del presente año, y fueron registradas a través de la sede electrónica en este Cabildo Insular y conformadas por el Coordinador del Servicio de Régimen Interior, siendo las siguientes:

V.- En cuanto a la verificación de que se trata de precios de mercado, se informa que se mantiene el valor del precio de la hora determinado en el contrato por los servicios de vigilancia y seguridad, teniendo en cuenta el incremento del presente año:

FEC	N.º FACT	CENTRO DE TRABAJO	EXP. *****		TE

28/02 /25	*0266** 0021	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 1499	92022701	71,96
28/02	*0266**	CAMPING DE PAPAGAYO	FACT-2025-	170122701	16.162,



/25	0017		1500		99
28/02	*0266**	*****	FACT-2025-	231422701	16.162,
/25	0018		1501		99
28/02	*0266**	CIEM	FACT-2025-	326122701	3.405,6
/25	0024		1502		9
28/02	*0266**	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025-	92022701	24.113,
/25	0005		1503		34
28/02	*0266**	AGRICULTURA	FACT-2025-	41022701	16.162,
/25	0027		1504		99
28/02	*0266**	INTERCAMBIADOR	FACT-2025-	44222701	12.141,
/25	0003	*****	1505		04
28/02	*0266**	LA PACIENCIA	FACT-2025-	231422701	3.417,1
/25	0025		1506		5
28/02	*0266**	INTERCAMBIADOR P. DEL	FACT-2025-	44222701	12.465,
/25	0004	*****	1507		85
28/02	*0266**	TEATRO	FACT-2025-	33422701	635,18
/25	0026		1508		
28/02	*0266**	ESTACION DE GUAGUAS	FACT-2025-	44222701	15.820,
/25	0007		1509		43
28/02	*0266**	CAD	FACT-2025-	231422701	3.612,9
/25	0006		1510		3
28/02	*0266**	BIENESTAR SOCIAL	FACT-2025-	231422701	3.872,7
/25	0022		1511		6
28/02	*0266**	BIBLIOTECA	FACT-2025-	33022701	10.500,
/25	0023		1512		47
				TOTAL	138.54
					5,77

<i>Precio hora laborable diurna</i>	<i>19,37 €</i>
<i>Precio hora laborable nocturna</i>	<i>21,30 €</i>
<i>Precio hora festiva diurna</i>	<i>20,91 €</i>
<i>Precio hora festiva nocturna</i>	<i>22,83 €</i>

VI.- Que consta la conformidad por parte de la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. respecto a los importes y la relación de facturas de seguridad y vigilancia de las infraestructuras pertenecientes al Cabildo de Lanzarote en los periodos señalados

VII.- Que las facturas relativas al servicio fueron registradas a través de la sede electrónica en este Cabildo Insular y conformadas por la Coordinadora del Servicio de Régimen Interior, siendo las siguientes:

FEC HA	N.º FACT URA	CENTRO DE TRABAJO SERVICIO	EXP. FACTUR ACIÓN	A. PRESUPUE STARIA	IMPOR TE
28/02 /25	*0266**	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 1499	92022701	71,96
28/02 /25	00** *0266**	CAMPING DE PAPAGAYO	FACT-2025- 1500	170122701	16.162, 99
28/02 /25	00** *0266**	ALBERGUE DE LA SANTA	FACT-2025- 1501	231422701	16.162, 99
28/02 /25	00** *0266**	CIEM	FACT-2025- 1502	326122701	3.405,6 9
28/02 /25	00** *0266**	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 1503	92022701	24.113, 34
28/02 /25	000* *0266**	AGRICULTURA	FACT-2025- 1504	41022701	16.162, 99
28/02 /25	00** *0266**	INTERCAMBIADOR *****	FACT-2025- 1505	44222701	12.141, 04
28/02 /25	000* *0266**	LA PACIENCIA	FACT-2025- 1506	231422701	3.417,1 5
28/02 /25	00** *0266**	INTERCAMBIADOR	FACT-2025- 1507	44222701	12.465,
28/02 /25	000* *0266**		FACT-2025- 1508	33422701	
28/02 /25	00** *0266**		FACT-2025- 1509	44222701	
28/02 /25	000* *0266**	CAD	FACT-2025- 1510	231422701	
28/02 /25	000* *0266**	BIENESTAR SOCIAL	FACT-2025- 1511	231422701	3.872,7 6
28/02 /25	00** *0266** *****	BIBLIOTECA	FACT-2025- 1512	33022701	
				TOTAL	

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 58 de 422

VIII.- Que hay crédito suficiente en las aplicaciones presupuestarias señaladas anteriormente para llevar a cabo el pago de dichas facturas, y según constan en los RC con números 2/2025-2229 de fecha de 19 de marzo 2025.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- Que si bien es cierto que la Ley es bastante clara al respecto del procedimiento señalado para llevar a cabo la contratación de servicios, como así también se establece en las Bases de ejecución de los Presupuestos (BEP) de la Corporación, desde este servicio se ha llevado a cabo el procedimiento adecuado conforme a la BEP, como así consta en el expediente, siendo autorizado el gasto por el órgano correspondiente.

Segundo.- La jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo, en torno al enriquecimiento injusto viene a reconocer que la ausencia de requisitos formales exigidos para la correcta ejecución del gasto no pueden suponer un perjuicio para un tercero que contrata con la Administración, ya que el servicio ha sido realizado a costa del patrimonio del acreedor.

Tercero.- Conforme a lo establecido en la LCSP en lo referente a la insuficiencia de medios, se informa la necesidad de contratar dicho servicio conforme a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/ UE y 2014/24/ UE, de 26 de febrero ***** habiéndose constatado que esta Corporación no cuenta con los suficientes medios materiales para cubrir las necesidades objeto de contratación, ni pueden ser ejecutadas por el personal que presta servicios en la misma.

Cuarto.- Teniendo en cuenta que la Administración opta por no acudir a la vía de revisión de oficio de sus actos, considerando entre otros aspectos que el importe de la indemnización a satisfacer no será inferior al coste económico de los servicios facturados, por lo que consta en el expediente informe de conformidad previa del tercero, de la empresa Prosegur Soluciones Integrales de Seguridad España, S.L., de fecha 26 de julio de 2023, sobre dichos servicios.

Quinto.- Que tratándose de la prestación de un servicio de seguridad (contrato de actividad) no resulta factible la restitución de bienes o la devolución de las aportaciones derivadas de la prestación del servicio.

Sexto.- Que no consta en el expediente otros ***** susceptibles de indemnización por el servicio de referencia, además se señala que no constan reclamaciones dinerarias por parte de la empresa prestadora del servicio.

Séptimo.- Se pone de manifiesto la inexistencia de circunstancias que pongan de relieve la concurrencia de mala fe por parte de la empresa prestadora del servicio, así como de la inexistencia de elementos que pudieran determinar responsabilidad legal de algún tipo respecto a los agentes intervinientes en el procedimiento o en las actuaciones que se lleven a cabo para el trámite del expediente.

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 59 de 422

En virtud de lo anteriormente expuesto a propuesta del Consejero del Área de Régimen Interior, previa deliberación del Consejo de ***** Insular en su sesión celebrada el mes de julio de 2023.

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2864 de 15 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo, significando que conste en acta que se deben adoptar las medidas precisas para realizar la licitación pública de estos contratos:**

Primero. Convalidación de los efectos económicos.

1. Resolver el expediente de omisión de fiscalización recogida en el informe de la Intervención de Fondos número 2025-0041 del 10 de abril de 2025, en el sentido de proceder a la convalidación de los efectos económicos derivados de la efectiva prestación del servicio por parte de la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. con C.I.F. número B87222014, conforme a los principios de equidad y buena fe y en garantía de los derechos de los particulares, evitando con ello el enriquecimiento injusto de la Administración, proscrito por el derecho, por importe total de **CIENTO TREINTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (138.545,77€)**, incluido IGIC.

2. La convalidación de los efectos económicos no comporta por sí misma la convalidación de los actos incurso en causa de nulidad absoluta por lo que la unidad gestora deberá llevar a cabo, bajo los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, cuantas actuaciones resulten procedentes en orden la prestación del servicio, de seguir siendo éste necesario para esta Corporación, a través del contrato administrativo que corresponda.

Segundo. Autorización del gasto.

1. Aprobar las facturas que a continuación se relacionan, y en su consecuencia, autorizar y disponer el gasto, reconociendo la obligación por un importe total de **PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. con CIF B87222014 por importe total de CIENTO TREINTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (138.545,77€), en concepto de “SERVICIO VIGILANCIA Y SEGURIDAD VARIAS DEPENDENCIAS DE FEBRERO 2025”** incluido IGIC, con el siguiente desglose:

FEC HA	N.º FACT URA	CENTRO DE TRABAJO DEL SERVICIO	EXP. FACTUR ACIÓN	A. PRESUPUE STARIA	IMPOR TE
28/02 /25	*0266** 0021	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025- 1499	92022701	71,96
28/02 /25	*0266** 0017	CAMPING DE PAPAGAYO	FACT-2025- 1500	170122701	16.162, 99



28/02/25	*0266** 0018	ALBERGUE DE *****	FACT-2025-1501	231422701	16.162,99
28/02/25	*0266** 0024	CIEM	FACT-2025-1502	326122701	3.405,69
28/02/25	*0266** 0005	EDIFICIO CENTRAL	FACT-2025-1503	92022701	24.113,34
28/02/25	*0266** 0027	AGRICULTURA	FACT-2025-1504	41022701	16.162,99
28/02/25	*0266** 0003	INTERCAMBIADOR *****	FACT-2025-1505	44222701	12.141,04
28/02/25	*0266** 0025	LA PACIENCIA	FACT-2025-1506	231422701	3.417,15
28/02/25	*0266** 0004	INTERCAMBIADOR P. DEL *****	FACT-2025-1507	44222701	12.465,85
28/02/25	*0266** 0026	TEATRO	FACT-2025-1508	33422701	635,18
28/02/25	*0266** 0007	ESTACION DE GUAGUAS	FACT-2025-1509	44222701	15.820,43
28/02/25	*0266** 0006	CAD	FACT-2025-1510	231422701	3.612,93
28/02/25	*0266** 0022	BIENESTAR SOCIAL	FACT-2025-1511	231422701	3.872,76
28/02/25	*0266** 0023	BIBLIOTECA	FACT-2025-1512	33022701	10.500,47
				TOTAL	138.545,77

2. Abonar en función de la disponibilidad de Tesorería y Plan de disposición de Fondos a la empresa PROSEGUR SOLUCIONES INTEGRALES DE SEGURIDAD ESPAÑA, S.L. con C. I.F. número B87222014 el importe de **CIENTO TREINTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS (138.545,77€)**, incluido IGIC.”, con cargo a los RC con número 2-2025-2229, de 19 de marzo de 2025.

Tercero. Inexistencia de daños y perjuicios.

Dada la conformidad previa del tercero prestador del servicio, declarar la inexistencia de daños y perjuicios derivados de los servicios efectivamente prestados objeto del presente acuerdo de los que derive para esta Administración responsabilidad patrimonial.

Cuarto. Responsabilidades.

Ordenar que se lleven a cabo las actuaciones pertinentes en orden al establecimiento o no de las responsabilidades legales que hayan podido generarse consecuencia de la nulidad de las actuaciones.

Quinto. Notificación.

Notificar a los servicios económicos de este Cabildo dicho Acuerdo a los efectos de dar cumplimiento del mismo.

B) ASUNTOS QUE SE DECLAREN DE URGENCIA

9. Expediente 3588/2021. Propuesta de desestimación alegaciones presentadas al Estudio de Viabilidad del Contrato de CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE *** y Aprobación definitiva. (Contrataciones).**

Favorable

Tipo de votación: Unanimidad/Asentimiento

Hechos y fundamentos de derecho:

PROPUESTA AL CONSEJO DE ***** INSULAR

Visto que el Consejo de ***** de esta Corporación Insular, adopto, entre otros, en sesión ordinaria y por unanimidad, mediante acuerdo de fecha 10 de febrero de 2025, la aprobación inicial del Estudio de Viabilidad que rige el contrato de **“CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LANZAROTE” (Expte. 3588/2021).**

Visto que con fecha 19 de febrero de 2025, se publica anuncio por el que se somete a información pública el Estudio de Viabilidad, en el Boletín Oficial de Las Palmas nº. 22, en el tablón de anuncios, así como en la Plataforma de Contratación del Sector Público, por el plazo de un mes.

Visto que en el plazo concedido de información pública se presentaron alegaciones por las entidades siguientes: **ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE SERVICIOS PÚBLICOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE CANARIAS (ARV), ARRECIBE BUS, S.L. y NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.**

Visto el informe de respuesta a las alegaciones efectuadas al Estudio de Viabilidad que rige el contrato de **“CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LANZAROTE” (Expte. 3588/2021)**, emitido por el Área de Transporte del Cabildo Insular de Lanzarote, de fecha 7 de abril de 2025, según tenor literal **“INFORME DE RESPUESTA A LAS ALEGACIONES FORMULADAS AL ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE *******

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://sedelectronica.gob.es/verificadorfirmas/lanzarote>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 62 de 422

ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE SERVICIOS PÚBLICOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE CANARIAS (ARV).

PRIMERA.- SOBRE LA DEFINICIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL SERVICIO.

El artículo 285.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) establece que, en los contratos de concesión de servicios, la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o, en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera. En el caso que nos ocupa, el Estudio de Viabilidad del contrato de CONCESIÓN DE SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE LANZAROTE, que se constituye, a todos los efectos, como una actuación preparatoria del contrato de concesión de servicios y, por tanto, se configura como un acto preceptivo que precede a la tramitación del expediente de licitación desglosa expresamente todos y cada uno de los apartados que, de acuerdo con el artículo 247.2. de la LCSP por analogía, debe contener el referido estudio, esto es:

“El estudio de viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los puntos siguientes:

a) Finalidad y justificación de las obras, así como definición de sus características esenciales.

b) Justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales, con indicación de los niveles de calidad que resulta necesario cumplir, la estructura administrativa necesaria para verificar la prestación, así como las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.

c) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

d) Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.

e) Estudio de impacto ambiental cuando este sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

f) Justificación de la solución elegida, indicando, entre las alternativas consideradas si se tratara de infraestructuras viarias o lineales, las características de su trazado.

g) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de las obras.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 63 de 422

h) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras con la justificación, asimismo, de la procedencia de esta.

i) Estudio de seguridad y salud o, en su caso, estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.

j) El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento.

k) Existencia de una posible ayuda de Estado y compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los casos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma.”

Por tanto, se ha elaborado, aprobado y sometido a información pública un estudio de viabilidad sujeto al contenido del citado artículo, con la debida expresión de las características esenciales del contrato que determinan los parámetros técnicos y económicos establecidos en el documento, en el apartado 2.3 del mismo, por lo que no tiene cabida las alusiones alegadas al no hacer referencia al contenido del estudio de viabilidad, cuya finalidad se centra en la concurrencia de los puntos definidos en el artículo 247.2 LCSP y, además al presentar una alegación de un trámite ajeno al que en el presente documento se refiere.

En virtud de lo expuesto, el Estudio de Viabilidad reúne todos los requisitos y aspectos legalmente establecidos, sin infringir el artículo 247.2. y, en consecuencia, el 285.2. LCSP, por lo que se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

SEGUNDA.- DE LAS LÍNEAS PROPUESTAS Y PROGRAMACIÓN.

Los datos de expediciones están correctamente dimensionados en virtud de las necesidades que requiere cada una de las líneas. En cuanto a la frecuencia de paso, cabe destacar que las mismas no tendrán, en ciertos momentos del día, la frecuencia indicada, sino que será algo superior, lo que se traduce en el número concreto de expediciones que se han determinado en el apartado 2.3. del Estudio de Viabilidad, a partir de las cuales se han calculado el resto de conceptos, tales como los kilómetros. Esta circunstancia que se dará en la ejecución del contrato será definida en el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, toda vez que se corresponde con el documento propicio para detallar las consideraciones técnicas, así como las obligaciones y condiciones al objeto del cumplimiento del contrato y las actuaciones que engloban el mismo.

En virtud de lo expuesto, no siendo este documento apropiado para la determinación de las prescripciones técnicas concretas del servicio, sino en recoger el contenido comprendido en el artículo 247.2. LCSP, y atendiendo a que los datos técnicos aportados y los cálculos reflejados en el Estudio de Viabilidad son correctos, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

TERCERA.- DE LOS DATOS TÉCNICOS DE PARTIDA.

En relación a las nuevas líneas a demanda, la entidad cuestiona que la previsión sea "escasa e insuficiente", pero no aporta cálculos alternativos ni evidencias técnicas que respalden su afirmación. Esto debilita su posición ya que en procesos contractuales o técnicos, las alegaciones deben sustentarse con datos históricos de demanda, proyecciones de crecimiento o modelos de simulación, por lo que, dado que no se ha demostrado, la previsión original se mantiene como válida.

Asimismo, los cálculos de expediciones se han realizado en virtud de las expediciones, frecuencias y datos indicados en el apartado 2.3. del Estudio de Viabilidad, por lo que los mismos están correctamente determinados en virtud de las necesidades que se requieren con el nuevo contrato, que no tiene por qué guardar relación con las establecidas en el contrato actual, por lo que la entidad no puede asumir que lo existente es el estándar válido sin justificación.

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

CUARTA.- DE LOS RECURSOS HUMANOS – COSTES DE PERSONAL.

En cuanto a los medios humanos necesarios a adscribir al contrato se encuentran debidamente dimensionados en virtud de las horas de servicio que se requieren y la jornada máxima anual que puede realizar cada perfil profesional en virtud del Convenio Colectivo de aplicación, tal y como se encuentra adecuadamente explicado en la cláusula 11.14.3 (costes de personal) del Estudio de Viabilidad, lo que garantiza que no se infradimensione el personal (riesgo de incumplimiento laboral) ni se sobredimensione (costes innecesarios).

*Asimismo, no procede afirmar que con dicha cantidad no es posible la prestación de los servicios basándose en datos meramente estadísticos publicados por la entidad actual o en otras apreciaciones subjetivas propias de La Entidad sin presentar fundamentos justificativos que avale la necesidad de ampliar el número de personas a adscribir, toda vez que gran parte del personal que se propone incrementar por parte de La Entidad forma parte de la estructura organizativa de las empresas, cubriéndose, las posibles prestaciones que puedan efectuar en este contrato, con la partida de ***** generales contemplada en el apartado 11.4.5., además de corresponder a personal que no es exclusivo para el contrato, hecho que refleja que su coste debe absorberse en sus ***** generales.*

En relación a los costes de personal establecidos en el presente Estudio en comparación con el anterior Estudio, se hace constar que recientemente se ha aprobado el nuevo Convenio Colectivo del sector del Transporte Discrecional de Viajeros por Carretera de la Provincia de Las Palmas, que ha variado las condiciones salariales del antiguo Convenio, así como se ha procedido a la actualización de la relación de personal susceptible de subrogación, lo que ha significado una variación en los costes de personal. El desglose de los costes de personal se encuentra debidamente detallado en el apartado 11.2.3. del Estudio de Viabilidad a través del cuál se puede comprobar que los cálculos efectuados son

*conforme a Derecho. No obstante, se hace constar que la Entidad alega que los ***** son menos realistas sin presentar datos y cálculos económicos que refuten los del Estudio de Viabilidad, por lo que carece de validez al tratarse de apreciaciones subjetivas.*

En cuanto al absentismo, cabe destacar que sus causas no dependen únicamente de la salud del/la trabajador/a, sino que también depende de políticas de recursos humanos (motivación, clima laboral, prevención de riesgos), así como de la eficiencia en la organización (sustituciones, planificación de turnos), teniendo la empresa la facultad y obligación de implementar medidas para minimizar su impacto, sin trasladar costes derivados de su gestión a la Administración, por lo que imputar un coste adicional al contrato por este concepto supone trasladar a la Administración un riesgo que corresponde a la empresa. La previsión de costes efectuada en el Estudio de Viabilidad está basada en la media del sector del transporte, por las siguientes razones:

- *Especificidad: Refleja la realidad operativa del servicio contratado (no datos genéricos).*
- *Objetividad: Evita distorsiones por inclusiones de otros sectores con dinámicas laborales distintas (ej.: turismo, construcción).*

Sin embargo, no procede la utilización del dato medio de absentismo en Canarias toda vez que dicho dato abarca todos los sectores, alguno de ellos con realidades laborales radicalmente distintas, tales como mayor temporalidad, condiciones laborales no comparables o menores exigencias de continuidad en el servicio, por lo que su utilización inflaría artificialmente la media por sectores con alta temporalidad, ni refleja las particularidades del transporte discrecional de viajeros, como sí hace el dato de absentismo utilizado. Véase la Sentencia del TSJ de Canarias 145/2020: "Los costes derivados de riesgos gestionables por el contratista (absentismo, rotación) no pueden imputarse a la Administración sin una justificación técnica vinculada al servicio específico".

*En relación al convenio colectivo de aplicación, en el apartado ***** del Estudio, se establece claramente los criterios que se han tenido en cuenta para el establecimiento de los costes, resultando los siguientes:*

- *Personal susceptible de subrogación: los costes actuales, tal y como se establece en la página 136 que se reproduce a continuación:*

"En aras de fomentar el mantenimiento de los puestos de trabajo de las personas que actualmente prestan los servicios, se atenderá a las condiciones de las mismas para la determinación del personal necesario y de sus respectivos costes, ateniendo únicamente al personal que resulte necesario para la ejecución de las necesidades del contrato establecidas."

- *Personal de nueva contratación: Convenio Colectivo del sector de transporte discrecional de viajeros por carretera de la provincia de Las Palmas (2023-2028), tal y como se establece en la página 138 del Estudio, que se reproduce literalmente a continuación:*

“Para el establecimiento de los costes de personal del personal de nueva contratación se ha tenido en cuenta, en primer lugar, las condiciones establecidas en el convenio colectivo de aplicación al ámbito funcional del contrato, correspondiendo con:

*- CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ***** (2023-2028). BOF ***** núm. 110, de 09/09/2024. Código Convenio REGCON: 35001825011989.”*

En virtud de lo anterior, el documento establece la metodología que se ha tenido en cuenta para el establecimiento de los costes de personal, al contrario de lo que afirma erróneamente la entidad.

En cuanto a las posibles modificaciones legislativas, éstas no pueden aplicarse si no están publicadas oficialmente (BOE/BOC), tal y como se recoge en la Doctrina del Tribunal Supremo (STS 605/2022): "Los riesgos derivados de cambios legislativos futuros no imputables a la Administración no pueden trasladarse al precio del contrato sin pacto expreso".

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

QUINTA.- SOBRE LAS INVERSIONES A REALIZAR AL INICIO DEL CONTRATO Y VALOR ACTUAL NETO DE LAS INVERSIONES.

*En relación con las características de los medios que serán puestos a disposición de la entidad que resulte adjudicataria, se hace constar que las condiciones de adscripción de medios y reversión de los bienes procede su inclusión en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, toda vez que el documento propicio para establecer los pactos y condiciones de los derechos y obligaciones, además de establecer las condiciones de adjudicación y ejecución del contrato, tal y como establece el artículo 122.2 de la LCSP. Asimismo, el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares reflejará las condiciones técnicas de los vehículos actuales que formarán parte del mismo, entre otras prescripciones. Por tanto, atendiendo al conocimiento expreso que tiene esta Administración de la vida útil de los vehículos existentes, se ha determinado la inversión y renovación estipulada en el ******

En cuanto a los vehículos de reserva, se hace constar que el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares establecerá la obligación de la Entidad de ejecutar el debido plan de mantenimiento de los medios materiales, no procediendo imputar al coste del servicio cuestiones organizativas ajenas a la Administración, la cual ha establecido los medios de reserva en virtud de las necesidades reales y efectivas del servicio y no de cuestiones organizativas de la Entidad. Véase doctrina del Tribunal Supremo (STS 1456/2020): "Los costes derivados de la organización interna del adjudicatario (rotación de flota, reservas) no pueden imputarse a la Administración sin pacto expreso".

En relación a las inversiones iniciales a realizar, son las establecidas en el apartado 9.1. del Estudio de Viabilidad, de las cuales se puede observar que son las siguientes:

- *Renovación de la flota de guaguas de la concesión actual.*
- *Implantación de un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y equipos embarcados en nuevos vehículos, así como de una plataforma de gestión del contrato.*
- *Adquisición de vehículos para labores de inspección y reparaciones, entre otras prestaciones.*

1. *Instalación de puntos de recarga para vehículos de cero emisiones.*

Sin embargo, la entidad alega que no encuentra la partida por un importe de equipamientos y vehículos iniciales, cuando en dicha inversión inicial sí que se recoge inversión en guaguas y otros equipamientos como el SAE, equipos embarcados, plataforma de gestión, etc., lo que contradice la evidencia documental.

Por otro lado, el apartado “Inversiones a lo largo del contrato”, recogido en el citado apartado del Estudio de Viabilidad, establece de manera clara, detallada y previsible las necesidades de renovación y adaptación de los medios materiales, cuyo tener literal resulta:

“Asimismo, dado la duración del contrato prevista, se requiere que se realicen, especialmente, renovación de la flota de vehículos a medida que vaya finalizando la vida útil de los mismos, prevista en 12 años, así como la renovación de baterías de los vehículos eléctricos, prevista en 6 años, y renovación de los puntos de recarga eléctricos. Además, se ha previsto una partida que engloba las diferentes obras que se pudieran dar a lo largo de la vida del contrato mediante una bolsa de dinero por el valor de 350.000,00 € en la primera anualidad, actualizándose para el resto de las anualidades. Todo ello, en aras de que el contrato se desarrolle en condiciones adecuadas para una explotación viable y adaptada a los cambios que se vayan produciendo.”

En virtud de lo expuesto, atendiendo a que se recoge las inversiones necesarias a realizar en función de los vehículos que se adscribirán al contrato y la vida útil de éstos, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

SEXTA.- SOBRE LOS RECURSOS MATERIALES – COSTES DE EXPLOTACIÓN.

En cuanto al número de medios materiales establecidos, no resulta apropiado comparar los servicios que se prestan en la actualidad con las necesidades y servicios que se requieren con el nuevo contrato, el cual tiene requisitos técnicos, frecuencias y cobertura geográfica distintos a los vigentes. Además, la entidad afirma que sería preciso aumentar la flota en un mínimo del 10% sin presentar datos y cálculos técnicos que avalen tal afirmación, por lo que las alegaciones genéricas carecen de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 68 de 422



En relación a los costes de explotación, en primer lugar, las alegaciones relativas a los costes de explotación relativas a las partidas de reparaciones y conservación, y primas de seguro, carecen de validez al partir de una hipótesis de partida no fundamentada, en virtud de lo expuesto en el párrafo anterior.

*En cuanto al resto de los costes citados, los costes imputables al contrato reflejan exclusivamente las necesidades derivadas de su ejecución, excluyéndose ***** estructurales o generales de la empresa, los cuáles se absorben con la partida de ***** generales contemplada en el apartado 11.4.5. del Estudio, lo cual cumple con lo estipulado en el artículo 192.1. LCSP: “El precio del contrato cubrirá solo los costes directamente vinculados a su objeto”, al contrario de lo que pretende la recurrente como “teléfono móvil que se facilita a los empleados de la compañía”. Asimismo, la entidad cuestiona los costes sin aportar estudios de mercados o documentos que demuestren la insuficiencia de las partidas presupuestadas, por lo que las alegaciones genéricas carecen de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.*

*Por otro lado, en cuanto a la alegación siguiente: “revisar y ajustar las partidas de agua y combustible, debido a que son susceptibles de sufrir variaciones en su precio a lo largo de la vigencia del contrato concesional”, se hace constar que el contrato ya incorpora mecanismos legales para ajustar partidas sensibles a las fluctuaciones de mercado, tales como la revisión de precios o las tasas de actualización de ***** recogidas dentro del presupuesto base de licitación. Prueba de ello consta:*

- *Revisión de precios, documento publicado e informado públicamente, denominado “Propuesta de Estructura de Costes y Fórmula de Revisión de Precios del Contrato de Concesión de Servicios del Transporte Público Interurbano Regular de Viajeros de la Isla de ***** aprobado en fecha de 22 de julio ***** publicado en el Boletín Oficial de La Provincia de ***** de fecha de 2 de agosto de 2024 (número 94), cuyo plazo para la presentación de alegaciones ya ha finalizado, no recibéndose alegaciones al respecto. La fijación de tal fórmula, así como su aplicación, corresponde su determinación en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que regirá el futuro contrato, tal y como se determina en la cláusula 103.4. de la LCSP.*
- *Tasas de actualización de gastos: Apartado 12.2. del Estudio de Viabilidad, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 100.2. LCSP.*

*Por tanto, la solicitud de “revisar y ajustar” las partidas carece de sentido jurídico, porque el contrato ya incluye cláusulas de actualización y no existe riesgo económico para la Administración ni el contratista al estar cubierta las variaciones por la revisión de precios y las tasas de actualización de ***** contempladas dentro de la Tarifa a aportar por la Administración.*

En cuanto a la alegación siguiente: “Amortización de los vehículos: No se contempla la amortización de los vehículos que se pondrán a disposición del nuevo concesionario. Solicitamos se incluya esta partida.”, se hace constar que esta afirmación es errónea ya que dichos costes sí se encuentran debidamente imputados, tal y como se puede observar tanto

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 69 de 422

en el apartado 9.2., 9.3.5., 11.2.1. y 12 del Estudio de Viabilidad. Por tanto, la Entidad incurre en un error material al afirmar que no se contempla la amortización, pues omite consultar los apartados clave, anteriormente citados, donde se documenta exhaustivamente este cálculo.

Además, la entidad incurre en una incongruencia al presentar en la alegación actual “no se contempla la amortización...” y en la alegación décima “La amortización de las inversiones viene expuesta en el Estudio de Viabilidad, principalmente en sus apartados 9.2.y 11.2.”, por lo que la entidad incurre en error material al ignorar su propia aceptación previa, careciendo de validez por dicha contradicción.

En cuanto a la alegación siguiente: “Financiación de la inversión: No se contempla la financiación de la inversión de los vehículos que se pondrán a disposición del nuevo concesionario. Solicitamos que se incluya esa partida.”, se hace constar que esta afirmación es errónea ya que dichos costes sí se encuentran debidamente imputados, tal y como se puede observar tanto en el apartado 9.3., 11.2.2. y 12 del Estudio de Viabilidad. Por tanto, la Entidad incurre en un error material al afirmar que no se contempla la amortización, pues omite consultar los apartados clave, anteriormente citados, donde se documenta exhaustivamente este cálculo.

Por último, en cuanto a los costes por el servicio de seguridad y vigilancia, se hace constar que el gasto imputable corresponde con el coste actual por dichos servicios. Asimismo, la entidad afirma que resulta insuficiente sin presentar justificación que lo avale, por lo que dicha alegación carece de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

*Por último, esta Administración, al amparo de la discrecionalidad técnica que le confiere la LCSP, y tal y como se expresa en el apartado 11.2. del Estudio de Viabilidad, el dimensionamiento de las distintas partidas que componen los citados ***** se ha calculado en base a los servicios que normalmente son prestados para la tipología de actividad económica desarrollada, así como los ***** de explotación de entidades adjudicatarias que prestan servicios similares, llevándose a cabo una media de los mismos y extrapolándose en función de las características del contrato en cuestión.*

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR dichas alegaciones.

SÉPTIMA. SOBRE LAS PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LOS SERVICIOS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA Y SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.

Para la determinación de la viabilidad se ha partido de la hipótesis más conservadora en virtud del promedio de usuarios/as de años anteriores al no resultar posible concretar con exactitud el número de personas exactas que harán uso de los servicios de transporte al depender de multitud de factores que están fuera de control de esta Administración, por lo que, al amparo de la discrecionalidad técnica que le confiere la LCSP, la cual deja un cierto

Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 70 de 422

*Sin embargo, La Entidad alega que “fija una tasa de actualización de los ***** del 2% anual, sin ofrecer una justificación técnica o referencia a fuentes confiables”, cuando de la mera lectura del citado apartado se puede observar que el porcentaje establecido son el resultado de la variación promedia del IPC.*

Por otro lado, la entidad hace referencia a porcentajes de variación sin presentar la documentación que justifique tales números, por lo que los mismos carecen de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

En virtud de lo expuesto, procede DESESTIMAR dicha alegación.

DÉCIMA.- SOBRE LA AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES.

En relación a la Norma Internacional de Contabilidad, se hace constar que éstas son un conjunto de normas, pautas, leyes y principios que reglamentan la información que debe presentarse en los estados financieros de las empresas con la finalidad de reflejar la situación económica y financiera empresarial de las mismas y asegurar que sean comparables, tanto con los estados financieros de las propias entidades correspondientes a periodos anteriores, como con los de otras entidades. Por otro lado, el impuesto de sociedades es un impuesto directo, de carácter personal y habitualmente de tipo impositivo único, que recae sobre los beneficios obtenidos por las sociedades o empresas, constituyendo el sujeto pasivo del impuesto las sociedades de capital, entidades con personalidad jurídica propia y responsabilidad limitada de los socios.

En este sentido, la entidad incurre en errores conceptuales toda vez que:

- *Las NIC/NIIF regulan información financiera, no cálculos de viabilidad contractual.*
- *El impuesto de sociedades es un gasto fiscal, no un coste directo del servicio.*

Asimismo, no demuestra ni justifica cómo estas normas afectarían específicamente a la viabilidad del contrato., por lo que las alegaciones basadas en normativa extrapolada a ámbitos no pertinentes carecen de validez.

En virtud de lo expuesto, no procede comparar normativas no aplicables a esta Administración para concluir la inviabilidad del contrato, por lo que se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

UNDÉCIMA.- SOBRE LOS COSTES FINANCIEROS.

*El sistema de financiación que se aplique al contrato será potestativo y a elección de cada una de las entidades que presente oferta, al igual que está en la facultad de esta Administración la determinación de los ***** financieros derivados de un préstamo a largo plazo mediante cuotas constantes anuales, por lo que no existe ningún error en su aplicación, tal y como se alega sin aportarse la fundamentación precisa que avale tal pronunciamiento.*

En cuanto al tipo de interés fijo aplicado, en el apartado 9.3.1. del Estudio de Viabilidad, se determina expresamente que:

“Para la determinación del tipo de interés, se ha atendido al promedio de los 6 últimos meses de los tipos de interés publicados en el Boletín Estadístico del Banco de España de noviembre de 2024,...”

Por tanto, conteniendo el Estudio el fundamento por lo el que se aplica el tipo de interés, y de la fuente que ha sido extraído el citado dato (fuente oficial), no procede que se alegue que el tipo de interés actual aplicable esté al 2,65%, sin motivarse en base a qué parámetros se afirma tal hecho y por qué resulta su aplicación al presente Estudio.

En virtud de lo expuesto, el sistema de financiación propuesto resulta adecuado, así como el tipo de interés aplicado, por lo que se debe DESESTIMAR dicha alegación.

***** BUS, S.L.

PRIMERA.- SOBRE LA DEFINICIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL SERVICIO.

Sobre el Plan Insular de Transporte Sostenible.

El artículo 285.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) establece que, en los contratos de concesión de servicios, la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o, en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera. En el caso que nos ocupa, el Estudio de Viabilidad del contrato de CONCESIÓN DE SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE LANZAROTE, que se constituye, a todos los efectos, como una actuación preparatoria del contrato de concesión de servicios y, por tanto, se configura como un acto preceptivo que precede a la tramitación del expediente de licitación desglosa expresamente todos y cada uno de los apartados que, de acuerdo con el artículo 247.2. de la LCSP por analogía, debe contener el referido estudio, esto es:

“El estudio de viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los puntos siguientes:

a) Finalidad y justificación de las obras, así como definición de sus características esenciales.

b) Justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales, con indicación de los

niveles de calidad que resulta necesario cumplir, la estructura administrativa necesaria para verificar la prestación, así como las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.

c) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

d) Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.

e) Estudio de impacto ambiental cuando este sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

f) Justificación de la solución elegida, indicando, entre las alternativas consideradas si se tratara de infraestructuras viarias o lineales, las características de su trazado.

g) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de las obras.

h) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras con la justificación, asimismo, de la procedencia de esta.

i) Estudio de seguridad y salud o, en su caso, estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.

j) El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento.

k) Existencia de una posible ayuda de Estado y compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los casos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma.”

Por tanto, se ha elaborado, aprobado y sometido a información pública un estudio de viabilidad sujeto al contenido del citado artículo, con la debida expresión de las características esenciales del contrato que determinan los parámetros técnicos y económicos establecidos en el documento, en el apartado 2.3 del mismo, por lo que no tiene cabida las alusiones alegadas al no hacer referencia al contenido del estudio de viabilidad, cuya finalidad se centra en la concurrencia de los puntos definidos en el artículo 247.2 LCSP y, además al presentar una alegación de un trámite ajeno al que en el presente documento se refiere.

En virtud de lo expuesto, el Estudio de Viabilidad reúne todos los requisitos y aspectos legalmente establecidos, sin infringir el artículo 247.2. y, en consecuencia, el 285.2. LCSP, por lo que se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 74 de 422

Sobre la definición de las características esenciales del servicio. Sobre las modificaciones legislativas en materia de transporte terrestre y la futura Ley de Movilidad de Canarias.

No se pueden aplicar condiciones si éstas no están publicadas oficialmente (BOE/BOC), tal y como se recoge en la Doctrina del Tribunal Supremo (STS 605/2022): "Los riesgos derivados de cambios legislativos futuros no imputables a la Administración no pueden trasladarse al precio del contrato sin pacto expreso".

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

SEGUNDA.- SOBRE LAS LÍNEAS PROPUESTAS Y PROGRAMACIÓN.

Los datos de expediciones están correctamente dimensionados en virtud de las necesidades que requiere cada una de las líneas. En cuanto a la frecuencia de paso, cabe destacar que las mismas no tendrán, en ciertos momentos del día, la frecuencia indicada, sino que será algo superior, lo que se traduce en el número concreto de expediciones que se han determinado en el apartado 2.3. del Estudio de Viabilidad, a partir de las cuales se han calculado el resto de conceptos, tales como los kilómetros. Esta circunstancia que se dará en la ejecución del contrato será definida en el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, toda vez que se corresponde con el documento propicio para detallar las consideraciones técnicas, así como las obligaciones y condiciones al objeto del cumplimiento del contrato y las actuaciones que engloban el mismo.

En virtud de lo expuesto, no siendo este documento apropiado para la determinación de las prescripciones técnicas concretas del servicio, sino en recoger el contenido comprendido en el artículo 247.2. LCSP, y atendiendo a que los datos técnicos aportados y los cálculos reflejados en el Estudio de Viabilidad son correctos, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

TERCERA.- DE LOS DATOS TÉCNICOS DE PARTIDA.

En relación a las nuevas líneas a demanda, la entidad cuestiona que la previsión sea "escasa e insuficiente", pero no aporta cálculos alternativos ni evidencias técnicas que respalden su afirmación. Esto debilita su posición, ya que en procesos contractuales o técnicos, las alegaciones deben sustentarse con datos históricos de demanda, proyecciones de crecimiento o modelos de simulación, por lo que, dado que no se ha demostrado, la previsión original se mantiene como válida.

Asimismo, los cálculos de expediciones se han realizado en virtud de las expediciones, frecuencias y datos indicados en el apartado 2.3. del Estudio de Viabilidad, por lo que los mismos están correctamente determinados en virtud de las necesidades que se requieren con el nuevo contrato, que no tiene por qué guardar relación con las establecidas en el contrato actual, por lo que la entidad no puede asumir que lo existente es el estándar válido sin justificación.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 75 de 422

- *Objetividad: Evita distorsiones por inclusiones de otros sectores con dinámicas laborales distintas (ej.: turismo, construcción).*

Sin embargo, no procede la utilización del dato medio de absentismo en Canarias toda vez que dicho dato abarca todos los sectores, alguno de ellos con realidades laborales radicalmente distintas, tales como mayor temporalidad, condiciones laborales no comparables o menores exigencias de continuidad en el servicio, por lo que su utilización inflaría artificialmente la media por sectores con alta temporalidad, ni refleja las particularidades del transporte discrecional de viajeros, como sí hace el dato de absentismo utilizado. Véase la Sentencia del TSJ de Canarias 145/2020: "Los costes derivados de riesgos gestionables por el contratista (absentismo, rotación) no pueden imputarse a la Administración sin una justificación técnica vinculada al servicio específico".

En relación al convenio colectivo de aplicación, en el apartado 11.2.3. del Estudio, se establece claramente los criterios que se han tenido en cuenta para el establecimiento de los costes, resultando los siguientes:

- *Personal susceptible de subrogación: los costes actuales, tal y como se establece en la página 136 que se reproduce a continuación:*

“En aras de fomentar el mantenimiento de los puestos de trabajo de las personas que actualmente prestan los servicios, se atenderá a las condiciones de las mismas para la determinación del personal necesario y de sus respectivos costes, ateniendo únicamente al personal que resulte necesario para la ejecución de las necesidades del contrato establecidas.”

- *Personal de nueva contratación: Convenio Colectivo del sector de transporte discrecional de viajeros por carretera de la provincia de ***** (2023-2028), tal y como se establece en la página 138 del Estudio, que se reproduce literalmente a continuación:*

“Para el establecimiento de los costes de personal del personal de nueva contratación se ha tenido en cuenta, en primer lugar, las condiciones establecidas en el convenio colectivo de aplicación al ámbito funcional del contrato, correspondiendo con:

- CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ***** (2023-2028). BOF ***** núm. *** de 09/09/2024. Código Convenio REGCON: 35001825011989.”

En virtud de lo anterior, el documento establece la metodología que se ha tenido en cuenta para el establecimiento de los costes de personal, al contrario de lo que afirma erróneamente la entidad.

En cuanto a las posibles modificaciones legislativas, éstas no pueden aplicarse si no están publicadas oficialmente (BOE/BOC), tal y como se recoge en la Doctrina del Tribunal Supremo (STS 605/2022): "Los riesgos derivados de cambios legislativos futuros no

Por otro lado, el apartado “Inversiones a lo largo del contrato”, recogido en el citado apartado del Estudio de Viabilidad, establece de manera clara, detallada y previsible las necesidades de renovación y adaptación de los medios materiales, cuyo tener literal resulta:

“Asimismo, dado la duración del contrato prevista, se requiere que se realicen, especialmente, renovación de la flota de vehículos a medida que vaya finalizando la vida útil de los mismos, prevista en 12 años, así como la renovación de baterías de los vehículos eléctricos, prevista en 6 años, y renovación de los puntos de recarga eléctricos. Además, se ha previsto una partida que engloba las diferentes obras que se pudieran dar a lo largo de la vida del contrato mediante una bolsa de dinero por el valor de 350.000,00 € en la primera anualidad, actualizándose para el resto de las anualidades. Todo ello, en aras de que el contrato se desarrolle en condiciones adecuadas para una explotación viable y adaptada a los cambios que se vayan produciendo.”

En virtud de lo expuesto, atendiendo a que se recoge las inversiones necesarias a realizar en función de los vehículos que se adscribirán al contrato y la vida útil de éstos, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

SEXTA.- SOBRE LOS RECURSOS MATERIALES – COSTES DE EXPLOTACIÓN.

En cuanto al número de medios materiales establecidos, no resulta apropiado comparar los servicios que se prestan en la actualidad con las necesidades y servicios que se requieren con el nuevo contrato, el cual tiene requisitos técnicos, frecuencias y cobertura geográfica distintos a los vigentes. Además, la entidad afirma que sería preciso aumentar la flota en un mínimo del 10% sin presentar datos y cálculos técnicos que avalen tal afirmación, por lo que las alegaciones genéricas carecen de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

En relación a los costes de explotación, en primer lugar, las alegaciones relativas a los costes de explotación relativas a las partidas de reparaciones y conservación, y primas de seguro, carecen de validez al partir de una hipótesis de partida no fundamentada, en virtud de lo expuesto en el párrafo anterior.

*En cuanto al resto de los costes citados, los costes imputables al contrato reflejan exclusivamente las necesidades derivadas de su ejecución, excluyéndose ***** estructurales o generales de la empresa, los cuáles se absorben con la partida de ***** generales contemplada en el apartado 11.4.5. del Estudio, lo cual cumple con lo estipulado en el artículo 192.1. LCSP: “El precio del contrato cubrirá sólo los costes directamente vinculados a su objeto”, al contrario de lo que pretende la recurrente como “teléfono móvil que se facilita a los empleados de la compañía”. Asimismo, la entidad cuestiona los costes sin aportar estudios de mercados o documentos que demuestren la insuficiencia de las partidas presupuestadas, por lo que las alegaciones genéricas carecen de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.*

Por otro lado, en cuanto a la alegación siguiente: “revisar y ajustar las partidas de agua y combustible, debido a que son susceptibles de sufrir variaciones en su precio a lo largo de

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 79 de 422

*la vigencia del contrato concesional”, se hace constar que el contrato ya incorpora mecanismos legales para ajustar partidas sensibles a las fluctuaciones de mercado, tales como la revisión de precios o las tasas de actualización de ***** recogidas dentro del presupuesto base de licitación. Prueba de ello consta:*

- *Revisión de precios, documento publicado e informado públicamente, denominado “Propuesta de Estructura de Costes y Fórmula de Revisión de Precios del Contrato de Concesión de Servicios del Transporte Público Interurbano Regular de Viajeros de la Isla de ***** aprobado en fecha de 22 de julio ***** publicado en el Boletín Oficial de La Provincia de Las Palmas de fecha de 2 de agosto de 2024 (número 94), cuyo plazo para la presentación de alegaciones ya ha finalizado, no recibéndose alegaciones al respecto. La fijación de tal fórmula, así como su aplicación, corresponde su determinación en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que regirá el futuro contrato, tal y como se determina en la cláusula 103.4. de la LCSP.*
- *Tasas de actualización de gastos: Apartado 12.2. del Estudio de Viabilidad, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 100.2. L*****

*Por tanto, la solicitud de “revisar y ajustar” las partidas carece de sentido jurídico, porque el contrato ya incluye cláusulas de actualización y no existe riesgo económico para la Administración ni el contratista al estar cubierta las variaciones por la revisión de precios y las tasas de actualización de ***** contempladas dentro de la Tarifa a aportar por la Administración.*

En cuanto a la alegación siguiente: “Amortización de los vehículos: No se contempla la amortización de los vehículos que se pondrán a disposición del nuevo concesionario. Solicitamos se incluya esta partida.”, se hace constar que esta afirmación es errónea ya que dichos costes sí se encuentran debidamente imputados, tal y como se puede observar tanto en el apartado 9.2., 9.3.5., 11.2.1. y 12 del Estudio de Viabilidad. Por tanto, la Entidad incurre en un error material al afirmar que no se contempla la amortización, pues omite consultar los apartados clave, anteriormente citados, donde se documenta exhaustivamente este cálculo.

Además, la entidad incurre en una incongruencia al presentar en la alegación actual “no se contempla la amortización...” y en la alegación décima “La amortización de las inversiones viene expuesta en el Estudio de Viabilidad, principalmente en sus apartados 9.2.y 11.2.”, por lo que la entidad incurre en error material al ignorar su propia aceptación previa, careciendo de validez por dicha contradicción.

En cuanto a la alegación siguiente: “Financiación de la inversión: No se contempla la financiación de la inversión de los vehículos que se pondrán a disposición del nuevo concesionario. Solicitamos que se incluya esa partida.”, se hace constar que esta afirmación es errónea ya que dichos costes sí se encuentran debidamente imputados, tal y como se puede observar tanto en el apartado 9.3., 11.2.2. y 12 del Estudio de Viabilidad. Por tanto,

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 80 de 422

la Entidad incurre en un error material al afirmar que no se contempla la amortización, pues omite consultar los apartados clave, anteriormente citados, donde se documenta exhaustivamente este cálculo.

Por último, en cuanto a los costes por el servicio de seguridad y vigilancia, se hace constar que el gasto imputable corresponde con el coste actual por dichos servicios. Asimismo, la entidad afirma que resulta insuficiente sin presentar justificación que lo avale, por lo que dicha alegación carece de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

*Por último, esta Administración, al amparo de la discrecionalidad técnica que le confiere la LCSP, y tal y como se expresa en el apartado 11.2. del Estudio de Viabilidad, el dimensionamiento de las distintas partidas que componen los citados ***** se ha calculado en base a los servicios que normalmente son prestados para la tipología de actividad económica desarrollada, así como los ***** de explotación de entidades adjudicatarias que prestan servicios similares, llevándose a cabo una media de los mismos y extrapolándose en función de las características del contrato en cuestión.*

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR dichas alegaciones.

SÉPTIMA.- SOBRE LAS PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LOS SERVICIOS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA Y SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.

Para la determinación de la viabilidad se ha partido de la hipótesis más conservadora en virtud del promedio de usuarios/as de años anteriores al no resultar posible concretar con exactitud el número de personas exactas que harán uso de los servicios de transporte al depender de multitud de factores que están fuera de control de esta Administración, por lo que, al amparo de la discrecionalidad técnica que le confiere la LCSP, la cual deja un cierto margen a la interpretación permitiendo optar por una diversidad de soluciones en cuestiones que han de resolverse por un juicio fundado en elementos de carácter exclusivamente técnico, el cual ha sido formulado por el órgano especializado de esta Administración en virtud de la experiencia, control y supervisión del contrato actual del servicio público de transporte.

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR dicha alegación.

OCTAVA.- SOBRE LA ESTRUCTURA DE INGRESOS.

En relación al número de viajeros/as, tal y como se indicó en la alegación séptima, para la determinación de la viabilidad se ha partido de la hipótesis más conservadora en virtud del promedio de usuarios/as de años anteriores al no resultar posible concretar con exactitud el número de personas exactas que harán uso de los servicios de transporte al depender de multitud de factores que están fuera de control de esta Administración, por lo que, al amparo de la discrecionalidad técnica que le confiere la LCSP, el número de usuarios/as ha

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 81 de 422

sido formulado por el órgano especializado de esta Administración en virtud de la experiencia, control y supervisión del contrato actual del servicio público de transporte.

Por último, la Entidad alega la existencia de “inconsistencias aritméticas”, sin presentar la metodología de cálculo que arrojan los datos aportados, así como tampoco identifica concretamente las cuantías presuntamente erróneas, por lo que dicha alegación carece de efecto vinculante al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

En virtud de lo expuesto, se debe DESESTIMAR dicha alegación.

NOVENA.- SOBRE LAS TASAS DE ACTUALIZACIÓN.

La cláusula 12.2. del Estudio de Viabilidad recoge expresamente lo siguiente:

*“En virtud de lo anterior, y dado la fluctuación de los precios que se pueden dar en el mercado a lo largo de la vida del contrato, repercutiendo ello en la viabilidad del proyecto, se ha previsto los siguientes porcentajes en concepto de tasa de actualización de ***** e ingresos en aras de reflejar las citadas variaciones y analizar la rentabilidad del contrato lo más próximo a la realidad, así como dar cumplimiento:*

	Tasa de actualización de gas
	Tasa de actualización de ingre

*Para la determinación del porcentaje de actuación de ***** e ingresos, se ha establecido en virtud de la variación del IPC en los últimos años.*

*Sin embargo, La Entidad alega que “fija una tasa de actualización de los ***** del 2% anual, sin ofrecer una justificación técnica o referencia a fuentes confiables”, cuando de la mera lectura del citado apartado se puede observar que el porcentaje establecido son el resultado de la variación promedia del IPC.*

Por otro lado, la entidad hace referencia a porcentajes de variación sin presentar la documentación que justifique tales números, por lo que los mismos carecen de efectos vinculantes al no refutar los datos con evidencias ni documentos que las fundamenten.

En virtud de lo expuesto, procede DESESTIMAR dicha alegación.

DÉCIMA.- SOBRE LA AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES.

En relación a la Norma Internacional de Contabilidad, se hace constar que éstas son un conjunto de normas, pautas, leyes y principios que reglamentan la información que debe presentarse en los estados financieros de las empresas con la finalidad de reflejar la situación económica y financiera empresarial de las mismas y asegurar que sean

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://sede.cabildodelanzarote.com/verificacion/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 82 de 422

comparables, tanto con los estados financieros de las propias entidades correspondientes a periodos anteriores, como con los de otras entidades. Por otro lado, el impuesto de sociedades es un impuesto directo, de carácter personal y habitualmente de tipo impositivo único, que recae sobre los beneficios obtenidos por las sociedades o empresas, constituyendo el sujeto pasivo del impuesto las sociedades de capital, entidades con personalidad jurídica propia y responsabilidad limitada de los socios.

En este sentido, la entidad incurre en errores conceptuales toda vez que:

- *Las NIC/NIIF regulan información financiera, no cálculos de viabilidad contractual.*
- *El impuesto de sociedades es un gasto fiscal, no un coste directo del servicio.*

Asimismo, no demuestra ni justifica cómo estas normas afectarían específicamente a la viabilidad del contrato., por lo que las alegaciones basadas en normativa extrapolada a ámbitos no pertinentes carecen de validez.

En virtud de lo expuesto, no procede comparar normativas no aplicables a esta Administración para concluir la inviabilidad del contrato, por lo que se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

UNDÉCIMA.- SOBRE LOS COSTES FINANCIEROS.

*El sistema de financiación que se aplique al contrato será potestativo y a elección de cada una de las entidades que presente oferta, al igual que está en la facultad de esta Administración la determinación de los ***** financieros derivados de un préstamo a largo plazo mediante cuotas constantes anuales, por lo que no existe ningún error en su aplicación, tal y como se alega sin aportarse la fundamentación precisa que avale tal pronunciamiento.*

En cuanto al tipo de interés fijo aplicado, en el apartado 9.3.1. del Estudio de Viabilidad, se determina expresamente que:

“Para la determinación del tipo de interés, se ha atendido al I promedio de los 6 últimos meses de los tipos de interés publicados en el Boletín Estadístico del Banco de España de noviembre de 2024,...”

Por tanto, conteniendo el Estudio el fundamento por lo el que se aplica el tipo de interés, y de la fuente que ha sido extraído el citado dato (fuente oficial), no procede que se alegue que el tipo de interés actual aplicable esté al 2,65%, sin motivarse en base a qué parámetros se afirma tal hecho y por qué resulta su aplicación al presente Estudio.

En virtud de lo expuesto, el sistema de financiación propuesto resulta adecuado, así como el tipo de interés aplicado, por lo que se debe DESESTIMAR dicha alegación.

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 83 de 422

NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.

**PRIMERA.- SOBRE LAS INCONGRUENCIAS DE LA INFORMACIÓN PRESENTADA
RELATIVA A LA DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO.**

*En referencia a la línea 3 ***** consiste en un servicio que se prestará durante las 24 horas del día, durante todos los días de la semana, constando al pie de la tabla de apartado 2.3.2, que las frecuencias de paso, en ciertos momentos del día pueden ser algo superiores como podría ser en este caso los servicios nocturnos, lo que hace que determinados expediciones tendrán horario diferente al diurno.*

Atendiendo a la declaración de erratas en las líneas 5B, 7A y 10, se hace constar que en la tabla mencionada, los cálculos han sido realizados en función de las expediciones que constan en el misma, siendo estas las que deban ser adaptadas a los tramos horarios especificados en el estudio. Por esta razón se establece al pie de dicha tabla nota que manifiesta “En cuanto a la frecuencia de paso, cabe destacar que las mismas no tendrán, en ciertos momentos del día, la frecuencia indicada, sino que será algo superior, lo que se traduce en el número concreto de expediciones que se han detectado”.

Los datos de expediciones están correctamente dimensionados en virtud de las necesidades que requiere cada una de las líneas, cualquier otra cuestión no objeto de este estudio vendrán determinadas o definidas por el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, ya que dicho documento es el propicio para detallar las consideraciones técnicas, obligaciones y las actuaciones que engloban el mismos.

En virtud de lo expuesto, no siendo este documento apropiado para la determinación de las prescripciones técnicas concretas del servicio, sino en recoger el contenido comprendido en el artículo 247.2. LCSP, y atendiendo a que los datos técnicos aportados y los cálculos reflejados en el Estudio de Viabilidad son correctos, se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

**SEGUNDA.- SOBRE LAS INCONGRUENCIAS EN LA ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE
KILÓMETROS DE LÍNEA DEL SERVICIO.**

*Atendiendo al concepto de transporte a la demanda, estos servicios de viajeros no repiten patrones habituales de las líneas regulares, siendo su naturaleza dar cobertura a zonas de baja densidad o escasa generación de viajeros. La no existencia de estándares preestablecidos debido a la complejidad de las mismas, la determinación del número de kilómetros para dichas líneas ha sido establecido por el Plan de Transporte y Movilidad de ***** y la Graciosa 2024-2031, atendiendo a un análisis de la demanda potencial y*

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 84 de 422

estimación de los costes basados en vehículos/hora, conductores entre otras, que concluyeron en el 50% de los kilómetros que se establecería para una línea regular.

En cuanto a la diferencia de la longitud de la línea 9A se observa error material en una de las tablas del apartado 2.3.2, siendo la longitud correcta 12,60 kilómetros.

Con referencia a la línea U5A correspondiente al apartado 2.3.3 de Estudio de Viabilidad, se considera dicha errata, siendo el número de expediciones correcto 5.726 anuales.

Los errores identificados no modifican los kilometrajes totales ni las horas de servicio establecidos, por lo que no alteran el dimensionamiento técnico-económico que determina la viabilidad del contrato. Sin embargo, procede actualizar dichos aspectos en el Estudio de Viabilidad aprobado, incorporando los datos correctos utilizados en los cálculos. Esta rectificación tiene como objetivo evitar confusiones durante la fase de licitación, garantizando que las entidades licitadoras puedan elaborar sus propuestas con información precisa, garantizándose así transparencia en la licitación.

Por otro lado, en relación a los datos resultantes de aplicar una herramienta informática, las alegaciones deben acompañarse de documentos que las fundamenten, incluyendo metodologías y datos de partida utilizadas para la obtención de los resultados expuestos, y no limitarse únicamente a reflejar un dato, lo cual incurre en falta de rigor técnico.

*En virtud de lo expuesto, procede ESTIMAR PARCIALMENTE las alegaciones presentadas en lo relativo a la Línea 9A ***** y la Línea U5A ***** en virtud del argumento anteriormente descrito. No obstante, se debe DESESTIMAR el resto de las alegaciones formuladas al no haberse acompañado de la documentación, pruebas técnicas o elementos objetivos suficientes que refuten los datos generados por la aplicación informática empleada en la planificación del servicio. Las alegaciones carecen, por tanto, de fundamentación suficiente para modificar lo establecido en dichos apartados.*

TERCERA.- SOBRE LA IMPOSIBILIDAD DE *** CABO LOS SERVICIOS QUE
DEFINE EL ESTUDIO DE VIABILIDAD CON LOS MEDIOS MATERIALES, VEHÍCULOS,
QUE ESTÁN PREVISTOS.**

En primer lugar, en relación a los datos resultantes de aplicar una herramienta informática, las alegaciones deben acompañarse de documentos que las fundamenten, incluyendo metodologías y datos de partida utilizados para la obtención de los resultados expuestos, y no limitarse únicamente a reflejar datos, lo cual incurre en falta de rigor técnico.

En segundo lugar, no se entiende que se alegue que los medios materiales dimensionados son erróneos cuando, según la aplicación que han utilizado, pese a no aportarse documentación técnica justificativa de los datos indicados, se obtiene el mismo número de vehículos que los dimensionados en el Estudio de Viabilidad.

En virtud de lo expuesto, procede DESESTIMAR dicha alegación al no refutar los datos de la aplicación informática con evidencias ni documentos que las fundamenten, así como

únicamente a reflejar un dato, lo cual incurre en falta de rigor técnico. En virtud de lo expuesto, procede DESESTIMAR dicha alegación al no refutar los datos de la aplicación informática con evidencias ni documentos que las fundamenten.

SEXTA.- SOBRE EL CÁLCULO DEL EQUILIBRIO ECONÓMICO.

En cuanto a que el Estudio no atiende a la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, ni del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla dicha Ley, en primer lugar, cabe destacar que el artículo 285.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) establece que, en los contratos de concesión de servicios, la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o, en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera.

En el caso que nos ocupa, el Estudio de Viabilidad que se constituye, a todos los efectos, como una actuación preparatoria del contrato de concesión de servicios y, por tanto, se configura como un acto preceptivo que precede a la tramitación del expediente de licitación desglosa expresamente todos y cada uno de los apartados que, de acuerdo con el artículo 247.2. de la LCSP por analogía, debe contener el referido estudio, esto es:

“El estudio de viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los puntos siguientes:

a) Finalidad y justificación de las obras, así como definición de sus características esenciales.

b) Justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales, con indicación de los niveles de calidad que resulta necesario cumplir, la estructura administrativa necesaria para verificar la prestación, así como las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.

c) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

d) Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.

e) Estudio de impacto ambiental cuando este sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

f) Justificación de la solución elegida, indicando, entre las alternativas consideradas si se tratara de infraestructuras viarias o lineales, las características de su trazado.

g) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de las obras.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 87 de 422

h) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras con la justificación, asimismo, de la procedencia de esta.

i) Estudio de seguridad y salud o, en su caso, estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.

j) El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento.

k) Existencia de una posible ayuda de Estado y compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los casos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma.”

Por tanto, se ha elaborado, aprobado y sometido a información pública un estudio de viabilidad sujeto al contenido del citado artículo, con la debida expresión de las características esenciales del contrato que determinan los parámetros técnicos y económicos establecidos en el documento, por lo que no tiene cabida aludir al incumplimiento de una norma que no es objeto de aplicación al documento que se está alegando.

*Por otro lado, se hace constar que con anterioridad a la publicación de este Estudio, se procedió a la publicación e información pública del documento denominado “Propuesta de Estructura de Costes y Fórmula de Revisión de Precios del Contrato de Concesión de Servicios del Transporte Público Interurbano Regular de Viajeros de la Isla de ***** aprobado en fecha de 22 de julio ***** publicado en el Boletín Oficial de La Provincia de ***** de fecha de 2 de agosto de 2024 (número 94), cuyo plazo para la presentación de alegaciones ya ha finalizado, no recibéndose alegaciones al respecto, cuyo documento regula lo dispuesto en la citada normativa, cumpliéndose así esta Administración con las actuaciones preparatorias que requiere la licitación de este contrato.*

Asimismo, la fijación de la fórmula de revisión, así como su aplicación, corresponde su determinación en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que regirá el futuro contrato, tal y como se determina en la cláusula 103.4. de la LCSP, no procediendo su establecimiento en este Estudio, tal y como afirma erróneamente la entidad.

Por último, conviene destacar que la entidad alude lo siguiente: “durante el primer y segundo año, el contrato no podrá revisar sus precios”, lo cuál resulta totalmente erróneo toda vez que el artículo 103.5 LCSP, señala que:

“ Salvo en los contratos de suministro de energía, cuando proceda, la revisión periódica y predeterminada de precios en los contratos del sector público tendrá lugar en los términos establecidos en este capítulo, cuando el contrato se hubiese ejecutado, al menos, en el 20 por ciento de su importe y hubiese transcurrido un año desde su formalización. En consecuencia, el primer 20 por ciento ejecutado y el importe ejecutado en el primer año transcurrido desde la formalización quedarán excluidos de la revisión.

Cód. Validación: 5776URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 88 de 422

No obstante, la condición relativa al porcentaje de ejecución del contrato no será exigible a efectos de proceder a la revisión periódica y predeterminada en los contratos de concesión de servicios.”

Por tanto, la revisión de precios, al contrario de lo que se afirma, sí procede a partir del segundo año de contrato.

*En virtud de lo expuesto, el Estudio de Viabilidad reúne todos los requisitos y aspectos legalmente establecidos, sin infringir el artículo 247.2. y, en consecuencia, el 285.2. **** por lo que se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.*

SÉPTIMA.- SOBRE LA MOVILIDAD ADMINISTRATIVA DE GESTIÓN DE SERVICIO: NO SUFICIENTEMENTE JUSTIFICADA.

El artículo 285 de la LCSP regula las actuaciones preparatorias del contrato de concesión de servicios, estableciendo en el apartado 2 lo siguiente:

“ En los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tendrán carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto. En los casos en que los contratos de concesión de servicios comprendan la ejecución de obras, la tramitación de aquel irá precedida, además, cuando proceda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 248.1, de la elaboración y aprobación administrativa del Anteproyecto de construcción y explotación de las obras que resulten precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización; y, además, de la redacción, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto de las obras.”

Pues bien, de la mera lectura de la citada cláusula, se hace constar que antes de la tramitación del expediente, se debe proceder a la realización y aprobación de un estudio de viabilidad, trámite que ha realizado esta Administración, por lo que no procede alegar que este acto es “anterior” a los preparatorios de una concesión de servicio, porque es un requisito legal previo a la licitación.

Asimismo, en el caso que nos ocupa, el Estudio de Viabilidad, a todos los efectos, se constituye como una actuación preparatoria del contrato de concesión de servicios y, por tanto, se configura como un acto preceptivo que precede a la tramitación del expediente de licitación, el cual desglosa expresamente todos y cada uno de los apartados que, de acuerdo con el artículo 247.2. de la LCSP por analogía, debe contener el referido estudio, esto es:

“El estudio de viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los puntos siguientes:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 89 de 422

a) Finalidad y justificación de las obras, así como definición de sus características esenciales.

b) Justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales, con indicación de los niveles de calidad que resulta necesario cumplir, la estructura administrativa necesaria para verificar la prestación, así como las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.

c) Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

d) Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.

e) Estudio de impacto ambiental cuando este sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

f) Justificación de la solución elegida, indicando, entre las alternativas consideradas si se tratara de infraestructuras viarias o lineales, las características de su trazado.

g) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de las obras.

h) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras con la justificación, asimismo, de la procedencia de esta.

i) Estudio de seguridad y salud o, en su caso, estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.

j) El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento.

k) Existencia de una posible ayuda de Estado y compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los casos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma.”

Por tanto, se ha elaborado, aprobado y sometido a información pública un estudio de viabilidad sujeto al contenido del citado artículo, con la debida expresión de las características esenciales y costes del contrato que han determinado los parámetros técnicos y económicos establecidos en el documento, no teniendo cabida aludir que no se haga referencia a aspectos como, la modalidad de contrato o los riesgos, cuando es la LCSP quién determina que éstos aspectos deben ser parte del contenido del Estudio de Viabilidad que procede su trámite con anterioridad a los pliegos.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 90 de 422

Por otro lado, el artículo 285.1 LCSP, en cuanto al establecimiento del régimen económico, señala que:

“Los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas deberán hacer referencia, al menos, a los siguientes aspectos:

a) Definirán el objeto del contrato, debiendo prever la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, sin merma de la eficacia de la prestación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 99.3, con la finalidad de promover la libre concurrencia.

b) Fijarán las condiciones de prestación del servicio y, en su caso, fijarán las tarifas que hubieren de abonar los usuarios, los procedimientos para su revisión, y el canon o participación que hubiera de satisfacerse a la Administración. En cuanto a la revisión de tarifas, los pliegos de cláusulas administrativas deberán ajustarse a lo previsto en el Capítulo II, del Título III, del Libro Primero.

c) Regularán también la distribución de riesgos entre la Administración y el concesionario en función de las características particulares del servicio, si bien en todo caso el riesgo operacional le corresponderá al contratista.

d) Definirán los requisitos de capacidad y solvencia financiera, económica y técnica que sean exigibles a los licitadores, pudiendo fijarse distintos requisitos de solvencia en función de las diferentes fases del contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.3, a los efectos de una posible cesión en los términos establecidos en el artículo 214.2.c).

e) Preverán también la posibilidad de que se produzca la cesión del contrato de conformidad con lo previsto en el artículo 214, así como de las participaciones en la sociedad concesionaria cuando se constituyera una sociedad de propósito específico por los licitadores para la ejecución del contrato. Asimismo, establecerán criterios para la determinación de cuándo la cesión de las participaciones deberá considerarse por suponer un efectivo cambio de control y, en el caso de que estuviera justificado por las características del contrato, se establecerán también mecanismos de control para cesiones de participaciones en la sociedad concesionaria que no puedan equipararse a una cesión del contrato. En todo caso se considerará que se produce un efectivo cambio de control cuando se ceda el 51 por ciento de las participaciones.”

Por tanto, el régimen económico al que se alude que no se ha regulado en este documento, se deberá establecer en los pliegos, cuyo trámite resulta posterior al trámite objeto de alegaciones, esto es, el Estudio de Viabilidad, el cual debe conformar el contenido descrito con anterioridad.

En virtud de lo expuesto, el Estudio de Viabilidad ha sido tramitado en virtud de lo dispuesto en la LCSP, por lo que se debe DESESTIMAR la alegación efectuada.

CONCLUSIÓN



*En virtud de lo desarrollado en el cuerpo del presente informe de respuesta a las alegaciones formuladas por las entidades **ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE SERVICIOS PÚBLICOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE CANARIAS (ARV), ARRECIBE BUS, S.L. y NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.**, se deben **DESESTIMAR** la totalidad de las alegaciones efectuadas por los motivos descritos en los apartados anteriores donde se contesta de forma detallada a cada una de las cuestiones que se analizan, a excepción de las alegaciones presentadas por **NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.** correspondientes a las líneas 9A y U5A, procediéndose a efectuar las modificaciones pertinentes en el Estudio de Viabilidad del **CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE LANZAROTE**.*

En este sentido, en cuanto a lo que se debe entender como modificaciones sustanciales de las actuaciones preparatorias del contrato de concesión, siguiendo a la RAE en su definición, se considera como sustancial aquello perteneciente o relativo a la sustancia o Importante o esencial, por lo que, por ejemplo, la Resolución n.º 374/2018, del TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES dispone que el precio es sin duda “sustancia” del contrato y las modificaciones sobre el mismo en los números transcritos deben considerarse importantes (...).

Por su parte, la Resolución n.º 78/2021, de 4 de marzo de 2021, del TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS CONTRACTUALES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA postula:

*Así, la referencia en el artículo 168 a) 1º de la LCSP a que “las condiciones iniciales del contrato no se modifiquen sustancialmente”, pese a tratarse de un concepto jurídico indeterminado, implica que alteraciones en aspectos tan esenciales de todo contrato como su objeto y precio o en el alcance de las obligaciones del contratista que implique repercusión indirecta en el precio y por ende en el equilibrio de las prestaciones, supondrán sin género de duda una modificación sustancial. En el mismo sentido, la última de las resoluciones antes citadas del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de ***** y **** señala que “Si bien los supuestos en que cabe apreciar que nos encontramos ante un supuesto de modificación sustancial han de ser interpretados en función de cada caso en concreto, con vocación de generalidad, aspectos tales como objeto, precio, plazo, solvencia o ejecución del contrato son tradicionalmente considerados esenciales”.*

En virtud de lo expuesto, al tratarse de una modificación del Estudio motivada exclusivamente por la corrección de errores tipográficos o equivocaciones en la redacción del texto, sin que dichos cambios afecten a los cálculos técnico-económicos ni a la viabilidad del contrato, se considera que la rectificación introducida no constituye una modificación sustancial del contenido original.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 92 de 422

En consecuencia, y conforme a la normativa aplicable, no resulta exigible la realización de un nuevo trámite de información pública por no haberse alterado los aspectos esenciales del Estudio. Por tanto, procede la aprobación definitiva del mismo en los términos actualizados.

Y para que conste y surta sus efectos.”

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

I.- El trámite de información pública al que se ve sometido el Estudio de Viabilidad del expediente de referencia responde, por analogía, a lo dispuesto en el artículo 247.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), en virtud del cual “La administración concedente **someterá el estudio de viabilidad a información pública** por el plazo de un mes, prorrogables por idéntico plazo en razón de la complejidad del mismo [...]”, así como sus efectos, conforme al apartado 7 de tal precepto legal, por el cual “El órgano que corresponda de la Administración concedente **deberá aprobar el estudio de viabilidad** o, en su caso, adoptar la decisión de sustitución mencionada en el apartado anterior, y publicar estas decisiones en el correspondiente perfil del contratante”.

En este sentido, toda vez que, de conformidad con el artículo 285.2 LCSP, “En los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tendrán carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto. En los casos en que los contratos de concesión se servicios comprendan la ejecución de obras, la tramitación de aquel irá precedida, además, cuando proceda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 248.1, de la elaboración y aprobación administrativa del Anteproyecto de construcción y explotación de las obras que resulten precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización; y, además, de la redacción, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto de las obras [...]”.

II.- Conforme al artículo 146.2. b), del Reglamento Orgánico del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, corresponde al Consejo de ***** Insular las atribuciones referidas a las contrataciones y concesiones.

III.- Que en referencia a la tramitación preparatoria de un contrato de concesión de servicios de naturaleza administrativa, resulta de aplicación lo previsto en el artículo 15 de la Ley 9 /2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23 /UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP). Siendo de aplicación los siguientes preceptos:

- El Capítulo II y III del Título II del Libro II (art. 247 a 297 y siguientes) de la LCSP.
- Disposiciones adicionales segunda, tercera y decimoquinta de la LCSP.

- El Título II del Libro II, denominado “*del contrato de gestión de servicios públicos*” (denominación anterior a la LCSP) del Real Decreto 1098/2011, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (en todo aquello que no contradiga lo dispuesto en la LCSP).
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LBRL).
- Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.
- Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

IV.- Que corresponde contratar al Consejo de ***** Insular todas las contrataciones y concesiones de todo tipo, cuando su importe supere el 10 % de los recursos ordinarios del Presupuesto y, en cualquier caso, los seis millones de euros, así como los contratos y concesiones plurianuales, sea cual sea su duración, de conformidad con lo establecido por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas de Modernización del ***** Local, al haberse acogido el Cabildo de Lanzarote a la normativa establecida para las grandes ciudades, con la modificación dada por la Ley 30/2007 de C.S.P.

Vista la propuesta de resolución PR/2025/2651 de 9 de abril de 2025.

Resolución:

El Consejo de *** Insular, en votación ordinaria y por unanimidad, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:**

Primero.- Desestimar las alegaciones presentadas por las entidades siguientes: **ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE SERVICIOS PÚBLICOS REGULARES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS DE CANARIAS (ARV), ARRECIBE BUS, S.L. y NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.**, por los motivos señalados, a excepción de las alegaciones presentadas por **NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.** correspondientes a las líneas 9A y U5A, procediéndose a efectuar las modificaciones pertinentes en el Estudio de Viabilidad del **CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE LANZAROTE**.

Segundo.- Aprobar definitivamente el Estudio de Viabilidad que rige el contrato de “**CONCESIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE LANZAROTE**” (Expte. 3588/2021), con las modificaciones descritas en el acuerdo primero.

Tercero.- Proceder a la publicación del acuerdo adoptado en los términos previstos en la LCSP y Ley 19/2023, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 94 de 422

Cuarto.- Publicar, simultáneamente, el Estudio de Viabilidad en el perfil del contratante del Cabildo de Lanzarote, que se encuentra alojado en la Plataforma de contratación del sector público (www.contrataciondelestado.es).

Quinto.- Dar traslado del presente acuerdo a todos los interesados que han formulado alegaciones en el trámite de información pública.

Documentos anexos:

- Anexo 10. EV CS TRANSPORTE PUBLICO CB LZ (CORREGIDO)

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 95 de 422

ÍNDICE DE ANEXOS ACTA CGI/2025/20

A) PARTE RESOLUTIVA

1. Expediente 21832/2024. Propuesta de aprobación de emisión de Informe Institucional. Informes de Política Territorial (Oficina del Plan Insular).

- Anexo 1. INFORME TÉCNICO/CARRETERAS (Plan Director Aeropuerto)
- Anexo 2. 20250103 INFORME TTE. Y MOVILIDAD (PLAN DIRECTOR AEROPUERTO)
- Anexo 3. Plan Director AeropuertoPIOL2
- Anexo 4. OFICIO TRASLADO MEDIO AMBIENTE
- Anexo 5. Informe 2025 Oficina RB PlanDirector Aeropuerto
- Anexo 6. 20210422_Informe_Informe_Informe Ofic·RB Ampliación Aeropuerto (2)

2. Expediente 5381/2025. Propuesta de aprobación del Plan Estratégico de ***** Abierto.

- Anexo 7. Plan Estrategico de ***** Abierto

3. Expediente 16581/2024. Propuesta de aprobación del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE ***** (Programa de Ejecución temporal hasta el 31 de diciembre de 2025).

- Anexo 8. ANEXO I . MEMORIA AREA DE RRHH - incluye el DOC. Nº 2 DEL AREA DE REGIMEN INTERIOR
- Anexo 9. ANEXO II . Informe - Régimen Interior - Expte 16581

B) ASUNTOS QUE SE DECLAREN DE URGENCIA

1. Expediente 3588/2021. Propuesta de desestimación alegaciones presentadas al Estudio de Viabilidad del Contrato de CONCESIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE ***** y Aprobación definitiva. (Contrataciones).

- Anexo 10. EV CS TRANSPORTE PUBLICO CB LZ (CORREGIDO)

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 96 de 422



CABILDO DE LANZAROTE

Consejería de Obras Públicas, Oficina Técnica
Vías y Obras y Parque Móvil

Expte: 21832/2024

ASUNTO: INFORME SECTORIAL DEL ÁREA DE OBRAS PÚBLICAS SOBRE LA EVALUACION AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL “PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE LANZAROTE”.

1. ANTECEDENTES

27-noviembre-2024: Con esta fecha la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico solicita informe a este Cabildo sobre si el Plan Director del Aeropuerto de ***** puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta el análisis de impactos, así como las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor y realice las sugerencias oportunas.

19-diciembre-2024: Con esta fecha el Área de Ordenación del Territorio y Política Territorial del Cabildo Insular de ***** solicita a esta Área de Obras Públicas informe sobre el asunto de referencia.

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- El artículo único del Decreto 51/2009, de 12 de mayo, que modifica el Decreto 247/1993, de 10 de septiembre, por el que se clasifican las carreteras de interés regional, en lo que se refiere a la isla de Lanzarote, clasifica a la carretera LZ-2 ***** como de interés regional.

Segundo.- La Comunidad Autónoma de Canarias mediante el artículo 3 del Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional, se reserva las competencias de informe sobre el contenido de las figuras de planeamiento urbanístico o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a las carreteras regionales.

Tercero.- Para la tramitación de cualquier instrumento de planificación urbanística que incluya un nuevo acceso a una carretera será preceptivo el informe del titular de la vía, previamente a la aprobación inicial del mismo. (Artículo 72.2 del Reglamento de Carreteras de Canarias).

Cód. Validación: 5779JRFGEYS23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 97 de 422



CABILDO DE LANZAROTE

Consejería de Obras Públicas, Oficina Técnica
Vías y Obras y Parque Móvil

Expte: 21832/2024

3. PRONUNCIAMIENTO

Este Área carece de competencias ambientales, por lo que no hay extremo que informar sobre el asunto de referencia, no obstante, y a la vista de la información contenida en la documentación que se adjunta, se considera que:

*El Plan Director aeroportuario de referencia es colindante por el norte con la carretera de interés regional LZ-2 ***** desde la que se prevé un nuevo vial de acceso al aeropuerto, y por el lado oeste con la carretera LZ-40 ***** cuyo desdoblamiento y futuro desarrollo está siendo proyectado y tramitado por la Comunidad Autónoma de Canarias, por lo que las competencias para informar sobre el Plan Director del Aeropuerto en relación con las citadas carreteras corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias.*

- Documento firmado electrónicamente -

**ASUNTO: SOLICITUD DE INFORME SOBRE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE
“PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE LANZAROTE”**

Atendiendo a la solicitud de fecha 19 de diciembre de 2024, y considerando las competencias del Área de Transporte y Movilidad de este Cabildo, de informe sobre indicaciones que correspondan de impacto ambiental sobre el “Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote”, se comunica:

El Área de Transportes y Movilidad del Cabildo de Lanzarote, responde a las competencias establecidas por la Ley 13/2003 de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establecidas en su art. 7. De forma específica atendiendo a las Planificaciones Territorial y/o de movilidad, se debe considerar lo establecido en la mencionada Ley en el Capítulo II de su Título III sobre Planificación de la movilidad, promoción del sector y financiación de los transportes públicos regulares.

En consideración de lo expuesto, le informamos que este Área carece de competencias ambientales, por lo que no hay extremo que informar sobre el asunto de referencia.

Documento firmado electrónicamente



EXCMO. CABILDO INSULAR DE

Oficina del Plan Insular
Área de Política Territorial

EXPEDIENTE Nº: 21832/2024 MUNICIPIO: *****

ASUNTO: CONSULTA SOBRE Evaluación Ambiental Estratégica del
Plan Director del Aeropuerto *****

INTERESADO: Subdirección General de Evaluación Ambiental

El técnico que suscribe, adscrito al Área de Ordenación del Territorio del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, en relación con escrito de la Subdirectora General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico por el que se somete a consulta la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto ***** emplazado en los términos municipales de ***** y **** emite el siguiente,

INFORME

1.- El pasado 27 de noviembre de 2024, tuvo entrada en estas dependencias (Nº de Registro 2024-E-RC-18588), escrito de la Subdirectora General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico por el que se solicita informe para la evaluación ambiental estratégica del Plan Director del Aeropuerto ***** como parte del procedimiento de evaluación ambiental previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

2.- El Plan Director del Aeropuerto tiene como fin dar respuesta a las necesidades futuras, calculadas en razón de la previsible evolución de la demanda de pasajeros, aeronaves y mercancía. La propuesta incluye una redelimitación de los diferentes subsistemas aeroportuarios así como un conjunto de actuaciones y reubicación de instalaciones.

De este modo las superficies previstas en el Plan Director para la Zona de Servicio del aeropuerto se desglosan del siguiente modo:

- Subsistema de movimiento de aeronaves, comprensivo de los espacios y superficies utilizados por las aeronaves para aterrizaje, despegue,

- circulación en rodadura y estacionamiento: 134,55 Has.
- Subsistema de actividades aeroportuarias donde se emplazan las instalaciones que completan dentro del ámbito aeroportuario el intercambio entre el transporte aéreo y el sistema terrestre:
 1. Zona de pasajeros: Contiene las instalaciones relacionadas con el tráfico de pasajeros (32,16Has).
 2. Zona de apoyo a la aeronave: Instalaciones destinadas a la atención y mantenimiento de aeronaves (3,96Has).
 3. Zona de servicios: Destinada a la atención y gestión técnica del aeropuerto (3,81 Has).
 4. Zona de carga: Instalaciones dedicadas al transporte aéreo de mercancías (2,24 Has).
 5. Zona de aviación general: Para los servicios relacionados con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva (0,97 Has).
 6. Zona de abastecimiento energético: Dispuesta para albergar las acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas. (10,53 Has).
 7. Zona de actividades complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen. (17,84 Has).
 - Zona de reserva aeroportuaria para garantizar la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto: 40,66 Has.

Las principales actuaciones previstas en la propuesta de revisión del Plan Director son las siguientes:

- Ampliación de plataforma de aviación comercial.
- Ampliación de la plataforma de aviación general y traslado de los puestos de helicópteros.
- Ampliación del edificio terminal 1
- Ampliación del edificio terminal 2.
- Nuevo aparcamiento de vehículos en superficie.
- Nuevo acceso al aeropuerto.
- Traslado del Servicio de seguridad y extinción de incendios.
- Adecuación del camino perimetral y nuevo vallado perimetral de seguridad.
- Reubicación de las instalaciones de combustible.
- Traslado del pinto limpio.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 101 de 422



EXCMO. CABILDO INSULAR DE

Oficina del Plan Insular
Área de Política Territorial

3.- De conformidad con la cartografía del Plan Insular de Ordenación Territorial de ***** aprobado por el Decreto 63/1991, de 9 de abril, obrante en esta dependencia y de acuerdo con el proyecto presentado, el recinto aeroportuario, definido por la Zona de Servicio propuesta, se emplaza dentro del Suelo máximo delimitado para núcleos de población **(f)**, salvo una pequeña parte correspondiente a la iluminación de aproximación en la cabecera de la pista 03, que se extiende sobre suelo rústico de litoral y costero **(d)** y sobre el mar.

4.- Dentro del Suelo delimitado como máximo ocupable por núcleos de población la distribución en las tres clases de suelo establecidas en la legislación autonómica, corresponde al planeamiento municipal (Art. ***** A.2.1 del Plan Insular).

5.- El Aeropuerto de Guasimeta constituiría, además, un Sistema General Insular de Accesibilidad donde cualquier decisión que se tome por los organismos gestores relativa a las instalaciones de accesibilidad, o de las condiciones del servicio, deberá contar necesariamente con un informe previo del Cabildo sobre su compatibilidad con el Plan Insular, a través, en su caso, de la Comisión Insular de Urbanismo (C.I.U.). (art. ***** del Plan Insular).

6.- El Plan Insular prevé la redacción de un "Plan Especial de Mejora y Ampliación del Aeropuerto de Guasimeta" coordinando los criterios de la Dirección General de Aviación Civil, Cabildo y Ejército del Aire y que, entre otros contenidos, contemplará la regulación de los usos conforme a lo establecido en el artº. ***** del propio plan (art. ***** del Plan Insular).

El citado artículo ***** en su apartado 3º, establece las siguientes zonas de uso dentro del aeropuerto:

- Zona de Uso A, que recogerá las instalaciones necesarias para el vuelo de las aeronaves, su estacionamiento y su mantenimiento.
- Zona de Uso B, donde se situarán las instalaciones necesarias para la recepción, estancia y distribución de pasajeros y mercancías, así como usos terciarios afectos al mismo: cafetería, comercio, etc.
- Zona de Uso C para instalaciones industriales vinculadas al mantenimiento de las aeronaves, así como viviendas de custodia y guardería de las instalaciones.
- Zona de Uso D para las instalaciones militares anejas.

Además, el citado Plan Especial contendrá la definición de la solución adoptada, delimitación del recinto, estudio de impacto ambiental, definición y mejora de los accesos, estudio económico-financiero, articulación con el Ejército del Aire y la estimación de las afecciones correspondientes.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 102 de 422

7.- Las condiciones de diseño y volumen se prescriben en el apartado 4º del artículo ***** y serán las siguientes:

- Uso A: Serán las derivadas de la normativa vigente dimanada de los Organismos del Estado,
- Uso B: La edificabilidad bruta no superará la cuantía de $1\text{m}^2/\text{m}^2$, la ocupación será un máximo del 50% y se cumplirán el resto de condiciones que para cada uso prevea el Plan Insular.
- Uso C: La edificabilidad bruta de la zona afecta a este uso no superará la cuantía de cero setenta (0,7) m^2/m^2 .
- Uso D: Las condiciones serán las procedentes de la autoridad militar que corresponda.

8.- Aunque no existe una coincidencia exacta entre las denominaciones de las zonas previstas en Plan Director y las zonas de uso del Plan Insular se puede establecer la siguiente correlación:

- La zona de Uso A (Plan Insular) englobaría el Subsistema de movimiento de aeronaves y las zonas de servicios y de aviación general, dentro del subsistema de actividades aeroportuarias. Tendría un total de 139,33 Has.
- La zona de Uso B (Plan Insular) incluiría las zonas de pasajeros, carga y de actividades complementarias dentro del subsistema de actividades aeroportuarias. Tendría un total de 52,24 Has.
- La zona de Uso C (Plan Insular) estaría conformada por las zonas de apoyo a la aeronave y de abastecimiento energético con un total de 14,49 Has.
- La zona de Uso D, en cuanto instalación militar no se recoge en la zona de servicio del aeropuerto.

9.- Actualmente, considerando las construcciones emplazadas en la zona de pasajeros, carga y actividades complementarias, éstas supondrían una superficie construida aproximada de 56.773 m^2 . La ampliación de la T1 contemplada en la revisión del Plan Director implicaría un aumento de superficie construida de 30.0000 m^2 . Así la superficie construida alcanzaría los 86.773 m^2 , no alcanzándose los límites de edificabilidad bruta ni ocupación establecidos en el Plan Insular para la zona de Uso B.

10.- No se especifican las superficies construidas que tendrían las infraestructuras e instalaciones futuras a ubicar en las zonas de apoyo a la aeronave y de abastecimiento energético (zona de Uso C según el Plan Insular). A día de hoy, en dichas zonas existen edificaciones que ocuparían un total de 3.200 m^2 , no superando los umbrales previstos por el Plan Insular para la zona de Uso concreta.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 103 de 422



Se considera oportuno reseñar que en la documentación del expediente se incluye una recomendación al planeamiento urbanístico para la reserva de suelo con vistas al desarrollo posible máximo del aeropuerto. Este desarrollo máximo posible implicaría, aparte de la reordenación y ampliación de los diferentes elementos de los subsistemas, la extensión de la pista hacia el mar.

De todo lo expuesto a lo largo del presente informe se pueden hacer en este punto las siguientes

CONCLUSIONES

- El ***** constituye un Sistema general Insular de Accesibilidad.
- El Plan Insular prevé la elaboración de un "Plan Especial de Mejora y Ampliación del Aeropuerto de Guasimeta", contemplando el Plan Director propuesto la gran mayoría de los contenidos previstos para el citado Plan Especial. Se excluyen los referentes a la articulación con el mando militar, no siendo las instalaciones militares existentes objeto de ordenación por el Plan Director.
- La planificación y actuaciones previstas se desarrollan dentro del recinto delimitado por el Plan Insular para el aeropuerto.
- Las actuaciones previstas, en principio no superan las limitaciones prescritas por el Plan Insular para la zona de Uso B.
- Para la zona de Uso C, si bien las superficies construidas no rebasan los límites establecidos por el Plan Insular, no habiendo previsión concreta en el Plan Director de las futuras instalaciones, no puede afirmarse que no serán superadas. No obstante, considerando la edificabilidad bruta permitida (0,7 m²/m²) y la superficie destinada a estos usos (14,49 Has), se considera improbable que se alcance la cuantía máxima permitida.
- La ampliación de la pista contemplada en el Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto no se incluye como actuación prevista a jecutar en el Plan Director, sino como visión estratégica previsible a largo plazo.
- De acuerdo con todo esto puede entenderse que la revisión propuesta del Plan Director del Aeropuerto ***** es compatible con el Plan Insular.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE



Política Territorial y Ordenación del Territorio

Expediente 78/20245

Visto el Oficio registrado en el Cabildo el 27/11/2024 (2024-E-RC-18588) obrante en el expediente 21832/2024 que tramita el Área de Política Territorial y Ordenación del Territorio, asignado al Área de Medio Ambiente el 19/12/2024 referente la evaluación ambiental estratégica del “Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote” por el cual se solicita informe para que, de acuerdo a sus competencias, el Excmo. Cabildo Insular de ***** indique si Plan Director del Aeropuerto de ***** puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta el análisis de impactos, así como las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor y realice las sugerencias oportunas, con el ruego de que el informe sea remitido a la mayor brevedad posible.



Sr. Consejero delegado

ASUNTO: OBSERVACIONES DEL ÓRGANO GESTOR DE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS EMITIDAS EN EL TRÁMITE DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES EN RELACIÓN CON EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO *** (NTRA. REF. EXPEDIENTE 78/2025)**

En relación con el Oficio registrado en el Cabildo el 27/11/2024 (2024-E-RC-18588) por el O.A.M.R. del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, mediante el cual solicita informe en el que se indique si Plan Director del Aeropuerto de ***** puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta el análisis de impactos, así como las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor, y con fundamento en los siguientes

ANTECEDENTES

Primero: OBJETO DE LA SOLICITUD.

Con fecha 19/12/2024 desde el Área de Política Territorial y Ordenación del Territorio del Cabildo de Lanzarote se asigna el expediente 21832/2024 al Servicio de Medio Ambiente solicitando informe con las observaciones y aportaciones que se consideren en relación con el expediente de referencia.

Nuestro pronunciamiento se emite desde el punto de vista de la gestión de los espacios protegidos de la Red Canaria y de la Red Natura 2000 [artículo 6 m) de la Ley 8/2015, de 1 de abril (BOE núm.101, de 28 de abril de 2015), previamente transferida mediante Decreto 111/2002, de 9 de agosto, sobre traspaso de funciones de la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de servicios forestales, protección del medio ambiente y la gestión y conservación de Espacios Naturales Protegidos (BOC núm.110, de 16/08/2002) en relación con el Acuerdo del Consejo de ***** Insular de 29/06/2023 (BOP núm.93, de 02/08/2023] a cuya competencia se restringe la Consejería de Medio Ambiente, sin que en ningún caso sustituya el informe institucional que el Cabildo de Lanzarote pueda emitir como Administración pública afectada.

Segundo: DOCUMENTACIÓN OBRANTE EN EL EXPEDIENTE:

En relación con el Plan Director del Aeropuerto César Manrique, en la isla de Lanzarote, se pone a disposición de esta Administración en la página Web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, <https://ssweb.seap.minhap.es/almacen/descarga/envio/99806871cf79c07afd8a7c1363fe25af052e0784>, la siguiente documentación:

- Estudio ambiental estratégico, elaborado en febrero de 2021.
- Propuesta de revisión del Plan Director.



Tercero: ANTECEDENTES/OBJETO DEL PROYECTO.

El objeto de los Planes Directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y la delimitación de la Zona de servicio del aeropuerto.

Tras el análisis de la capacidad de las instalaciones, de la adecuación a la normativa y de la mejora de la operatividad del aeropuerto, las actuaciones necesarias para satisfacer las necesidades previstas, al menos, hasta el último horizonte de estudio, son las siguientes (págs.6-7 Estudio Ambiental Estratégico- Resumen No técnico):

Derivadas del ajuste de la capacidad de las infraestructuras:

- Ampliación de la plataforma de aviación comercial con cuatro nuevos puestos de estacionamiento.
- Ampliación de la plataforma de aviación general con dos nuevos puestos y traslado de los puestos de helicópteros.
- Ampliación del edificio terminal T1.
- Reforma del edificio terminal T2.
- Nuevo aparcamiento de vehículos en superficie.

Derivadas de adecuación a normativa, mejora de la operatividad y/o reposición de instalaciones:

- Instalación del sistema de iluminación de aproximación de la cabecera 03 motivado por el desplazamiento del umbral 03.
- Ampliación del vial perimetral y nuevo vallado perimetral de seguridad.
- Construcción de un nuevo Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) en una nueva ubicación por deterioro de la existente.
- Reubicación de las instalaciones de combustibles como consecuencia de las ampliaciones de la plataforma y del edificio de la terminal T1.
- Traslado del punto limpio.
- Construcción de un nuevo vial de acceso al aeropuerto de nuevo trazado.

Derivadas de necesidades territoriales y de ordenación zonal:

- Desafección de 4,92 ha, situadas al sur, este y norte del aeropuerto, que dejarán de formar parte de la Zona de Servicio aeroportuaria.
- Incorporación a la Zona de Servicio del aeropuerto de 45,67 ha de terreno pertenecientes tanto al Ministerio de Defensa como a los términos municipales de **** y *****
- Reordenación de la zonificación de la Zona de Servicio.

En cuanto a las alternativas propuestas, se considera que la alternativa 0 queda definida por la evolución de la situación actual del aeropuerto cuyo Plan Director se revisa, incluyendo aquellas actuaciones en ejecución o planificadas para años posteriores que dispongan de resolución ambiental de acuerdo con la legislación vigente (pág. 20 Estudio Ambiental Estratégico).

La Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto ***** incluye alternativas a las siguientes actuaciones (págs.8-17 Estudio Ambiental Estratégico- Resumen No técnico):

- Dos alternativas para el edificio terminal
- Dos alternativas para el aparcamiento



-Dos alternativas para el edificio de salvamento y extensión de incendios (SSEI)

Se analiza los efectos de la alternativa seleccionada con respecto al **ruido**, la **contaminación**, **adaptación al cambio climático**; **agua y medio hidrológico**; **suelo**; **residuos**; **patrimonio cultural**; **infraestructuras**; **territoriales...**

Referente a la **biodiversidad, fauna y flora**, se concluye que las actuaciones planteadas en al Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto no producirá afecciones directas o indirectas sobre los Espacio Naturales Protegidos de la Red Canaria ni de los Espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, con la excepción de la instalación de un nuevo sistema de iluminación de aproximación de la pista 03 que se implementará sobre la LIC “Espacio marino del Oriente y Sur de ***** y Fuerteventura”, aunque cabe destacar que actualmente ya existe en el mismo emplazamiento un sistema de iluminación que será desmontado y sustituido por el nuevo, por lo que la ejecución del mismo no supondrá una nueva ocupación del espacio natural.(pág 200 Estudio Ambiental Estratégico).

Las actuaciones que supondrán las afecciones más significativas sobre la vegetación son la implantación del nuevo aparcamiento de vehículos la nueva ubicación del punto limpio, la ampliación del edificio de la ***** por el sur, la ampliación del edificio de la ***** por el norte y finalmente la ampliación de la plataforma de aviación general, pues todas ellas ocuparán superficie actualmente ajardinada (págs. 202-203 Estudio Ambiental Estratégico)

El impacto destacable sobre la fauna serán las molestias derivadas del ruido y del polvo que se provocará durante la ejecución de las obras.

La afección a la misma se debe a la pérdida de hábitat de eriales y jardines.

En lo relativo al **paisaje**, las alteraciones que pueden producirse sobre el paisaje se derivan principalmente de la ocupación del terreno y de la construcción de nuevas infraestructuras, instalaciones y equipamientos.

En el Capítulo 8 de la memoria del Estudio Ambiental Estratégico se recogen las medidas que deben desarrollarse para asegurar la compatibilidad ambiental de la revisión del Plan Director y la integración de los aspectos ambientales en su desarrollo (págs. 238-257 Estudio Ambiental Estratégico).

Las medidas propuestas para la biodiversidad son (pág 25 Estudio Ambiental Estratégico- Resumen No técnico):

- Servicio de control y seguimiento de la avifauna.
- Cumplimiento de las medidas propuestas para el control y la conservación de la diversidad.
- Batida de fauna antes del inicio de las obras.
- Ejecución obras respetando en lo posible las épocas de cría.
- Revegetación rápida de superficies degradadas durante las obras.
- Limitar superficie obra a la mínima posible, evitando afección innecesaria a la vegetación.



Con el objeto de realizar un seguimiento de los efectos ambientales de las determinaciones del Plan Director, se elaborarán informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores.

FUNDAMENTOS TÉCNICOS -JURÍDICOS

PRIMERO: ESPACIOS PROTEGIDOS DE LA RED CANARIA [Anexo de Reclasificación del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, (en adelante D.L. 1/2000) y Disposición Derogatoria Única 1. a) de la L4/2017] y de la **RED NATURA 2000** [Directiva Comunitaria 92/43/CEE (Directiva Hábitats) y Directiva 2009/147/CEE (Directiva Aves)].

Según la información volcada de la infraestructura de datos Espaciales de Canarias (<http://www.idecanarias.es/>), la zona de actuación se encuentra **fuera de los límites de los espacios protegidos de la Red Canaria y de la Red Natura 2000 (terrestre y marina)** de la isla [Zonas de Especial Conservación (ZEC) y Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA)].

El espacio natural protegido más cercano dista aproximadamente a **3 Km** del

No obstante, dista 250m y 50m respectivamente, de los siguientes espacios de la Red Natura 2000: **ZEC ES7010021-** ***** (código 2_LZ), donde se localiza el **HIC1110 Banco de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda** y **LIC ESZZ15002 “Espacio marino del oriente y Sur de ***** y Ferteventura”**, en el que se localiza el **hábitat 1170**.

SEGUNDO: ESPECIES PROTEGIDAS [Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (R.D. 139/2011), Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas (Ley 4/2010), Directiva 2009/147/CE del parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (D. 2009/147/CE) y Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva 92/43/CEE)].

Según datos de presencia de las especies recopilados en el Banco de Biodiversidad de Canarias (BIOTA), destaca la presencia en el ámbito de actuación, del Guirre, alimoche común (*Neophron percnopterus majorensis*) protegida con la categoría de EN PELIGRO DE EXTINCIÓN, el **Chorlito patinegro (A138Charadrius alexandrinus)** catalogada como Vulnerable, la Garceta común (*Egretta garzetta*) especie catalogada en **Régimen de Protección Especial** a través del Real Decreto 139/2011 y la Ley 4/2010, de 4 de junio e incluidas en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CEE,

a)El hábitat ocupado por el **Chorlito patinegro** comprende salinas, playas de arena,



así como la zona intermareal de bajíos. También puede encontrarse en saladares, y ocasionalmente ha ***** en zonas interiores, tales como presas y embalses, en barrancos con agua en su cauce, e incluso en llanos semiáridos. Los nidos son simples depresiones en el suelo, revestidos por pequeñas piedras y fragmentos de conchas, en zonas arenosas o suelos terrosos ***** 2001). Su época de cría comprende por lo general los **meses de marzo a agosto**, ubicando los nidos no sólo en los márgenes de las charcas, sino en tableros y llanos más o menos cercanos ***** 2001), aunque a veces lo hacen muy alejados de los mismos.

b) En cuanto al **Guirre o alimoche común** (A077 *Neophron percnopterus*), según el Informe de Seguimiento de la población de esta especie elaborado en 2021 (Proyecto LIFE16 ***** LIFE Egyptian Vulture), Estación Biológica de Doñana (CSIC)/ Dirección General de Protección de la Naturaleza, en ámbito de actuación, o en un radio de 500 metros alrededor, no se ha constatado la ocupación por esta especie. No obstante, el nido más próximo se encuentra a más de 1,5km, lo que si bien no exime del tránsito de ejemplares por la zona.

Teniendo en cuenta lo referido anteriormente, la zona de actuación no es un territorio de localización de ejemplares de dicha especie, ni de distribución regentados por tríos, por lo que no implica una afección de la ejecución del proyecto, aunque la misma podría generar ciertas molestias con carácter temporal y de forma limitada y muy localizada a las especies presentes en el lugar, derivada de la actividad de la maquinaria, trasiego del personal y movimiento de vehículos, centrándose dichas molestias en el entorno inmediato a la zona de ejecución de las obras.

c) De acuerdo con el Atlas de las Aves Nidificantes en el Archipiélago Canario, la garceta común, es un ave migratoria en el archipiélago canario, frecuentando charcas, presas y embalses del interior, así como ambientes costeros. *****

Atlas de las aves nidificantes en el archipiélago canario (1997-2003). Dirección General de Conservación de la Naturaleza-Sociedad Española de Ornitología.

Cabe destacar que el Banco de Datos es una herramienta de consulta que pretende facilitar y orientar la gestión y la conservación de las especies y de los recursos naturales del archipiélago. Dado que la información en él contenida tiene un claro sesgo bibliográfico, es un reflejo del estado del conocimiento, pero en ningún caso debe entenderse como una descripción de la situación real en la naturaleza. Es por tanto una herramienta complementaria a otras fuentes de información posible, pero no puede de ningún modo sustituir a las prospecciones de campo o estudios faunísticos o botánicos que sean necesarios en cada caso.

Por tanto, corresponde a la **Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del ***** de Canarias (Servicio de Biodiversidad)**, evaluar, dentro de su marco competencial, si dicha actuación supone una molestia a dichas especies y, en su caso, autorizar cualquier prohibición a tenor de lo dispuesto en el **artículo 61.1 de la citada Ley** (Disposición Transitoria Única de Ley 4/2010, en relación con lo previsto en el art. 8 del Decreto 151/2001, de 23 de julio, por el que se crea el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, y con el art. 6 k) del Decreto 111/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Públicas de



la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de servicios forestales, vías pecuarias y pastos; protección del medio ambiente y gestión y conservación de espacios naturales protegidos).

TERCERO: HÁBITAS NATURALES DE INTERÉS COMUNITARIO (Directiva 92/43 del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres).

Por otro lado, según datos obtenidos del Mapa de Vegetación de Canarias del año 2005, en el ámbito de actuación se ha inventariado la presencia de los hábitats de interés comunitario incluidos en el **Anexo I de la Directiva 92/43/CEE**, y cuya presencia fundamenta la declaración de las distintas zonas de las Zonas Especiales de Conservación: **1110** Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda y **2130** Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises).

- Ámbito Marino: Respecto a los espacios o áreas protegidas en el ámbito marino:

* El ámbito de actuación es adyacente a **Zona Especial de Conservación (ZEC), con código 2_LZ, ES7010021-** ***** aprobada como Lugar de Importancia Comunitaria marinos de la región biogeográfica macaronésica de la Red Natura 2000, mediante las Decisiones de la Comisión de 2002/11/CE, de 28 de diciembre ***** 2008/95/CE, de 25 de enero ***** declarada como ZEC mediante **Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto**, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.

Su declaración se debe a la presencia del tipo de hábitat natural de interés comunitario *bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda* (código 1110 del Anexo I de la Ley 42/2007).

Además, según el Plan de Gestión ZEC ***** (BOE núm.221, miércoles 14 de septiembre de 2011), se han encontrado referencias sobre la presencia de especies de interés comunitario como *Caretta caretta* (tortuga boba) y *Tursiops truncatus* (delfín mular). También destaca la especie *Diadema antillarum* (erizo diadema) cuya presencia en toda la ZEC da lugar a la comunidad marina denominada blanquizal. (apartado 3.2).

El tipo de hábitat natural de interés comunitario bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda, presenta una tendencia negativa en su evolución, desconociéndose la causa de esta regresión. Respecto al estado de conservación de las especies que pueden encontrarse asociadas a este hábitat en esta ZEC, la especie típica *Cymodocea nodosa* presenta una evolución negativa en su superficie en los últimos años, desconociéndose del mismo modo la causa.

No se ha detectado ningún uso o práctica que se realice en esta zona que se considere incompatible con el mantenimiento del estado de conservación del tipo de hábitat natural de interés comunitario bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (apartado 4.1.2). Ahora bien, **al encontrarse la ZEC adyacente al único aeropuerto de la isla de ***** la carga y descarga del**



combustible a las instalaciones del aeropuerto en caso de escape de la carga podría provocar el deterioro del tipo de hábitat natural de interés comunitario bancos de arena (apartado 4.1.3).

- Además el aeropuerto linda por el Sur con el **Lugar de Importancia Comunitaria de la Red Natura 2000 del espacio ESZZ15002 - Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote- Fuerteventura**, declarada mediante la **Orden AAA/368/2015, 24 de febrero (BOE nº54 de 4 de marzo de 2015)**. En este espacio se han identificado y catalogado 771 especies distintas, muchas de ellas consideradas vulnerables o en declive a escala nacional e internacional, como *Eunicella verrucosa*, *Narcissia canariensis*, *Neophrissospongia nolitangere* y *Centrostephanus longispinus*. Destaca también la existencia de corales de aguas frías como *Lophelia pertusa* y *Madrepora oculata*, además de *Solenosmilia variabilis*. Extensiones importantes de rodolitos se localizan en las zonas más someras de ambos bancos, base de un hábitat con gran biodiversidad, como también ocurre con las comunidades de corales negros compuestos por las especies *Stichopathes setacea*, *S. gracilis* y *Antipathes furcata*. También se localizan facies de *Pheronema grayi* y comunidades de esponjas Litístidas (*Leiodermatium lynceus* y *Neopryssospongia nolitangere*) y la gorgonia *Viminella flagellum*.

También se ha identificado la presencia de praderas de *Cymodocea nodosa*, bien en solitario bien junto con especies del género *Caulerpa*, así como fondos de algas fotófilas sobre sustratos duros.

Por su parte, además de los citados valores naturales por hábitats de fondo situados al suroeste de ***** (tipo de hábitat natural de interés comunitario ***** las aguas de ***** y ***** son un punto de extraordinaria diversidad de cetáceos, con 28 especies registradas hasta la fecha.

En relación a los buceadores profundos encontramos al cachalote (*Physeter macrocephalus*), el cachalote pigmeo (*Kogia breviceps*), el cachalote enano (*Kogia sima*), el zifio de ***** (*Ziphius cavirostris*), el zifio de ***** (*Mesoplodon densirostris*), el zifio de ***** (*Mesoplodon europaeus*), el zifio de **** (*Mesoplodon mirus*), el calderón gris (*Grampus griseus*) y el calderón tropical (*Globicephala macrorhynchus*).

El delfín mular (*Tursiops truncatus*) se halla presente durante todo el año estrechamente ligadas a determinados sectores costeros de las zonas de alimentación y reproducción. Se distribuye a lo largo del oriente de ***** y Fuerteventura, especialmente en el Norte y el Sur de estas islas respectivamente. También se ha comprobado la presencia del delfín común (*Delphinus delphis*), el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*), el delfín moteado atlántico (*Stenella frontalis*) y el delfín de dientes rugosos (*Steno bredanensis*). La orca (*Orcinus orca*) es esporádica y se han efectuado tres avistamientos de orca pigmea (*Feresa attenuata*).

En relación con las grandes ballenas, se ha observado cinco especies de rorcuales: el rorcual común (*Balaenoptera physalus*), el rorcual norteño (*Balaenoptera borealis*), el rorcual aliblanco (*Balaenoptera acutorostrata*), el rorcual tropical (*Balaenoptera edeni*) y la yubarta (*Megaptera novaeangliae*). Las observaciones realizadas apoyan la importancia que este sector marino parece tener para la alimentación de varios mysticetos como el rorcual tropical, el rorcual norteño y el rorcual común. El pasillo formado entre las islas y la costa africana probablemente es



un importante corredor para los movimientos migratorios de especies como el rorqual común, el rorqual norteño y la yubarta en todo el Atlántico nororiental.

- Por otro lado, se encuentra a 5km aproximadamente de la ***** declarada como tal mediante **Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto**, por la que se declaran zonas **especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación.**

Su declaración se debe a la presencia del tipo de hábitat natural de interés comunitario cuevas marinas sumergidas o semisumergidas (código 8330 del Anexo I de la Ley 42/2007).

CUARTO: OTRAS ÁREAS PROTEGIDAS POR INSTRUMENTOS INTERNACIONALES (art. 50.1. e) y f) de la Ley 42/2007).

- La parcela en cuestión, se encuentra incluida en el **Área Protegida de la Reserva de la Biosfera de ***** y de Geoparque Mundial de la Unesco de ***** y Archipiélago Chinijo**, declaradas por la UNESCO el 7 de octubre ***** el 17 de noviembre de 2015, respectivamente, consideradas Áreas Protegidas por Instrumentos Internacionales.

Por todo ello, procedería solicitar en el trámite procedimental oportuno, informe a la Áreas de la Reserva de la Biosfera y Geoparque ambos del Cabildo de Lanzarote.

Hechas las observaciones anteriores, procede formular el siguiente informe en el que se concluye lo siguiente:

a.- Que el ámbito de actuación se encuentra fuera de los límites de los espacios integrantes de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000, por lo que no procede emitir el informe de compatibilidad previsto en el art. 64 de la L4/2017 ni el informe de posible afección a los lugares de la Red Natura 2000 previsto en el art. 174 de la misma L4/2017.

b.- Visto que según datos del BIOTA se ha constatado la presencia de **especies catalogadas** como Guirre, alimoche común (*Neophron percnopterus majorensis*) protegida con la categoría de EN PELIGRO DE EXTINCIÓN, el **Chorlitejo patinegro (A138Charadrius alexandrinus)** catalogada como Vulnerable, la Garceta común (*Egretta garzetta*) especie catalogada en **Régimen de Protección Especial** todas ellas catalogadas a través del Real Decreto 139/2011 y la Ley 4/2010, de 4 de junio e incluidas en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CEE, es por lo que procede solicitar informe/autorización al Servicio de Biodiversidad, Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, al objeto de evaluar la posible afección de la actividad que se pretende con las especies presentes en las zonas según el Banco de Biodiversidad de Canarias (BIOTA).

c.- Además, dado que la isla de ***** es Área Protegida de la Reserva de la Biosfera de ***** y de Geoparque Mundial de la UNESCO



***** y Archipiélago Chinijo, consideradas **Áreas Protegidas por instrumentos internacionales** según lo dispuesto en el **art. 50.1 de la Ley 42/2007, de 13 de abril del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad**, es por lo que procede solicitar informe a dichas Áreas.

d.- Por otro lado, considerando que el ámbito de actuación es adyacente a espacios y áreas marinas protegidas de la Red Natura 2000, y que, por tanto, el proyecto pudiera generar efectos apreciables sobre dichos espacios, es por lo que procede **solicitar a la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal informe /autorización de conformidad con lo previsto en el art. 4 de la Orden ARM/2417/2011.**

e.- Sin perjuicio de lo anterior se formulan los siguientes condicionantes técnicos, a los solos efectos ambientales, de manera que se minimicen los posibles efectos negativos, sin perjuicio de los condicionantes y modificaciones que puedan proponer otros organismos.

En primer lugar, señalar que no es previsible que el proyecto objeto del presente informe, considerado de forma aislada y puntual, suponga una afección a las especies protegidas, sobre todo teniendo en cuenta que se proyecta fuera de los espacios protegidos de la Red Canaria y de la Red Natura 2000. Sin embargo, se considera oportuno destacar que dichas instalaciones y la actividad que se desarrolla en la misma son parte de un todo, por lo que debería evaluarse conjuntamente o incluso contemplarse como una modificación de la declaración de impacto ambiental emitida para la construcción del ***** con el fin de analizar los efectos perjudiciales que estos proyectos tienen sobre la biodiversidad, sobre las especies protegidas y los hábitats naturales de los espacios protegidos que pudieran resultar afectados indirectamente por la naturaleza del servicio que prestan. Además, se desconocen los pronunciamientos ambientales (declaraciones de impacto ambiental) realizados en cuanto al trasiego diario de aeronaves.

Dicho lo anterior procedemos a plantear las siguientes consideraciones técnicas:

- En el desarrollo del Plan se deberán adoptar medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias **para reducir al máximo la emisión de ruidos y partículas a la atmósfera.**
- Para evitar afección a la fauna, especialmente el **Chorlitejo patinegro**, llevar a cabo prospecciones en la parte sur del aeropuerto, entre los meses de febrero a junio, por coincidir dichas fechas con el periodo de nidificación para garantizar que no hay ningún nido de cualquier especie.
- Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental del proyecto deberá remitirse nuevamente al Cabildo de Lanzarote, quién emitirá un nuevo informe en calidad de Administración afectada.
- Deberán adoptarse todas las determinaciones y las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en el Documento Ambiental, que garanticen la viabilidad ambiental del proyecto, siempre y cuando no vayan en contra de las medidas señaladas en este apartado de condicionantes.

- La afección “indirecta” a los espacios protegidos de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos de Canarias y de la Red Natura 2000, deberá ser la menor posible. Queda prohibida cualquier acción que suponga una alteración negativa de los hábitats de protección especial.
- En la ejecución de las actuaciones deberán ser **supervisadas por un técnico ambiental cuya identificación será facilitada al Cabildo de Lanzarote previo al inicio de las obras**. El técnico ambiental del proyecto, previo al inicio de las obras y coincidiendo con el replanteo de las mismas, deberá delimitar con precisión la zona de actuación que coincida con las áreas ocupada por vegetación protegida o de nidificación de especies, delimitándolas para evitar el acceso a las mismas tanto de personal como de maquinaria de obra, igualmente estará terminantemente prohibido ubicar cerca de estas áreas de alta sensibilidad, acopios, parque de maquinaria, casetas de obra o cualquier otro elemento o infraestructura ya sea temporal o permanente adscrita a la obra.

Suelo, subsuelo, geodiversidad y paisaje:

- Con una **periodicidad mensual**, se controlará la alteración y compactación del suelo; la erosión de suelos; y el cumplimiento de las medidas preventivas para la gestión de residuos y ante vertidos accidentales, éste último con una **periodicidad semanal**.
- Para evitar la formación de polvos y demás riesgos que puedan causar, se deberán **regar con agua dulce y con la frecuencia necesaria, los caminos de acceso a la obra así como en las zonas en las que se realicen movimiento de tierra**.
- Los vehículos **deben limitar la velocidad a 20Km/hora** y se deberá garantizar que la maquinaria que trabaje, haya superado las inspecciones técnicas que en su caso, le sea de aplicación, dispone de los correspondientes **certificados de puesta a punto** y en particular en lo referente a la emisión de gases de forma que se minimice la liberación de energías, gases, combustibles y partículas al medio ambiente.
- **Se evitará la circulación de maquinaria, así como de cualquier vehículo vinculado a la obra fuera de las carreteras existentes o de los lugares propuestos a tal efecto**. Todo ello para evitar la compactación de los terrenos por la maquinaria y evitar el riesgo de erosión.
- Para evitar o minimizar el riesgo de contaminación, las áreas donde se desarrollen trabajos de obra deberán estar dotadas de bidones y otros elementos adecuados de recogida de residuos sólidos y líquidos de obra, así como basuras generadas por el personal. Todos los residuos deberán ser trasladados a un vertedero autorizado.
- Queda prohibido el abandono de materiales de obra, así como el vertido e incineración de residuos

Atmósfera y Ruido :

- En la ejecución de la actuación se deberán adoptar medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias **para reducir al máximo la emisión de ruidos y partículas a la atmósfera** procedentes del trasiego de la maquinaria o vehículos de transporte de las instalaciones.

- Se realizarán **controles semanales** de la calidad del aire (emisiones de polvo y gases a la atmósfera) y los niveles acústicos de la maquinaria y de las obras.
- Se realizarán **campañas de medición sonar** durante la instalación y posteriormente funcionamiento al objeto de, en su caso, establecer las medidas preventivas y correctoras oportunas.

Flora y vegetación:

- **Queda prohibido el arranque, recogida, corte y desraizamiento de especies que se encuentren protegidas en el Real Decreto 139/2011, en la Ley 4/2010, de 4 de junio, y en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.**

Si se produjera o afectara a algún ejemplar de flora protegida, deberá ponerse en contacto con el Servicio de Medio Ambiente y se deberán establecer medida disuasorias, como vallado o señalización de las mismas.

- En el caso de localizar **algún ejemplar especialmente de una especie invasora** que obligatoriamente se deba erradicar, se pondrá en conocimiento del Cabildo Insular como responsable de la Gestión de los Espacios Naturales y cumplirán estrictamente el protocolo existente teniendo en cuenta, que los movimientos de tierras generarán ambientes propicios para la propagación de semillas de especies invasoras, por lo que no se podrá producir el trasiego de **tierras sin previa autorización, ni el arranque, recogida, corta y desraizamiento**.

Fauna:

- Antes del inicio de las obras se realizará una prospección de la zona para descartar la presencia de nidos, o territorios reproductores de las especies protegidas. Para la inspección de la zona se realizarán recorridos a pie, preferentemente a primera hora de la mañana o última de la tarde, lo que permite detectar algunas especies que son más activas a estas horas. En caso de ser localizado algún punto de interés faunístico, se pondrá en conocimiento de la Dirección de Obra y de la Consejería de Medio Ambiente del ***** de Canarias, para tomar las medidas ambientales que sean necesarias.
- Se iniciaran en primer momento todas las actuaciones menos impactantes para la fauna (replanteo, determinación de acceso, etc.) y posteriormente las más agresivas (tránsito de maquinaria, etc.).
- No se realizarán trabajos nocturnos. Los trabajos se realizarán únicamente en horario diurno, (desde las 08.00 a 19:00 horas), con el objetivo de causar las menores molestias posibles a la población del lugar y a la avifauna presente.
- Se adoptarán medidas para la protección de la fauna, previo al inicio de las obras y durante el funcionamiento de las instalaciones, incrementando la frecuencia si se detectasen afecciones. Se balizará la zona de actuación a fin de que el territorio afectado por la fauna se afecte sólo lo estrictamente necesario.
- Al margen de la realización de un informe anual de mortalidad y accidentes, cuando el personal de mantenimiento o el personal responsable del seguimiento detecte algún ejemplar accidentado deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del Cabildo de Lanzarote (Cuerpo de Agentes de Medio Ambiente), especialmente en el caso de especies amenazadas.
- - Los trabajos se ejecutarán fuera del período de reproducción o nidificación de

las aves presentes.

- En las infraestructuras existentes y las nuevas que se pretenden ejecutar, se deberán colocar elementos o dispositivos disuasorios para evitar posibles impactos y afecciones a la avifauna. Además se deberá contar con un sistema de seguimiento.
- Se ha de adecuar el diseño de báculos y carcassas de las luminarias, que sea preciso instalar en cualquier parte del espacio, de tal forma que impidan su captación desde los ámbitos más sensibles del mismo y no supongan afección ni molestia alguna para las aves, de manera que no se vean afectadas directamente las zonas de nidificación para impedir posibles deslumbramientos de aves.
- Las basuras y otros **residuos**, derivados y originados por el desarrollo de la actividad, deberán ser recogidos, en la misma jornada de trabajo de la zona, y depositados en los recipientes dispuestos para esta finalidad, preferentemente en contenedores para reciclaje, especialmente los orgánicos con el fin de evitar que sea un fuente de alimentación de la avifauna.
- Todos los residuos generados deberán ser categorizados al objeto de determinar su naturaleza y destino y serán gestionados por un gestor autorizado.

Paisaje

- Durante las obras se procederán a emplazar las instalaciones auxiliares y acopios de tierra y materiales en zonas de menor fragilidad visual, entendidas éstas como áreas con una menor accesibilidad visual y una escasa presencia potencial de observadores.
- La estética visual del lugar no debe verse afectada por la alteración del perfil con taludes o acopios de áridos abandonados. Por tanto, finalizadas las obras deberá acometerse los trabajos necesarios al efecto.
- Será responsabilidad única del promotor la solución de cualquier tipo de problema o alteración del medio no prevista y causada por el desarrollo de la actividad en cualquiera de sus fases, tanto en la zona de actuación como en cualquier otra área distinta que se viera afectada, debiendo poner de forma inmediata todos los medios necesarios para paliar cualquier situación conflictiva y, de ser el caso, proceder a la restauración ambiental pertinente. En tales casos, se deberá informar al Cabildo de Lanzarote (Consejería de Medio Ambiente).

En cuanto a los informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores, según lo recogido en el Plan Director, deberá ser elaborado por parte de un técnico o evaluador competente, que tenga conocimientos en flora y fauna, debiendo ser remitidos a la Consejería de Medio Ambiente de este Cabildo de Lanzarote.

Documento firmado electrónicamente al margen en la fecha inserta



INFORME DE OFICINA ***** 2025, SOBRE REVISIÓN DE PLAN DIRECTOR DEL
AEROPUERTO ***** Y SU EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

INTERESADO: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN
AÉREA

Expte. 21832/2024 Reserva de la Biosfera ***** Con fecha 27 de noviembre de 2024
tiene entrada en el Excmo. Cabildo Insular de ***** notificación de la Subdirección
General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto
Demográfico (N.º de Registro 2024-ERC-18588) mediante la cual se comunica que se está
tramitando la evaluación ambiental estratégica del “Plan Director del Aeropuerto de
Lanzarote” y se solicita informe para que, de acuerdo a sus competencias, el Excmo.
Cabildo Insular de ***** indique si Plan Director del Aeropuerto de ***** puede
causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta el análisis de impactos, así
como las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor y realice las
sugerencias oportunas, con el ruego de que el informe sea remitido a la mayor brevedad
posible.

Se informa aquí para el nuevo Expediente de Gestiona, 21832/2024, al cual se suma este
informe, así como el contenido aportado por esta Oficina RB al Expte. 4886 de 2021.

Objeto de este informe

Se ofrece valoración sobre 1) el papel de toda Reserva de Biosfera;
2) el compromiso europeo que nos atañe; 3) ¿Cómo rebajar emisiones y vivir mejor?; 4)
Acceso al Aeropuerto para quien trabaja allí cada día; 5) combinación aparcamiento
disuasorio y movilidad alternativa; 6) Recinto Aeroportuario como área aislada con todo
cerca dentro. 7) Recinto Aeroportuario competencia de AENA.

1) el papel de toda Reserva de la Biosfera

El origen del Programa *Man and Biosphere* (1971), por Unesco, fue establecido porque la
Ciencia ya decía entonces que el modelo de desarrollo chocaría con los límites biosféricos. Y eso
nos está pasando estos años.

2) el compromiso europeo que nos atañe

Si la Unión Europea comprometió legislar para obligarse a reducciones de emisiones CO2 del
55% en el año 2030¹, las Reservas de Biosfera no pueden ser los últimos territorios en alcanzar
ese reto mayúsculo, sino los primeros. La excelencia exhibida, obliga.

3) ¿Cómo rebajar emisiones y vivir mejor?

***** es buen ejemplo mundial de cómo superar crisis y obtener valor de lo que estorbaba
o era invisible. El Arte en la Naturaleza alimentó el actual desarrollo económico basado en el
turismo. La creatividad humana es la base de la adaptabilidad extrema de nuestra especie.

1(21-04-2021) http://t.newsletter.elpais.com/r/?id=h1fd14f86%2C5ffa410%2C479efc3&s=1upOmu_L27gS4bqfS5tvCp6wRi5IFxkFjNCy2efcCys



Podemos vivir de otro modo al actual, y vivir mejor. Sin entrar aquí en el cambio de modelo económico, tantas veces planteado sin vías de solución en 30 años de Reserva:

4) Acceso al Aeropuerto para quien trabaja allí cada día

Desde ***** sale un ramal peatonal-ciclista que entra hasta la rotonda cercana a las terminales. Su recorrido ha sido mejorado para separar las frágiles bicicletas o patinetes, o pasajeros con maletas rodantes, del tramo más veloz de carretera en la isla. Se sugiere seguir mejorando lo ya construido, y plantearse (1) nuevo trayecto equivalente peatonal-ciclista desde

***** En Matagorda, colindante con el Aeropuerto por el sur, vive gente residente, no todo es turismo. Sabemos también que hay personas de ***** norte, que ya van en patinete y bicicleta a su trabajo en el Aeropuerto. Deben explorarse más trayectos en vía separada para bicis-patinetes, dentro del recinto aeroportuario, pensando más de nuevo en quienes trabajan. Porque se usan coches del trabajo, a veces, sin necesidad de acarrear mercancía, para trayectos cortos y reiterados.

5) Combinación aparcamiento disuasorio y movilidad alternativa

El lógico esfuerzo en evitar aparcar en los márgenes de la carretera de entrada al Aeropuerto, y la fila de coches aparcados arriba de la loma, hacia Güime, hacen pensar en un estudio que vea posibilidades para permitir que personas que vienen a trabajar, o a viajar, aparquen a algunos pocos cientos de metros, y luego puedan resolver esa distancia en patinete eléctrico o bici. Esa posibilidad se combinaría con (1).

6) Recinto Aeroportuario como área aislada con todo cerca dentro.

Es difícil ver la instalación fotovoltaica en suelo de Aeropuerto, y es fácil ver los aviones despegar o aterrizar desde la costa. Desde la costa están lejos los edificios. Pero los edificios, en general, están cerca entre sí. Proponemos pensar en facilitar la combinación antedicha en **5)** de conectar mejor con modo peatonal-ciclista ese entramado de puestos de trabajo, y jardines. De hecho, una muestra de agradecer el trabajo en el aeropuerto sería si este desarrollo interno de movilidad alternativa, tuviera otro destino, para descansar y comer a la sombra, en el propio recinto. Donde solo se pudiera llegar andando, patinete o bicicleta.

7) Recinto Aeroportuario competencia de AENA.

En todo caso, lógicamente, AENA es la entidad competente, y afrontaría su parte. En su momento, ejecutó el actual ramal, que ahora se pide extender. Se trataría de proponerlo.



EXPEDIENTE N.º: 6400/2021

ASUNTO: CONSULTA SOBRE PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR
DEL AEROPUERTO *****

INTERESADO: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN
AÉREA

El técnico que suscribe, adscrito a la Oficina de la Reserva de la Biosfera del Excmo. Cabildo Insular de Lanzarote, en relación con escrito del Subdirector General de Aeropuertos y Navegación Aérea del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por el que se somete a consulta la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto ***** emplazado en los términos municipales de ***** y **** emite el siguiente,

INFORME

1.- El pasado 17 marzo 2021, tuvo entrada en estas dependencias (Nº Registro 2021-E-RC-3481), escrito del Subdirector General de Aeropuertos y Navegación Aérea del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por el que se somete a consulta la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto ***** como parte del procedimiento de evaluación ambiental previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

2.- La Revisión del Plan Director del Aeropuerto tiene como fin dar respuesta a las necesidades futuras, calculadas en razón de la previsible evolución de la demanda de pasajeros, aeronaves y mercancía. La propuesta incluye una redelimitación de los diferentes subsistemas aeroportuarios así como un conjunto de actuaciones y reubicación de instalaciones.

3.- Tanto el Plan Director como el Estudio Ambiental plantean abiertamente que la expansión de la actividad aeroportuaria continuará, y llegará a justificar la ampliación futura de la pista hacia el mar. Suponer que la expansión humana seguirá indefinidamente, es la principal contradicción entre nuestra ciencia y nuestra conciencia. ***** publicó el Informe Meadows (*The Limits to Growth*), publicado por el Club de Roma, modelizando el muy distinto comportamiento del siglo XXI respecto al siglo XX, si no cambiábamos los criterios y condiciones del desarrollo industrial, consumismo asociado, crecimiento demográfico, etc. 50 años después, disponemos de muchos más datos científicos sobre el avance del deterioro del clima, biodiversidad, recursos, contaminación, riesgos sanitarios. Y la propia evolución económica, social y cultural genera sobresaltos y preocupantes polarizaciones, desigualdades y extremos. Solo en este siglo acumulamos tres crisis muy serias



(Guerra de Irak, Gran Recesión, Gran Confinamiento). Quizá nos confunda que la primera crisis citada benefició a destinos turísticos mediterráneos en países no árabes, como Lanzarote, cuando aún se perseguía controlar el acceso a los campos petrolíferos, y se exploraban hidrocarburos bajo nuestras aguas cercanas. Sin embargo, ahora las incertidumbres impiden inversiones necesarias, en exploración, extracción, refino, para mantener el abastecimiento de petróleo previsto. Así, por un lado el Cambio Climático obliga a no seguir añadiendo CO₂ a la atmósfera, y por otro las empresas petrolíferas invierten más en producción de plásticos. Todo es muy complejo, y empezamos a advertirlo: no podemos seguir manejando la hipótesis continuista sobre el futuro, pensando en lo que vivimos en el siglo XX. Por el contrario, en el siglo XXI vivido, las crecientes inquietudes económicas y en la población deben motivar cautela y reflexión.

4.- Para justificar la ampliación de la pista de aeropuerto, hacen falta más hoteles y alojamientos turísticos que los actuales, y su ocupación a ritmos anteriores a la pandemia. ***** fue la primera isla del Estado en aprobar un Plan Insular de Ordenación territorial, 1991. Con él, la Isla en su conjunto eliminó planes de aprovechamiento turístico, volviendo a su condición de 'suelo rústico' mucho de lo que alguno de los Municipios había calificado como 'suelo urbanizable'. La Isla contaba con paisajes culturales del mundo agrario, biodiversidad exclusiva, y se abrió al turismo mediante un singular estilo Arte-Naturaleza manriqueño... e intentó frenar su expansión excesiva. Esas condiciones permitieron que Unesco aceptase que ***** se incluyese en la Red Mundial de Reservas, pese a atraer ya un turismo masivo en 1993. Sin las autolimitaciones territoriales, no se habría aceptado otorgar la designación.

5.- ***** Cabildo creó el órgano participativo, Consejo Reserva Biosfera (RB), y firmó un hermanamiento con el Consell de Menorca, dado que ambas islas fueron aprobadas por la Unesco a la vez. Los debates en el Consejo RB han sido muy importantes, constituyéndose en un órgano plural y representativo que pensaba en la Isla en su conjunto y a medio plazo, como Reserva. En el Consejo se ha debatido y aprobado la necesidad de contener el crecimiento turístico de la isla. También se ha pronunciado en contra grandes proyectos que querían construir en suelo no urbanizable, contra las prospecciones petrolíferas en costas de Lanzarote... Varias veces el Consejo dijo No a inversiones millonarias, autolimitándose de nuevo la Isla. La declaración de la isla de ***** por Unesco motivó que ***** crease el Observatorio RB, y ***** Gabinete Científico, ambos órganos adscritos al Consejo RB. Los diferentes órganos RB se han pronunciado y realizado declaraciones¹ a favor de contener el crecimiento turístico, apostando por un turismo de calidad.

6.- La Reserva Biosfera ***** prolongó y heredó algo del prestigio conferido a la Isla por la generación ***** El Cabildo es el órgano gestor de la RB, y destacaba ante otras Islas de Canarias por su propuesta de liderazgo en materia de contención territorial del turismo. Los proyectos que dan contenido a la Declaración RB, financiados por la Unión Europea, establecen las líneas de desarrollo de la isla

¹ <https://lanzarotebiosfera.org/consejo-reserva-biosfera/gabinete-cientifico/actas-y-declaraciones>



Cabildo de
LANZAROTE
Oficina de la Reserva de la Biosfera

que se basan en la calidad, y no la cantidad. Los títulos de la Línea Editorial² del Observatorio RB son buena muestra del intento de esta isla por modular su desarrollo y moderar las expectativas de expansión urbana turística.

7.- El cambio de estrategia europea ante la actual crisis, con mucho mayor apoyo para intentar no dejar a nadie atrás, ni personas ni países, ha permitido sortear el primer año de pandemia. Sin embargo, a las decenas de miles de personas en paro o en ERTE en la Isla, se suma la llegada de inmigrantes en frágiles embarcaciones desde África. El cambio constante, acelerado por la tecnología, pero no solo por ella, y la actual pandemia por el SARS-CoV-2, dejan al descubierto una extrema vulnerabilidad como característica de la globalización económica. Un sector de los más afectados es el turismo, por la garantía necesaria en origen/destino, y las vías de contagio que representan el transporte, alojamiento, visitas y ocio, con gran repercusión en emisiones de CO₂. El cambio climático y las zoonosis se están acelerando. Y la sociedad necesita futuros esperanzadores³.

En la trayectoria insular se actuó en varias ocasiones contracorriente, con lucidez, para evitar males mayores en el futuro insular. Eso mismo deberíamos ofrecer a debate en la sociedad insular. Dado los escasos recursos propios de la Isla, no es sensato aumentar la carga humana, necesariamente abastecida desde fuera, incluido lo primordial, agua y alimentación.

8.- La ampliación del aeropuerto, puerta de entrada a la isla, permitiendo que se duplique el número de visitantes a la isla iría en contra de la cultura insular y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados por la ONU. Asumir los objetivos de la ONU conllevan dos elementos que destaca *****

que la humanidad debe comprender y asumir, cuando hablamos de educación ambiental moderna, es 1) existencia de límites; 2) Eco-dependencia.

***** expresa ambos conceptos en su paisaje e historia, de manera magistral el vínculo con la naturaleza, de manera tozuda su defensa del territorio.

9.- El Cabildo de Lanzarote, declaró ***** emergencia climática. Eso significa bajar sus actuales niveles de emisión de CO₂ respecto a 1990, y llevar a cabo políticas de sostenibilidad coherentes además con su fragilidad y su singularidad.

10.- La Unión Europea acaba de comprometerse a legislar para obligarse a reducciones de emisiones CO₂ del 55% en el año 2030⁴.

² <https://lanzarotebiosfera.org/consejo-reserva-biosfera/observatorio-reserva-biosfera/linea-editorial>

³ (Oct'2018) <https://lanzarotebiosfera.org/conciencia>

⁴ (21-04-2021) http://t.newsletter.elpais.com/r/?id=h1fd14f86%2C5ffa410%2C479efc3&s=1upOmu_L27gS4bqfS5tvCp6wRi5lFxfjNCy2efcCys

PLAN ESTRATÉGICO DE *****
DEL *****

ABIERTO

Índice de contenidos

1. **Presentación. La necesidad de una Estrategia de ***** Abierto en la isla de *******
2. **Antecedentes. Situación de partida del ***** Abierto en el Cabildo Insular de *******
3. **Bases para un Nuevo Modelo de ***** Abierto en *******
 - 3.1. ***** Abierto dentro del paradigma de la Gobernanza Inteligente
 - 3.2. Propuesta de Modelo de Madurez y Ejes del ***** Abierto
 - 3.3. Evolución hacia el ***** Abierto en la Isla de ***** Vectores clave para el Cabildo
4. **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de *******
 - 4.1. Área Estratégica de Comunicación, Valores y Cambio Cultural
 - 4.2. Área Estratégica de Organización, Procesos y Recursos
 - 4.3. Área Estratégica de Ciudadanía, Organizaciones de la Sociedad Civil y Voluntariado
 - 4.4. Área Estratégica de Ayuntamientos y Coordinación Interinstitucional
 - 4.5. Cuadros resumen de la Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de *****
5. **Seguimiento de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de *******
 - 5.1. Evaluación de la Estrategia de ***** Abierto
 - 5.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible en la Estrategia de ***** Abierto
 - 5.3. Impacto de Género en un ***** Abierto para todas las personas
6. **Referencias bibliográficas y documentales**

1. **Presentación. La necesidad de una Estrategia de ***** Abierto en *******

Este documento desarrolla la **Estrategia de ***** Abierto en la ***** (Lanzarote Abierta)**, que cuenta como institución promotora al **Cabildo Insular de Lanzarote**, pero que también plantea un alineamiento con los **ayuntamientos lanzaroteños**. Tal y como se ha expuesto en diferentes ámbitos, las políticas de ***** Abierto se han ido consolidando en diferentes contextos, tanto a nivel nacional, como internacional, de manera que el Cabildo de Lanzarote pretende adaptarse a esa nueva realidad, a partir de la revisión del modelo de ***** Abierto vigente. Para ello se asume como **principal objetivo** de la **Estrategia** la necesidad de **actualización del modelo de ***** Abierto del Cabildo de Lanzarote** con el propósito de adaptarse a la nueva coyuntura tecnológica, social, política, administrativa, etc., así como a los desafíos y oportunidades que propone la doble transición en marcha, centrada en la digitalización y sostenibilidad. El resultado de todo ello es la elaboración de la presente Estrategia de ***** Abierto en la *****

La elaboración de esta **propuesta estratégica se sustenta en varias acciones previas**. Por un lado, se ha llevado a término una completa actualización del estado del arte, a partir de una **revisión de bibliografía académica y literatura gris**, sobre las tendencias más recientes en materia de ***** Abierto. Considerando el conocimiento experto desarrollado por el equipo que ha impulsado la elaboración de esta Estrategia, se ha puesto el acento en integrar toda información disponible para facilitar la transición hacia un nuevo modelo de ***** Abierto para la Isla de ***** contando con los últimos avances procedentes de diferentes contextos. En línea con ello, se han tenido en cuenta las principales referencias existentes a ideas, enfoques y casos para alimentar este documento.

Por otro lado, el trabajo se ha sustentado en un **documento de buenas prácticas en relación con el ***** Abierto**. A través de este proceso se han identificado y analizado experiencias participativas que han ofrecido un conjunto de experiencias, herramientas e ideas útiles para llevar a cabo el tránsito adecuado entre un modelo de ***** Abierto convencional hacia un modelo centrado en la noción de Gobernanza Inteligente, que aborda la gestión pública desde premisas renovadas. Con todo ello se ha pretendido explorar las oportunidades existentes para lograr un ***** Abierto más transparente, participativo y colaborativo, que sitúe a la ciudadanía en el centro y despliegue herramientas innovadoras basadas en la gestión más avanzada de datos y tecnologías.

Complementariamente, este trabajo se fundamenta en un completo análisis de la situación del ***** Abierto en ***** Metodológicamente, se ha llevado a cabo un **análisis DAFO de la situación del ***** Abierto en la ******* con una especial atención al Cabildo Insular. El análisis mencionado, como se resume en la sección siguiente, muestra los aspectos más sustantivos del modelo actual de ***** Abierto dentro de la ***** caracterizando las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del modelo vigente, con la intención de asentar los fundamentos de una nueva mirada hacia el ***** Abierto más acorde con el tiempo presente y el futuro próximo. Esta actividad se llevó a cabo a partir del análisis de documentos aportados por el Cabildo, el estudio de sus perfiles actuales en redes sociales, entrevistas a actores clave a nivel institucional, así como un taller de claves internas y externas con personal del área de ***** Abierto del Cabildo Insular.

Cód. Validación: 5779JRFQESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 125 de 422

La **estructura del documento** pretende maximizar la información disponible al mismo tiempo que ofrecer una dimensión ejecutiva para la puesta en marcha de los proyectos y acciones contenidas a lo largo de las siguientes páginas. Después de esta primera parte introductoria, en segundo lugar, el documento muestra las claves acerca de la **Situación de Partida del ***** Abierto en el Cabildo de Lanzarote**, de manera que se pueda afrontar con garantías el proceso hacia una nueva Estrategia de ***** Abierto. Esta parte se nutre de las actuaciones ya mencionadas, que han abonado la consolidación metodológica, conceptual y aplicada del resto del documento. En particular, se resumen las debilidades y amenazas del ***** Abierto en el contexto lanzaroteño, considerando también las fortalezas y oportunidades, que tienen un espacio propio para encuadrar la situación del contexto lanzaroteño.

En tercer lugar, se presentan las **Bases para un Nuevo Modelo de ***** Abierto en *******. En este sentido, se parte de lo más general, considerando los diferentes modelos de gestión pública contemporánea, subrayando la estrecha relación del ***** Abierto con lo que se denomina Gobernanza Inteligente (y algorítmica), así como el avance respecto a otros modelos previos. A nivel más concreto, se incorpora una dimensión conceptual que pretende clarificar los términos más importantes que se encuentran alrededor del ***** Abierto, incluyendo sus tres pilares esenciales (transparencia, participación y colaboración), se proyecta un modelo de madurez y, todo ello, se combina con los ejes de visión (transparencia), voz (participación) y valor (colaboración), así como una serie de ejes transversales (datos y tecnologías, integridad, institucionalización y ciudadanía), completando con ello el mapa conceptual del documento. Esta parte del documento presenta hasta nueve vectores clave para el Cabildo de Lanzarote (valores emergentes; nuevas formas de acción pública y transversalidad; flexibilidad del modelo organizativo para la institucionalización; profesionalización del capital humano; evolución normativa; modelo híbrido entre lo presencial y digital; ciudadanía en el centro; colaboración interadministrativa; y evaluación activa) sobre los que la Estrategia de ***** Abierto pretende incidir para llevar a cabo las transformaciones propuestas.

En cuarto lugar, el documento presenta una **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de *******. Esta parte detalla el plan de acción propuesto en torno a **4 áreas estratégicas**, que agrupan de una manera coherente las cuatro rutas por las que transitar hacia un nuevo modelo de ***** Abierto: (1) comunicación, valores y cambio cultural; (2) organización, recursos y procesos; (3) ciudadanía, organizaciones de la sociedad civil y voluntariado; y (4) ayuntamientos y coordinación interadministrativa. Las 4 áreas estratégicas aglutinan un total de **21 líneas de acción**, que cristalizan en **85 acciones/proyectos** para su aplicación directa en ***** Aparte de concretar cada una de las acciones/proyectos de una manera que permite conocer el alcance propuesto, se acompaña una **identificación del momento de ejecución de la Estrategia (inicial, intermedio o avanzado)** de manera que se puede disponer de un cronograma singularizado de acciones en cada uno de esos tres momentos. Adicionalmente, se detallan una serie de **indicadores clave para facilitar la evaluación de cada acción/proyecto**. También se presentan los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** con los que se puede identificar cada acción/proyecto. Finalmente, es posible la caracterización de cada uno de los proyectos con uno (o varios) de los tres ejes del ***** Abierto (transparencia, participación y colaboración). Lo anterior se concreta en cuadros resumen de manera que facilita su comprensión, el desarrollo y su visualización de forma holística.

La última parte del documento se completa con una propuesta de **Seguimiento de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de ******* que gira en torno a tres

ámbitos. Primero, se ofrecen ideas concretas sobre cómo desarrollar la Evaluación de la Estrategia de ***** Abierto, a partir de los indicadores planteados, que siguen una metodología concreta, a la vez que se mencionan otros posibles mecanismos para la evaluación, incluyendo una norma de certificación. En segundo lugar, se completa la presentación de ODS mostrando cómo pueden aportar a la Estrategia de ***** Abierto de ***** y cómo ésta se puede adecuar a ellos para mejorar la sostenibilidad. Finalmente, esta parte se completa con la atención al impacto de Género de la Estrategia y cómo puede aportar para lograr un ***** Abierto para todas las personas. El documento se cierra con la presentación de las referencias documentales y bibliográficas utilizadas.

2. **Antecedentes. Situación de partida del ***** Abierto en el Cabildo de Lanzarote**

La elaboración de esta Estrategia de ***** Abierto de la Isla de ***** se ha cimentado en el **análisis de la situación de partida**, con una especial atención al Cabildo. En la fase inicial, se ha llevado a cabo una revisión del modelo vigente de ***** Abierto dentro de la organización insular, considerando diferentes dimensiones, tales como liderazgo, comunicación, valores, organización, procesos, personas o ciudadanía. Con ello, no sólo se ha pretendido llevar a término un diagnóstico, sino también definir los pilares sobre los que resulta necesario promover una nueva forma de entender los ejes de transparencia, participación y colaboración ciudadana, teniendo también en cuenta la situación actual de la Isla y las mejores prácticas del modelo previo en ayuntamientos y Cabildo, así como la adaptación a un nuevo contexto digital y de sostenibilidad, en línea con el ***** Abierto, en el que se encuentran inmersas las sociedades contemporáneas.

El trabajo inicial desarrollado a partir de la técnica **DAFO** ha permitido identificar **Debilidades** (aspectos internos negativos), **Amenazas** (aspectos externos negativos), **Fortalezas** (aspectos internos positivos) y **Oportunidades** (aspectos externos positivos) en relación con el ***** **Abierto en la Isla de Lanzarote**. Esta aproximación ofrece una panorámica general que sienta las bases de la **Hola de Ruta** para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto de ***** haciendo que emerjan una serie de áreas estratégicas sobre las que pivote todo el proceso, que se concretan en áreas de acción, así como acciones/proyectos concretos. Junto con ello, se ha llevado a cabo un estudio de tendencias actuales acerca de los diferentes ejes de ***** Abierto a nivel nacional e internacional, con una identificación de las comunidades en torno al Cabildo en el ámbito de las redes sociales, un análisis de buenas prácticas en los tres ejes clave del ***** Abierto, así como la realización de entrevistas en profundidad a actores internos y externos a la organización del Cabildo Insular. También se ha realizado un taller de trabajo con personal del área de ***** Abierto de la organización de cara a lograr una visión lo más completa posible del proceso.

En líneas generales, hay que incidir en que las **prácticas actuales**, desarrolladas en los últimos años en la **Isla de ******* no han contado con una articulación homogénea entre los **diferentes ejes del ***** Abierto** y se encuentran en fase de agotamiento. Desde el punto de vista de la transparencia se ha seguido una línea de trabajo orientada al cumplimiento normativo con la legislación sobre la materia, pero sin activar otras posibles líneas de interés en torno a los datos abiertos. De la misma forma, el eje de participación ciudadana se ha desarrollado en torno a órganos y mecanismos formales, pero sin capacidad de aprovechar, por un lado, nuevas formas de gestión colaborativa, así como culturas organizativas emergentes y, por otro lado, renovadas fórmulas de colaboración con la ciudadanía en diferentes ámbitos del ciclo de políticas públicas, o bien a través de nuevos medios digitales o de comunicación social. Así, las dinámicas de gobernanza colaborativa e innovación pública se encuentran en una fase todavía muy embrionaria.

Desde este punto de partida, el análisis realizado ha puesto de manifiesto una serie de **retos que debe afrontar el Cabildo para promover la cultura y filosofía del ***** Abierto en la organización**. Entre ellos se encuentran la coordinación y colaboración entre departamentos, la escasez relativa de recursos humanos y materiales, la fragmentación del tejido asociativo, así como la situación interna de los ayuntamientos y las complejidades demográficas y económicas de la Isla. Se demuestra, en este sentido, la **necesidad de desarrollar lineamientos estratégicos que permitan la implementación de proyectos de GA** adaptados al contexto, sin

olvidar la mirada innovadora y ambiciosa que apunte hacia un crecimiento sostenido y sostenible.

En esta ruta, es indispensable el **liderazgo del Cabildo de Lanzarote como catalizador de cambios en todo el conjunto de la Isla**. Se debe avanzar hacia un uso más estratégico de las herramientas digitales, en combinación con dinámicas presenciales, que favorezcan el acercamiento a una mayor diversidad de grupos de población en espacios cada vez más híbridos. También es imprescindible que se desarrollen **iniciativas de formación y sensibilización** para el personal del Cabildo y de los ayuntamientos, así como para la sociedad en su conjunto, con la finalidad de impulsar una verdadera cultura del ***** Abierto que permee de forma transversal en distintos sectores de política pública.

Es también muy relevante la **promoción de liderazgos y referentes en ******* **Abierto, así como el fortalecimiento de las estructuras específicas** en la configuración organizativa del Cabildo. Más allá de las estructuras formales, resulta fundamental el impulso de **alianzas estratégicas** tanto dentro del Cabildo, como hacia el exterior, considerando las particularidades de los ayuntamientos, organizaciones de la sociedad civil, colectivos y otros actores que pueden enriquecer los procesos de transparencia, participación ciudadana y colaboración e innovación pública.

Todo lo anterior debería inspirar los **próximos pasos del Cabildo de Lanzarote** en materia de ***** **Abierto desde una perspectiva estratégica**. Particularmente, es necesario concretar una visión global que se pueda desplegar en un conjunto de líneas de acción y proyectos específicos a desarrollar tanto dentro del Cabildo, como en los ayuntamientos de la Isla. Por consiguiente, la disponibilidad de una Estrategia de ***** Abierto en la Isla y el Cabildo de Lanzarote es un factor clave para avanzar en esa dirección de una forma decidida y focalizada.

En conclusión, el **diagnóstico sobre ******* **Abierto** elaborado como fundamento de esta Estrategia muestra que el **Cabildo de Lanzarote** necesita dar un paso adelante desde la situación actual para evitar algunas de las amenazas presentes en el contexto, así como combatir las debilidades identificadas. Lo anterior requiere un plan de acción a través de una aproximación a un nuevo modelo que promueva la transparencia, participación y colaboración en línea con el ***** Abierto. Este nuevo modelo ha de contar como horizonte con una nueva manera de entender la gestión pública, cercana al nuevo enfoque de la Gobernanza Inteligente, a través de acciones orientadas a la creación de valor público, mediante dinámicas que promuevan la rendición de cuentas, una mejora de las decisiones públicas o la promoción de la innovación pública y social en procesos y acciones públicas concretas. Todo lo anterior se debe cimentar en torno a una serie de claves o palancas para el cambio de estrategia y formas de actuar en el día a día de la gobernanza en **** y el Cabildo de Lanzarote.

3. Bases para un Nuevo Modelo de ***** Abierto en *****

El desarrollo de una **Estrategia de ***** Abierto en la Isla de ******* se debe sostener en unas **nuevas bases para la acción**. Estas nuevas bases se han de centrar en los procesos de trabajo, la estructura organizativa dedicada, la tecnología disponible, así como la actividad de las personas involucradas en la relación con la ciudadanía. Todo lo anterior está conectado con la **nueva visión en torno al ***** Abierto, que se integra dentro de un nuevo paradigma en la gestión pública (Gobernanza Inteligente)** desarrollado a nivel internacional a lo largo de los últimos años, centrado en promover una nueva forma de comprender el ***** y la gestión de lo público. Por otro lado, la **noción de ***** Abierto pretende articular diferentes ejes** (sobre todo, transparencia, participación y colaboración) ante la necesidad de ofrecer nuevas respuestas a las demandas de tomar parte activa en las decisiones públicas por parte de la ciudadanía, así como explorar nuevas metodologías de acción ligadas al aprovechamiento de la inteligencia colectiva (ahora también inteligencia artificial) en dinámicas más horizontales. Lo anterior es todavía más imperativo en el ámbito local, en el que las administraciones públicas tienen un contacto más directo con la ciudadanía. Finalmente, esta sección concreta las **dimensiones que es necesario atender para poner en marcha el proceso de transición hacia el ***** Abierto**, con una perspectiva pensada en dotarse de unas instituciones más transparentes, participativas e innovadoras y orientadas a lograr un buen gobierno, antes de detallar posteriormente la hoja de ruta para la acción en ***** Abierto para el Cabildo de Lanzarote.

3.1. ***** Abierto dentro del paradigma de la Gobernanza Inteligente

La noción de ***** **Abierto** ha encontrado un amplio eco en el contexto social y político actual, también en las administraciones locales. A partir de la puesta en marcha de iniciativas internacionales como la Alianza para el ***** Abierto (Open Government Partnership), esta noción ha ganado espacio en la agenda pública, como un nuevo modelo de interacción socio-política en el que las relaciones entre gobernantes y gobernados se estarían transformando en torno a los ejes de (1) transparencia, (2) participación ciudadana, y (3) colaboración e innovación pública. Estos tres ejes estarían consolidando una nueva forma de gobernar lo público que alcanza a todos los niveles (local, autonómico y nacional) y poderes (ejecutivo, legislativo y judicial), es decir, lo que se ha venido a denominar Estado Abierto, dentro del **paradigma de la Gobernanza Inteligente**. Se trata de un concepto que está muy relacionado con otros tales como apertura de datos y tecnologías disruptivas, mejora de las decisiones públicas, rendición de cuentas, integridad, ciudadanía digital o interoperabilidad entre administraciones públicas, a través de los cuales se esperan importantes beneficios y se abren también desafíos ligados a la interacción con la ciudadanía dentro de un contexto social, económico o político más diverso y complejo. Al mismo tiempo, la disponibilidad de datos masivos dentro de contextos más digitalizados hace que las administraciones públicas cuenten con una oportunidad de mejorar la gobernanza pública de una manera inteligente, con mayor capacidad de percepción y anticipación.

El ***** **Abierto** se plantea cada vez más desde una **filosofía de la acción pública más participativa y colaborativa**. El proceso de las diferentes políticas públicas (educativas, sanitarias, desarrollo económico, etc.), así como el diseño e implementación de servicios públicos (actividades culturales, instalaciones deportivas, atención ciudadana, etc.) requieren de la involucración creciente de redes de actores, que van más allá de los límites de las administraciones públicas, para construir una comunidades de interés, que pueden contribuir de una forma activa en todo el ciclo:

desde la definición de los problemas a enfrentar, así como en su solución, hasta la evaluación de las soluciones adoptadas. La noción de ***** Abierto articula esa nueva manera accionar en el ámbito de lo público. De hecho, cada vez más se considera que el compromiso ciudadano es central para aumentar la confianza, legitimidad y responsabilidad de gobiernos y administraciones públicas.

La **Gobernanza Inteligente (o Gobernanza Algorítmica)** aparece como un nuevo paradigma en la gestión pública que supera los límites de la Administración Pública Tradicional, Nueva Gestión Pública y Gobernanza Pública. A lo largo de los últimos años se está produciendo el avance de una nueva ola de innovación basada en tecnologías sociales y disruptivas que permiten nuevas formas de acción política y administrativa situando a la ciudadanía en el centro. Este nuevo esquema se establece sobre una gestión pública colaborativa o la necesidad de desarrollar de manera integral los principios y ejes del ***** Abierto (transparencia, participación ciudadana, así como colaboración e innovación pública). En el siguiente cuadro aparecen las características más destacadas de los diferentes paradigmas en la gestión pública contemporánea, que sirven para contrastar con los nuevos planteamientos que derivan de la llamada Gobernanza Inteligente.

Tabla 1. Paradigmas en la Gestión Pública Contemporánea

	Administración Pública Tradicional (previo década 1970)	Nueva Gestión Pública (desde década 1980)	Gobernanza Pública (desde década 1980)	Gobernanza Inteligente o Gobernanza Algorítmica (desde década 2010)
Filosofía de referencia	Teoría política liberal. Modelo burocrático weberiano	Teoría económica. Gerencialismo (taylorismo) y nueva economía institucional	Teoría política democrática. Enfoques contingentes	Teoría política democrática. Open government. Economía colaborativa
Idea fuerza	Cumplimiento de normas y reglas	Búsqueda de la eficiencia económica	Construcción de coaliciones para lograr acuerdos	Creación de valor público a través de la colaboración con la ciudadanía
Tipo de Estado / Administración Pública	Estado garante / administración burocrática	Estado regulador / administración post-burocrática	Estado regulador / administración post-burocrática	Estado abierto y delgado / <i>lean state</i> / administración abierta, transparente y colaborativa
Papel del *****	Remar	*****	***** / construir redes	Construir redes / crear valor público
Modelo de interacción social	Jerarquía	Mercado	Red	Comunidad
Diseño	Unidades	Desagregación	Administración	Administración

Código: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 131 de 422

organizativo	administrativas integradas	de unidades en agencias (agencialización)	pública en red y partenariados público-privados	pública en red y como plataforma / halocracia
Directivos públicos	Garantes del cumplimiento de la normas y el procedimiento	Emprendedores para mejorar los resultados en términos de eficiencia económica	Dinamizadores de redes de políticas públicas	Innovadores expertos en detectar nichos de creación de valor público y co-creación con la ciudadanía
Instrumentos para solucionar los problemas públicos	Programas públicos altamente regulados	Herramientas de gestión empresarial	Redes de actores prestadores de servicios públicos	Apps, redes sociales, plataformas colaborativas, etc., big data y laboratorios de innovación
Papel de la ciudadanía	Usuario	Cliente	Ciudadanía-cliente	Ciudadanía co-productora
Rol de las Tecnologías de información y Comunicación	TIC para la automatización de tareas	TIC para la digitalización y la eficiencia	TIC para mejorar la relación con el entorno	TIC para la innovación pública colaborativa y creación de valor público

Fuente: ***** (2016b) y ***** (2016b) en base a ***** (2012), ***** (2009), ***** y ***** (2007), ***** y ***** (1998) y ***** (2003) y ***** y ***** (2011).

El enfoque de la **Gobernanza Inteligente** supone que la transparencia, participación ciudadana y la colaboración e innovación pública son nuevos patrones sobre los que explorar desarrollos futuros de la gestión pública, a partir de una suma de inteligencias. La **Gobernanza Inteligente** plantea como una necesidad de incorporación del conocimiento disperso en la sociedad (**inteligencia colectiva**) para solucionar los problemas públicos, junto con la información disponible en las estructuras administrativas del sector público (**inteligencia institucional**), al mismo tiempo que se involucran grandes datos analizados por dispositivos tecnológicos algorítmicos (**inteligencia artificial**) ***** 2021; ***** 2009; ***** 2015; ***** & ***** 2013). La suma de inteligencias que propone la **Gobernanza Inteligente** sucede dentro de una lógica en que no se desea un sector público sobredimensionado o poco ágil, sino más bien proporcionado, flexible y, en especial, inteligente y centrado en adoptar las mejores decisiones en base a datos, procedentes de cada vez más sensores y medios sociales que perciben en tiempo real el entorno, teniendo en cuenta la colaboración activa de la ciudadanía ***** & ***** 2018; ***** & ***** 2021; ***** 2015).

Esta nueva manera de entender la gestión pública (**Gobernanza Inteligente**) con diferentes actores sociales como protagonistas, supone también asumir una imagen



de **administraciones públicas como plataforma**, más que como actor único o preeminente de la acción social. La creación de valor público se refiere a que las personas que desempeñan puestos directivos en el sector público sean capaces de identificar “nichos de creación de valor”, además de establecer mecanismos y espacios de co-creación de decisiones y co-producción de servicios públicos con la ciudadanía para localizar tales espacios de mejora y afrontar nuevas soluciones a realidades que son cada vez más complejas de entender desde las instancias de ***** sin acercarse a la ciudadanía ***** 2019; ***** 2015). Como se ha mencionado, en esta labor juega un papel creciente la disponibilidad de datos masivos captados a través de diferentes dispositivos y sensores ciudadanos, a través de los que se consigue aumentar la inteligencia en la acción de gobierno, disponiendo de información más precisa sobre lo que sucede en el entorno.

La suma de inteligencias dentro de la **Gobernanza Inteligente se desarrolla a partir de diferentes instrumentos que integran datos y tecnologías de una forma creciente**. De esa manera, aparecen los portales de transparencia, la conversación continua con la ciudadana a través de plataformas sociales, la evaluación constante derivada de la trazabilidad dentro de los entornos digitales y la generalización de las comunidades de aprendizaje que ponen en funcionamiento la innovación social en la definición y solución de problemas colectivos. En otras palabras, las tecnologías sirven para desarrollar innovación pública desde una perspectiva colaborativa y centrada en generar valor público, asumiendo que éste se construye a partir de una identificación de espacios comunes de solución de problemas, en los que los datos y evidencias son cada vez más importantes, al igual que también la experimentación constante.

En todo caso, los **cambios** derivados del nuevo paradigma de la **Gobernanza Inteligente** están **abiertos**. La aparición de un nuevo modelo de gestión pública, unido a los avances tecnológicos que se están produciendo a gran velocidad, plantean un desafío para la adaptación de las administraciones públicas, ya que no está garantizado que se beneficien de sus oportunidades. Así, parecería que nos encontramos frente a una nueva manera de entender la gestión pública de corte pluralista, esto es, que se fundamenta en la aceptación de la diversidad de formas de definir los problemas, que tienen facetas multidimensionales, así como la existencia probable de soluciones variadas para los asuntos públicos. Esto se acompaña con el peso creciente de la apertura y reutilización de datos públicos, la existencia de redes sociales digitales como medios de comunicación y colaboración ciudadana, así como un creciente conocimiento social sobre las actividades de las administraciones públicas en todos los sectores.

Por consiguiente, ante la emergencia de la **Gobernanza Inteligente** (o Gobernanza Algorítmica) **hay que asumir que los poderes públicos han perdido el monopolio sobre la solución de los problemas sociales**. Por tanto, las administraciones públicas se encuentran ante el desafío, pero también la oportunidad, de combinar su conocimiento institucional interno con la experiencia externa de la ciudadanía, al mismo tiempo que se suma la inteligencia artificial combinada con los datos masivos. Con todo ello se puede plantear una nueva manera de abordar los problemas sociales desde las instituciones públicas, de cara a mejorar lo que hacen y, también, cómo lo hacen, dado que ese proceso incide en las opciones finalmente asumidas como potenciales soluciones. Dentro de este nuevo modelo de gobernanza de lo público, el ***** Abierto se convierte en la filosofía administrativa central con nuevas formas de gestión, organización y relación, y eso todavía se hace más evidente en el ámbito local, donde la interacción directa con la ciudadanía es, si cabe, todavía más intensa y necesaria.

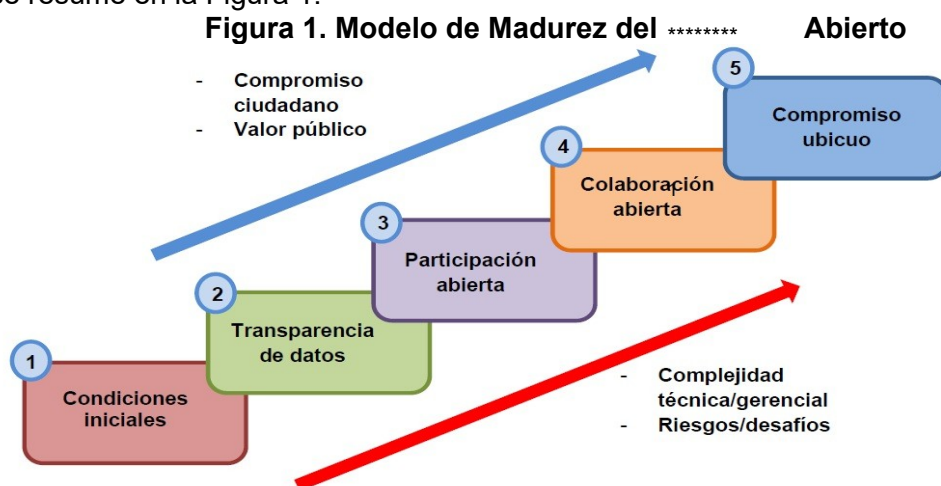
3.2. **Propuesta de Modelo de Madurez y Ejes del ***** Abierto**

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 133 de 422

La noción de ***** **Abierto** se ha planteado desde diferentes perspectivas, de manera que en este apartado se ofrece una aproximación para aclarar su alcance y pensar en su puesta en marcha, sobre todo, dentro del ámbito local. Por un lado, se propone aquí una noción de ***** **Abierto** que supone un **modelo de madurez** o modelo evolutivo *** y **** (2012). Por otro lado, se completa esa perspectiva con una visión integral en torno a un **modelo de ejes** ***** (2021; ***** y ***** 2023), a través del que se interconectan de una forma más compleja las diferentes dimensiones del ***** **Abierto**: (i) transparencia, (ii) participación ciudadana y (iii) colaboración e innovación pública. Desde esta doble óptica se ofrece una perspectiva que tiene muy en cuenta las dinámicas locales, las tecnologías involucradas, así como las capacidades institucionales del sector público.

La noción de **modelo de madurez** en ***** **Abierto** supone entender que sus diferentes dimensiones se desarrollan de una manera sucesiva respecto al nivel de complejidad/riesgos y compromiso/valor público que comportan. Las actuaciones crecen en complejidad e impacto al mismo tiempo que lo hace el **compromiso social** necesario para su puesta en marcha, el **valor público** derivado de su implantación, así como su **complejidad técnica/gerencial** y los **riesgos y desafíos** unidos a aquéllas, tal y como se expresa por sus autores originales *** y **** (2012).

El modelo planteado gira en torno a varias dimensiones: (1) El compromiso social o cívico se refiere a la manera en que la ciudadanía se involucra en cada una de las acciones que se ponen en marcha (desde un compromiso mínimo hasta la colaboración completa). (2) El valor público tiene en cuenta la capacidad de atender problemas sociales que son realmente sustantivos para una determinada comunidad social y política. (3) Por su parte, la complejidad técnica/gerencial denota los retos de gestión para una organización de todas y cada una de las acciones puestas en marcha, especialmente, en términos de recursos disponibles. (4) Lo anterior también está ligado a los riesgos/desafíos que, asociados a ellas, en la medida que cada acción o proyecto contiene potenciales desafíos, no sólo desde el plano organizativo, sino también desde la perspectiva de la confianza y legitimidad de la ciudadanía (para el despliegue de las diferentes fases del modelo de madurez, también se hace referencia a un estudio elaborado por ***** et al. (2016)). Este modelo de madurez se resume en la Figura 1.



Fuente: elaboración propia a partir de *** y **** (2012)

Como punto de partida, el ***** **Abierto** requiere **conciencia ciudadana**, junto con la **voluntad institucional**, para su puesta en marcha. O lo que es lo mismo, se necesita que el ***** **Abierto** acceda a la agenda pública porque se vislumbra

Cód. Validación: 5779URFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 134 de 422

como una cuestión clave la necesidad de mayor transparencia, el desarrollo de un mejor gobierno, la legitimización de las políticas públicas, la promoción de la eficiencia en la gestión pública, etc. ***** y ***** 2021) En este momento, las administraciones públicas deben facilitar que la ciudadanía tome conciencia de que lo público les pertenece y pueden involucrarse en lo público, sin un coste de oportunidad elevado. En consecuencia, el punto de partida es que las personas puedan involucrarse desde una perspectiva cívica en materia de ***** Abierto, bien sea a través del debate sobre el destino de los impuestos, el interés en el acceso a la información pública, la participación en órganos presenciales para interaccionar con otros actores de la sociedad civil, la aportación en los procesos de adopción de decisiones, la intervención en la manera de resolver una controversia pública, etc. En este sentido, aunque la implementación del ***** Abierto se orienta cada vez más a incorporar innovaciones tecnológicas para mediar en todos los procesos mencionados, no es menos cierto que las premisas que están detrás de la nueva filosofía de lo abierto proceden del hecho de situar a la ciudadanía en el centro, sobre todo, la conciencia de la noción de comunidad. A partir de ello el valor público se puede generar a partir del compromiso cívico en sucesivas fases.

El **nivel inicial (condiciones iniciales)** hace referencia al estadio de partida en el que dentro de una administración pública no existen todavía capacidades (o existen de una manera muy incipiente) para el ***** Abierto, por lo que tanto el valor público como el compromiso ciudadano se encuentran en su mínima expresión. Una vez existe conciencia ciudadana de la importancia del ***** Abierto, este punto de partida implica que la organización cuenta con capacidades limitadas para llevar adelante actuaciones que generen valor público, debido a diversos factores, si bien suele ser habitual la ausencia de capacidades internas o una escasa cultura de lo abierto, al margen de la no disposición de herramientas tecnológicas básicas (por ejemplo, no contar siquiera con perfiles en redes sociales o un espacio en la web sobre participación ciudadana). Por tanto, se trata de un nivel que debería estar superado en todas las administraciones públicas, al menos con un cierto tamaño, si bien es cierto que todavía se encuentra presente en algunos contextos. A modo de metáfora, en este momento la administración pública se entiende como una caja negra en la que predomina la ausencia de transparencia, la falta de comunicación directa con la ciudadanía, así como una forma altamente asimétrica de relación entre personas gobernantes y gobernadas.

En el **segundo nivel (transparencia de datos para la rendición de cuentas)** la creación de valor público y el compromiso ciudadano todavía se encuentran en un estadio inicial y centrado exclusivamente en el ámbito de la transparencia. En este nivel, se inicia el camino en la visibilidad de los procesos institucionales, bien sea por el imperativo que establece la normativa sobre transparencia, bien porque se va más allá como respuesta a las demandas de la ciudadanía o la posición en los *rankings* realizados por organizaciones en defensa del acceso a la información pública. En este estadio del ***** Abierto las administraciones públicas no suelen publicar todos los datos que sería posible dar a conocer a la ciudadanía, más allá de las normas de transparencia, bien porque técnica u organizativamente resulta todavía inviable, bien porque no se estima relevante para la organización, bien porque no se dispone de la experiencia con las tecnologías sociales necesarias para alcanzar un mayor nivel de ambición en esta etapa. En todo caso, la normativa sobre transparencia ha permitido dar un paso muy notable en el caso español, si bien los procesos organizativos internos necesarios para la actualización y gestión de los datos e información, su disponibilidad en formatos adecuados o la (re)utilización por parte de la ciudadanía son claramente mejorables.

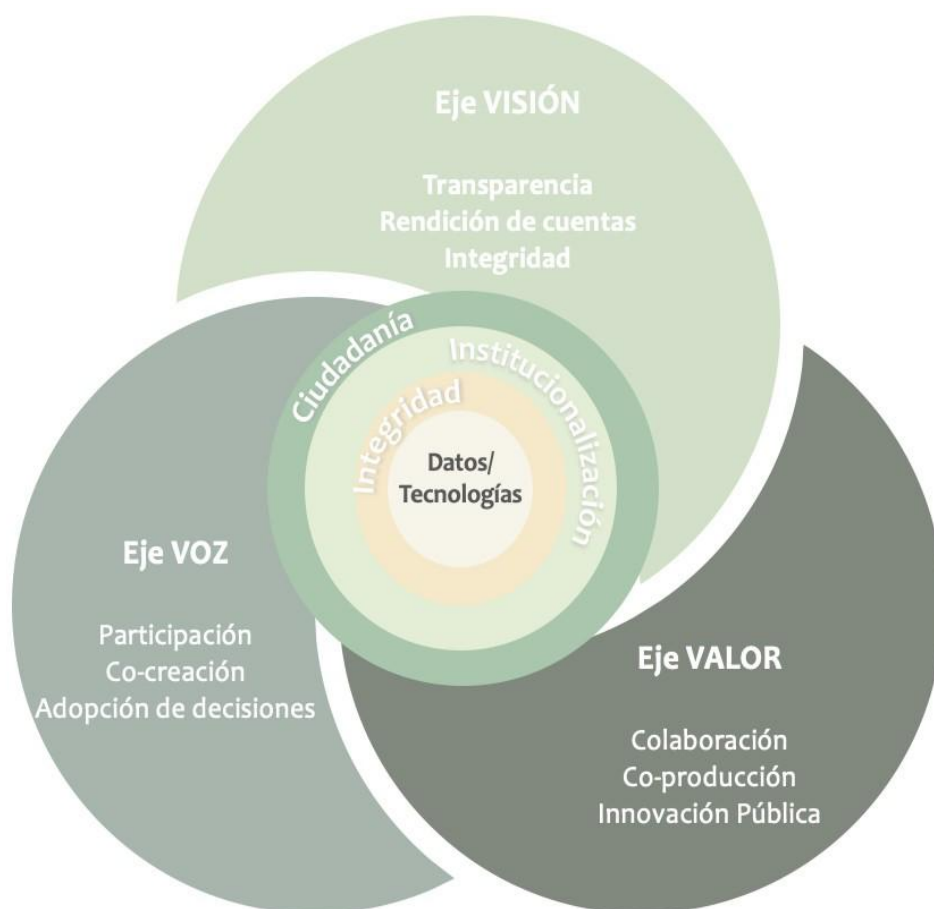
El **tercer nivel (participación ciudadana para la co-creación de mejores decisiones públicas)** se refiere directamente a la dimensión de Participación Ciudadana y su generalización en el ámbito de las administraciones públicas para la co-creación de decisiones públicas más informadas sobre diferentes temas. Una vez que los datos/información de las administraciones públicas se abren, se hace posible su utilización para aumentar el valor público en la medida que se amplía el conocimiento de la ciudadanía acerca de los problemas públicos. También en este nivel el compromiso cívico se incrementa porque la ciudadanía debe implicarse para que los procesos participativos sean una realidad. En este momento de madurez se hace cada vez más necesario el uso de medios sociales y nuevas formas de comunicación para promover la interacción con la ciudadanía y capturar la inteligencia dispersa en la sociedad. A ello se une la necesidad de abrir oportunidades nuevas al carácter individualizado de las prácticas participativas (más allá de los instrumentos convencionales de interacción a través de asociaciones o grupos de interés), combinando con los datos abiertos, así como nuevas metodologías de trabajo y canales de interacción con la ciudadanía (sobre todo, portales web especializadas de participación ciudadana). Obviamente, lo anterior aumenta la complejidad técnica de las acciones a acometer, así como los riesgos/desafíos existentes, pero también supone un potencial más alto de transformación, así como una oportunidad de conectar la apertura de las administraciones públicas con procesos para empoderar a la ciudadanía y mejorar las decisiones públicas sobre las políticas públicas.

En el **cuarto nivel (colaboración e innovación pública para la co-producción de soluciones públicas)** las administraciones públicas se centran en las oportunidades de co-producción de servicios y la innovación pública. En este nuevo nivel de colaboración e innovación con la ciudadanía se impone el desafío de generar valor añadido basado en un conocimiento profundo de las comunidades a las que se presta servicio. El hecho de que previamente se haya logrado que la ciudadanía se implique en procesos participativos permite generar espacios orientados a una mayor interacción, que en este caso está más focalizada para crear innovación en servicios, procedimientos o dinámicas concretas. En otras palabras, mientras los procesos de participación se orientan hacia procesos de adopción de decisiones sobre las políticas públicas, la colaboración abierta se centra en dinámicas de acción en torno a problemáticas más singularizadas, con un menor volumen de personas interactuando (normalmente comunidades incluyendo ciudadanía, pero también personas expertas del mundo académico, personal del sector público especializado, empresas o colectivos afectados, etc.). La noción de comunidad se convierte aquí en esencial. La colaboración con comunidades locales se hace posible de la mano de metodologías de innovación (*design thinking*, ciencias del comportamiento, etc.), dentro de nuevos espacios (laboratorios de innovación, laboratorios ciudadanos, foro de Abierto, etc.), que desafían las dinámicas institucionales más convencionales de relación entre ciudadanía y administraciones públicas. La promoción de capacidades analíticas de las administraciones públicas en esta fase se hace también importante, de cara a seguir construyendo entornos de colaboración basados en datos y evidencias, así como para lograr que la ciudadanía disponga de las capacidades necesarias para contribuir en estas dinámicas que permiten mejorar la innovación pública.

El **nivel final (compromiso ubicuo)** se perfila más como un ideal al que deben aspirar las administraciones públicas en este proceso orientado a promover la integración virtuosa de los ejes de transparencia, participación de la ciudadanía, así como colaboración/innovación pública, junto con una atención a otros ejes transversales del Abierto: datos/tecnologías, integridad, institucionalización y ciudadanía (digital). En este estadio final se lograría la integración de los diferentes componentes señalados, incluyendo la apropiación de las herramientas sociales por

parte de todas las partes actoras en las dinámicas de apertura gubernamental. En concreto, lo anterior significa que las personas y organizaciones involucradas en la actividad de ***** se encuentran familiarizadas con dispositivos digitales, aplicaciones móviles, plataformas colaborativas, etc., que se hacen cada vez más complementarias con los espacios de interacción presenciales, de manera que se camina hacia un modelo híbrido de ***** Abierto. Adicionalmente, los datos son la fuente principal de adopción de decisiones, así como de colaboración con la ciudadanía, lo que permite mayores capacidades perceptivas y anticipatorias de las necesidades sociales (ver Figura 2).

Figura 2. Ejes del *** Abierto. Visión, Voz y Valor**



Fuente: Elaboración propia, a partir de ***** et al. (2012), ***** (2021) y ***** y ***** (2023).

En definitiva, todo lo anterior requiere una **visión integral del modelo de ejes del ***** Abierto**, incluyendo (1) transparencia, (2) participación ciudadana y (3) colaboración e innovación pública, junto con, al menos, cuatro ejes transversales: (i) datos/tecnologías, (ii) integridad, (iii) institucionalización y (iv) ciudadanía (digital). En concreto, es importante aglutinar las acciones de transparencia, participación ciudadana, colaboración e innovación pública, como fórmula para lograr un mejor desarrollo del ***** Abierto. Al mismo tiempo, no hay que descartar que determinados proyectos incidan en dos o los tres ejes (transparencia y participación; participación y colaboración...), de manera que las acciones y proyectos que combinan o afectan a dos o más ejes son las que cuentan con más opciones de generar un mayor impacto y valor público para la ciudadanía. Lo anterior a veces puede no resultar sencillo en organizaciones que carecen de una visión de conjunto

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: h. ps://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 137 de 422

sobre estas áreas de actividad o en las que no se ha llegado todavía a entender la necesidad de su atención de una forma conjunta. En cualquier caso, la necesidad de promover una visión integral del ***** Abierto que permita retroalimentar a sus diferentes ejes resulta clave para que la transparencia, participación ciudadana, y colaboración e innovación pública puedan consolidarse en el ámbito local de gobierno.

Así, esta **integración virtuosa de ejes del ******* Abierto requiere también que las **personas que trabajan en las organizaciones públicas acompañen este proceso**, permitiendo su **institucionalización**, también desde la apropiación de la tecnología y su complementariedad con las redes personales dentro de las que trabajan. Todos estos mecanismos deben integrarse en las diferentes unidades administrativas, ya que en este momento las administraciones públicas han de contar con una estructura organizativa desarrollada para una Gobernanza Inteligente, de manera que la complejidad técnica y gerencial requerida suavice los riesgos y desafíos por delante. Esta nueva estructura organizativa debe concretarse en impulsar proyectos innovadores orientados en crear el máximo valor para la ciudadanía, para mejorar los servicios públicos y la calidad de vida de las personas. Sólo los gobiernos y administraciones públicas que alcancen este nivel máximo dentro del esquema evolutivo propuesto pueden considerar que están aplicando de manera completa la filosofía del ***** Abierto, tal y como se ha definido previamente, y caminar hacia mejores gobiernos, mejores administraciones, así como mayor confianza y legitimidad por parte de la ciudadanía.

Esta propuesta de integración de ejes del ***** Abierto dentro del **modelo evolutivo** propuesto parte de una **perspectiva incremental de las acciones a llevar a término**, si bien lo anterior no significa dejar de proponer transformaciones de calado o reducir la ambición de las propuestas. En términos generales, el tejido interno de las administraciones públicas es poco permeable a incorporar transformaciones de calado de manera brusca, con más oportunidades para el fracaso, de manera que las acciones a implantar según el modelo evolutivo propuesto se tendrían que considerar de manera incremental, evitando cambios de rumbo bruscos. Adicionalmente, este planteamiento evolutivo también supone que en determinados momentos los niveles planteados se encontrarán superpuestos y tenderán a desarrollarse en paralelo.

Por otro lado, el **modelo evolutivo** planteado no se define como un fin en sí mismo, sino más bien como una **hoja de ruta con la que caminar hacia un horizonte de mejora continua** ligada a la filosofía del ***** Abierto. En otras palabras, esta propuesta general de acción se debe traducir en la práctica siguiendo las características singulares de la propia organización. En este sentido, la identificación de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades son esenciales para aplicar adecuadamente las acciones de cada uno de los niveles definidos. En definitiva, el objetivo no es tanto la aplicación de esta propuesta evolutiva, sino tener siempre presente el horizonte de buen ***** que implica que la ciudadanía sea partícipe real de las decisiones públicas y las actuaciones de las administraciones públicas. Y lo anterior requiere desarrollar una serie de vectores o dimensiones clave, que a continuación se plantean considerando la situación del Cabildo y de la *****

3.3. **Evolución hacia el ***** Abierto en la ***** Vectores clave para el Cabildo**

La **evolución desde la situación de partida** hacia un **nuevo modelo de ******* Abierto en la ***** promovido desde el Cabildo ha de sostenerse sobre unos nuevos cimientos, a la luz del análisis previo y las bases conceptuales aportadas. Las dimensiones o vectores que tomamos en cuenta se inician con una nueva cultura participativa y de colaboración con la ciudadanía, sobre las que promover nuevos

valores que promuevan el ***** Abierto, tanto dentro del Cabildo, los ayuntamientos, como en el conjunto de la Isla. Junto con lo anterior, se han de promover nuevas formas de acción pública, en busca de la transversalidad del ***** Abierto en el conjunto de políticas públicas del Cabildo. En línea con ello, es preciso desarrollar nuevos fundamentos en relación con la disponibilidad de recursos del Cabildo, tanto en relación con la estructura organizativa que lidere el proceso, el capital humano y sus habilidades, la normativa en la que se encuadre sus actuaciones, así como las tecnologías digitales y sociales habilitadoras. Otro vector invita a situar la ciudadanía, cada vez más presente en entornos digitales, como núcleo de la nueva forma de entender la transparencia, participación ciudadana y colaboración e innovación pública en el Cabildo de Lanzarote. Finalmente, no se puede olvidar la necesidad de promover una colaboración interadministrativa activa y un seguimiento activo de la Estrategia, a la vez que se despliega un ***** Abierto para todas las personas. Estos vectores sirven como soporte de la Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto, que se desarrolla posteriormente.

Vector 1. Valores emergentes. Hacia una nueva cultura participativa y colaborativa desde la comunicación y cercanía

El modelo renovado de ***** Abierto en ***** supone **nuevos valores en las organizaciones de la sociedad civil y la ciudadanía, así como en la propia organización del Cabildo y los ayuntamientos de ******* Resulta imprescindible desarrollar nuevos principios a partir de los cuales consolidar el ***** Abierto, tal y como se presentan en esta Estrategia. De hecho, la Estrategia asume que, en los próximos años, la gobernanza del proceso de transición hacia un nuevo modelo de ***** Abierto en la Isla de ***** se debe apoyar en una serie de nuevos valores: accesibilidad y pluralidad, claridad, transparencia, desintermediación y empoderamiento ciudadano, disponibilidad de medios, flexibilidad y agilidad, compromiso, valor público y sostenibilidad. Algunos de los aspectos mencionados son valores alineados con las propuestas de la Gobernanza Inteligente, que conceden un nuevo papel a las personas, las instituciones políticas y administrativas, las relaciones económicas y el futuro de nuevas sociedades. Estos principios podrían, y deberían, resumirse en una propuesta de decálogo del ***** Abierto en el Cabildo de Lanzarote.

***** **Abierto accesible y plural.** Supone integrar la complejidad de una ciudadanía cada vez más diversa y plural en cuanto a orígenes, creencias y aspiraciones, al mismo tiempo que se garantiza la igualdad de oportunidades, en todas sus etapas, para lograr la integración de todos los sectores de población.

***** **Abierto claro.** La reducción de las trabas burocráticas en los procesos administrativos ligados al ***** Abierto comienza con una mayor sencillez para su puesta en práctica. Las actuaciones públicas ligadas al ***** Abierto deben inspirarse en el lenguaje claro de forma que todas las personas puedan acceder, comprender e involucrarse en ellas.

***** **Abierto transparente.** La transparencia es uno de los ejes clave del ***** Abierto, dado que es una forma de poner a disposición de la ciudadanía datos, informaciones y conocimientos acerca de las instituciones públicas para que se conozca más en detalle su funcionamiento, así como sus posibilidades para la acción.

***** **Abierto desintermediado.** La confianza en la ciudadanía por parte de las instituciones públicas es un valor esencial para un nuevo modelo de ***** Abierto. Una de las máximas expresiones de esa confianza en la ciudadanía es el fomento de la desintermediación y apoderamiento ciudadano, que suponen dejar en sus manos

parte de las decisiones, o del proceso de adopción de decisiones, que se deben adoptar sobre cómo resolver problemas colectivos.

***** **Abierto con recursos.** El nuevo modelo de ***** Abierto requiere de un compromiso de todos los actores políticos, sociales, económicos, etc., para dotarla de los medios humanos, materiales y tecnológicos suficientes, de manera que pueda conseguir los objetivos que se proponga la ciudadanía de una forma efectiva y alcanzar su institucionalización, independientemente de los cambios a nivel político.

***** **Abierto ágil y flexible.** La capacidad de adaptación a los cambios permanentes es un nuevo valor que debe estar presente en la nueva manera de entender el ***** Abierto. Esto significa desarrollar un modelo que sea adaptable a los diferentes contextos por venir y, sobre todo, a los cambios tecnológicos en marcha. Al mismo tiempo, supone explorar nuevas metodologías más ágiles para la gobernanza de las actividades públicas.

***** **Abierto comprometido y directo.** En un contexto cambiante de transformación es esencial que las nuevas prácticas participativas y colaborativas del ***** Abierto permitan a la ciudadanía involucrarse y lograr que las aspiraciones de mejora de su entorno cercano sean traducidas por las instituciones de ***** de una manera más directa.

***** **Abierto para la creación de valor público.** La evaluación del valor público de las acciones institucionales también se extiende al ***** Abierto, que se debe diseñar para mejorar el conocimiento de lo que se ofrece y entrega a la ciudadanía. Adicionalmente, el valor público supone conocer lo mejor posible las necesidades reales de las comunidades locales.

***** **Abierto más sostenible.** La sostenibilidad del ***** Abierto es un imperativo dentro de un proceso de transición energética y ecológica que deberá ser atendido en toda su extensión en espacios con potencial vulnerabilidad como las islas. Al mismo tiempo, esta orientación puede promover que el ***** Abierto contribuya a un desarrollo humano más sostenible.

***** **Abierto para la transición digital.** Otra de las grandes transformaciones del presente tiene que ver con las tecnologías digitales orientadas a mejorar la información disponible y la comunicación entre personas y organizaciones. El ***** Abierto puede nutrir la dinámica de transformación digital, a través de un uso inteligente de las tecnologías, sobre todo, promoviendo una mejor comunicación y relación con la ciudadanía.

Todo lo anterior supone también desarrollar **nuevas formas de comunicación** con la ciudadanía más cercanas y directas. En efecto, la comunicación se ha de considerar como un espacio de encuentro con la ciudadanía para promover el ***** Abierto, logrando una mayor comprensión y colaboración con las acciones públicas, al mismo tiempo que las instituciones se abren al conocimiento y contribución del entorno, desde una mayor cercanía y complicidad con las personas y organizaciones involucradas.

Vector 2. Nuevas formas de acción pública. Hacia la transversalidad del Abierto en las políticas públicas del Cabildo

Uno de los aspectos clave para dar el salto adelante que propone esta Estrategia consiste en adoptar la transversalidad de la acción pública, es decir, convertir el ***** **Abierto en un método y forma de elaboración de políticas públicas.** En

otras palabras, transversalizar el ***** Abierto significa estar presente en las políticas públicas de las diferentes áreas sectoriales del Cabildo, a lo largo de todo el ciclo, desde la identificación de un problema público y el diseño de una política, hasta su puesta en marcha y evaluación. Este enfoque comporta ir más allá de una perspectiva compartimentalizada del ***** Abierto, para lograr una conexión directa en el conjunto de las áreas funcionales de la gestión pública. Metodológicamente, esto último tiene su fundamento en la capacidad de mejorar la construcción y selección de los problemas que acceden a la agenda pública, así como el diseño e implementación de soluciones y la evaluación de los impactos alcanzados.

Si bien determinadas dinámicas de transparencia, participativas y colaborativas se encuentran presentes dentro de distintas áreas del Cabildo, se propone **ir más allá en la tensión entre la transversalidad en el conjunto de las políticas públicas e identidad propia del ******* Abierto como área de acción, o lo que es lo mismo, se trata de reconocer su naturaleza horizontal que debe permear al conjunto de la organización del Cabildo. Esa lógica supone que el ***** Abierto se ha de filtrar en el conjunto del ciclo de las políticas públicas, convirtiéndose en una forma de hacer, así como en un medio de innovación constante, que integra el conocimiento disperso en la sociedad dentro la actividad de la organización, para agregar valor público siempre con la ciudadanía en el centro.

Esta nueva manera de entender las políticas públicas lleva aparejado que **la función de ******* Abierto deberá estar presente en el resto de ámbitos funcionales del Cabildo. A modo de ejemplo, la dinamización de los procesos participativos sectoriales debe integrarse en los espacios de gestión a través de la colaboración del personal técnico especializado en cada una de las áreas del Cabildo. Así, la función de ***** Abierto pasaría de ser un espacio centralizado en una única unidad, a proponer una dinámica distribuida en el conjunto de la organización con el propósito de impulsar, dinamizar y asesorar los procesos participativos y de colaboración/innovación con la ciudadanía que se planteen en diferentes ámbitos funcionales de la organización. A nivel práctico, en el ámbito de la gestión de la transparencia, muchas administraciones locales cuentan ya con unidades de información (a la manera de la Administración General del Estado), que se encargan de garantizar el derecho de acceso y publicidad activa, como unidades especializadas en cada área funcional, que trabajan colaborativamente con un departamento que lidera la transparencia en la organización. Esa misma dinámica distribuida se puede extrapolar al ***** Abierto en general.

Este formato de transversalidad convierte al ***** Abierto en una especie de metodología aplicable a todas las esferas de acción del Cabildo, que debe ir acompañada con la disponibilidad de capital humano capacitado, nuevas formas de colaboración interdepartamental más ágiles, la cobertura regulatoria necesaria, así como una apuesta tecnológica decidida, tal y como se sugiere en las siguientes páginas. Desde el punto de vista estructural, el **Cabildo de Lanzarote requiere una adaptación de los órganos participativos**, para pasar de una lógica burocrática a otra ágil y flexible. El carácter transversal del ***** Abierto se debe acompañar por una forma maleable de relacionarse con la ciudadanía, que haga posible acometer las necesidades cambiantes en cada ámbito, colectivo o proyecto.

Esto va en línea con una perspectiva que sitúa al ciudadano en el centro, que plantea el desarrollo de acciones públicas de una manera más horizontal y directa, así como superadora de modelos participativos y colaborativos más tradicionales y apegados a lógicas altamente institucionalizadas y burocráticas. Teniendo en cuenta lo anterior, así como la situación actual del Cabildo, y la mayoría de los ayuntamientos de ***** la estructura de órganos participativos con la que se trabajaría en una

nueva etapa, podría configurarse de la siguiente manera, a nivel insular, con una posible extrapolación a nivel municipal en cada municipio.

Órgano de carácter estratégico. Consejo Insular (Municipal) de *** Abierto.**
Con atribuciones sobre el conjunto de la Isla de manera estable, funcionando de forma permanente a través de comisiones de trabajo y mesas de diálogo.

Órganos de carácter funcional. Consejos Sectoriales de *** Abierto.** Con competencias en áreas concretas de la gestión insular municipal (educación, salud, turismo, promoción económica, igualdad, medioambiente, transportes, etc.), operando de forma permanente en cada uno de los sectores con la colaboración de actores de la sociedad civil, tanto a nivel grupal, como individual.

Órganos de carácter territorial. Consejos Territoriales de *** Abierto.** Con capacidad de actuación teniendo en cuenta la estructura de núcleos poblacionales diferenciados en la Isla (barrios, distritos, municipios o áreas de otro tipo) y dando cabida a las especiales necesidades de cada uno de ellos.

Tabla 2. Estructura de Órganos para el *** Abierto**

TIPO DE ÓRGANO	ÓRGANOS ESTABLES	ÓRGANOS TEMPORALES	ÁMBITO DEL ÓRGANO
ESTRATÉGICO	Consejo Insular de (Municipal) de ***** Abierto	Comisiones de trabajo Mesas de diálogo	Isla/Municipio
SECTORIAL	Consejos Sectoriales de ***** Abierto	Comisiones de trabajo Mesas de diálogo Dinámicas proyecto	Funciones o áreas de política pública
TERRITORIAL	Consejos Territoriales de ***** Abierto	Comisiones de trabajo Mesas de diálogo	Zonas geográficas (barrios, distritos, municipios, etc.)

Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta esos diferentes tipos de órganos permanentes (estratégico, sectorial y descentralizado), hay que considerar que el planteamiento de base de esta propuesta consiste en una **desburocratización de la organización del ******* **Abierto** definida más arriba. Este esquema estructural, si bien debe ser maleable, parte de una realidad ya existente que no puede pasarse por alto. Al mismo tiempo y en línea con la lógica de transversalidad que ya hemos definido, el Cabildo de Lanzarote debería centrarse en los órganos de ***** Abierto relacionados con los ámbitos funcionales de la gestión municipal o áreas de políticas públicas. En todo caso, esta estrategia sugiere la posibilidad de reducir el número de órganos de carácter presencial y permanente, de forma que se sustituyan por instrumentos más flexibles, que se adapten a la realidad cambiante en cada momento, así como a las temáticas que se vayan generando en el futuro. De alguna manera, se trataría de ir generando una estructura orgánica menos densa, más orientada a problemas/soluciones concretas (áreas de política pública o acción sectorial) y adaptable a circunstancias cambiantes (dinámicas de trabajo por proyecto).

Vector 3. Modelo organizativo flexible. Organización para la institucionalización del *** Abierto en la estructura del Cabildo**

Una aproximación renovada al ***** Abierto necesita de una propuesta diferente de estructura organizativa para su despliegue e institucionalización dentro del Cabildo. En la sección previa se ha acometido una presentación de potenciales órganos para el ***** Abierto, que tendrían por objeto un acercamiento a las áreas clave de la gestión pública, logrando que los procesos participativos y colaborativos se inserten en el conjunto de los momentos del ciclo de las políticas públicas mediante una creciente transversalidad. A nivel interno, la estructura organizativa del Cabildo también debe responder a una nueva manera de entender el ***** Abierto, para estar presente en los correspondientes ámbitos de gestión del Cabildo, no tanto en una lógica “bajo demanda”, sino en un proceso continuo de intercambio que logra espacios de trabajo comunes, el diseño de proyectos compartidos, así como la puesta en marcha de acciones conjuntas, también integrando iniciativas ciudadanas que proceden de fuera de la organización, orientadas a la creación de valor público.

De forma práctica, esta nueva estructura organizativa se debe traducir en un **nuevo organigrama del área de ***** Abierto** dentro de la estructura de la organización. Teniendo en cuenta la realidad actual del Cabildo de Lanzarote, es necesario realizar una apuesta decidida para llevar adelante ciertas modificaciones en las formas organizativas, de cara a fortalecer el Área de ***** Abierto, estrechando su relación con la innovación tecnológica, la gestión de las redes y comunidades sociales, junto con la innovación pública y social. El organigrama del Cabildo debe caminar hacia una consolidación que ofrezca cabida a las ideas contenidas en la Estrategia de ***** Abierto y que, como se planteará después, también debe ir acompañada de formación del personal en nuevas metodologías de participación e innovación, así como comunicación social y destrezas digitales. Esta estructura también contaría con una dimensión flexible centrada en contrataciones temporales asociadas a proyectos específicos, con organizaciones (universidades, empresas, asociaciones, etc.) con las que procurar el mantenimiento de relaciones de colaboración a medio y largo plazo.

- Consejería de ***** Abierto. Responsable general del ***** Abierto (transparencia, participación y colaboración/innovación pública) en el conjunto del Cabildo de Lanzarote.
- Jefe de Departamento/Área de ***** Abierto. Perfil directivo centrado en la organización del Departamento/Área, con capacidad de interlocución con el conjunto de personal directivo del Cabildo.
- Técnicos/as superior/es de ***** Abierto. Perfil orientado a procesos participativos, innovación social y gestión de comunidades (permanente y enfoque de actividad general).
- Técnicos/as de ***** Abierto. Perfil orientado a metodologías y dinámicas innovadoras y/o gestión de tecnologías sociales (permanente y enfoque de actividad general).
- Auxiliares administrativos. Perfiles de apoyo al personal técnico (permanente y general).
- Personal de apoyo y por proyecto. Perfiles orientados a la colaboración en proyectos concretos (temporal y enfoque de actividad por proyecto), en general, pertenecientes a otras entidades colaboradoras en proyectos.

- Voluntariado y estudiantes en prácticas (temporal y enfoque de actividad por proyecto), de cara a facilitar una mayor flexibilidad y generar una mayor granularidad de las actividades en el sector social.

Este esquema de **organigrama** funcionaría con flexibilidad y se centraría en el desarrollo de una **nueva lógica de ***** Abierto** en el Cabildo de Lanzarote. Este modelo organizativo propone una asignación del personal técnico a funciones relacionadas con el ***** Abierto, pero también con capacidad de colaborar con diferentes áreas o políticas públicas municipales, asegurando la transversalidad de las funciones en las diferentes áreas de la gestión. Al mismo tiempo, otorga al ***** Abierto un papel como ámbito especializado que aspira a facilitar, dinamizar y mediar con la ciudadanía en las iniciativas y acciones públicas que se vayan promoviendo por parte de cualquiera de los actores involucrados, tanto dentro, como fuera del Cabildo. Todo lo anterior incide en la institucionalización del ***** Abierto dentro de la estructura organizativa, como requisito para su consolidación como una dimensión clave de desarrollo de la actividad político-administrativa.

El nuevo organigrama en torno a la función de ***** Abierto se podría consolidar con la puesta en marcha de **mecanismos estables de coordinación interdepartamentales**. Más allá de la posible creación de una comisión interdepartamental de coordinación de procesos participativos y colaborativos, resulta incluso más importante el diseño y puesta en funcionamiento de un sistema de gestión y seguimiento del ***** Abierto, a través del cual se consoliden entornos estables que originen y promuevan procesos participativos con sinergias interdepartamentales. Dentro de esos procesos, el personal técnico de ***** Abierto contaría con un papel facilitador de estrategias y acciones conjuntas centradas en compartir información, experiencias y casos desarrollados en diferentes ámbitos del Cabildo, al mismo tiempo que se asiste a las diferentes áreas funcionales en los procesos participativos que se vayan definiendo colaborativamente. Esta dimensión se puede completar con la elaboración de directrices y protocolos con líneas de trabajo y metodologías de actuación bien definidas sobre ***** Abierto, mejorando la involucración del conjunto de áreas del Cabildo.

Vector 4. Capital humano profesionalizado. Nuevos perfiles y competencias profesionales para el *** Abierto en el Cabildo de Lanzarote**

La propuesta de un nuevo enfoque de ***** Abierto basado en nuevos valores de actuación y comunicación, transversalidad de funcionamiento e institucionalización organizativa se debe acompañar de **nuevas capacidades y competencias profesionales del personal del Cabildo**. El equipo de personas que se encargará de desarrollar las tareas de ***** Abierto es clave para el funcionamiento adecuado del modelo propuesto. De entrada, las personas dentro del área de ***** Abierto necesitan desarrollar competencias relacionadas con las dinámicas participativas e innovadoras en espacios digitales o virtuales, más allá de los presenciales. Particularmente, los nuevos perfiles profesionales deben contar con conocimientos de dinámicas de gestión de comunidades y prácticas de innovación, tanto a nivel presencial como digitales, en este último caso, en plataformas sociales y participativas. Así, las tareas a desempeñar por estos perfiles tienen que ver con la gestión de la comunidad ciudadana dentro del ámbito funcional de actividad que se asigne en cada proyecto participativo (educación, salud, turismo, promoción económica, igualdad de género, medioambiente, etc.), colaborando en las dinámicas de identificación, selección, dinamización, mediación y facilitación de la comunidad, mediante una lógica conversacional que logre involucrar al mayor número de actores con potencial interés.

En particular, los **perfiles** del personal del área de ***** **Abierto en el Cabildo de Lanzarote** deben centrarse en dos vertientes. Por un lado, los procesos participativos, la gestión de comunidades y la innovación pública y social, que requieren conocimientos y aptitudes centradas en el contacto personal con la ciudadanía. Por otro lado, la gestión de comunidades digitales en Internet y las metodologías ágiles y de innovación que, sobre todo, requieren habilidades orientadas al contacto digital con la ciudadanía. En ambos casos, el elemento común es la capacidad de gestión de comunidades interesadas en torno a políticas públicas o problemas sociales concretos, que deberán gestionarse teniendo en cuenta que cada vez existe una mayor demanda de participación individual, más allá de las tradicionales prácticas participativas a través de asociaciones u organizaciones de la sociedad civil y órganos institucionalizados. Así, la habilidad en el uso de medios digitales, plataformas de participación e innovación y la gestión de los datos generados por comunidades digitales, se convierten también en competencias necesarias del personal a incorporar en el área de ***** Abierto.

Vector 5. Evolución normativa. Hacia una dinámica más desregulada del *** Abierto**

La **dimensión normativa** del Cabildo de Lanzarote debe **flexibilizarse para adaptarse a las oportunidades que ofrece el nuevo modelo de ***** Abierto**. Por un lado, la normativa de ***** Abierto y Participación Ciudadana se debe considerar una respuesta al compromiso de los órganos de dirección del Cabildo sobre esta política pública. Esta Estrategia sostiene que la mejora normativa en ***** Abierto debe centrarse en una progresiva desregulación de los procesos y órganos institucionalizados, al mismo tiempo que se consolida la función participativa dentro de la estructura del Cabildo. Por otro lado, la mejora regulatoria tendrá en cuenta de forma creciente el nuevo entorno digital en el que se inscriben las administraciones públicas y la ciudadanía, que afecta de forma directa al ***** Abierto, generando nuevos derechos y obligaciones. Finalmente, se deberá tener en cuenta los nuevos valores y principios de la Gobernanza Inteligente y la filosofía del ***** Abierto, así como aquella normativa sobre transparencia, acceso a la información, reutilización de datos, participación ciudadana, innovación pública, protección de datos personales, inteligencia artificial, y temáticas emergentes, que afecta a las administraciones públicas, en general, así como las entidades locales, en particular.

El modelo de ***** Abierto definido se sustenta en una **evolución normativa hacia la progresiva desregulación**. Ante modelos tradicionales de participación ciudadana altamente regulados y con una tendencia a derivar en la burocratización y cooptación por determinados actores, se propone una paulatina desregulación del funcionamiento de los órganos y procesos de actuación. En otras palabras, se promueve una reducción de la normativa en los apartados que se consideren superados por la nueva Estrategia de ***** Abierto, alineándose con estructuras organizativas más aplanadas, horizontales y transversales, en línea con un nuevo modelo organizativo (incluyendo diferentes mecanismos operativos como mesas de diálogo, foros virtuales, laboratorios ciudadanos, laboratorios de innovación pública, etc.), además de otros mecanismos de garantía y compromiso como los códigos de conducta, protocolos de acción, manuales de gestión de procesos, cartas de servicios, guías de uso, etc.

Adicionalmente, el nuevo **marco normativo** debe ser compatible con **procesos participativos y colaborativos menos formalizados, más focalizados, individualizados y multicanal**, sobre todo, a través de medios sociales y digitales de todo tipo. En este último plano, la normativa debe alinearse y estar abierta a nuevos avances tecnológicos, sobre todo, relacionados con los algoritmos y la Inteligencia

Artificial, que se irán desarrollando en el futuro próximo y necesitarán de enfoques renovados en relación con la normativa aplicable en cada caso o cómo se enmarcan las dinámicas colaborativas y de innovación con la ciudadanía, así como diferentes actores del entorno del sector público.

Junto a lo anterior, una de las opciones que se abre en las dinámicas de ***** Abierto consiste en la puesta en marcha de espacios colaborativos para la **generación conjunta de normas con la ciudadanía**, incluyendo organizaciones de la sociedad civil o personas de forma individual. En este sentido, la creación de registros de grupos de interés, directorios de organizaciones asociativas y voluntariado, así como sistemas de trazabilidad y huella normativa, publicación de agendas públicas, etc., permitirá un mejor conocimiento de la actividad pública por parte de la ciudadanía, de manera que los procesos normativos permitirán conocer quién interviene, las razones de los cambios, así como las diferentes opciones disponibles. Las tecnologías brindan una oportunidad para la participación ciudadana en la iniciativa y desarrollo de normativa de una forma más sencilla, abriendo la posibilidad a que las ordenanzas y reglamentos incluyan parte del conocimiento disperso en la sociedad.

Como se ha apuntado, la **evolución normativa** dentro del Cabildo de Lanzarote debe prestar una especial atención a la **transición digital** en marcha. Así, la normativa sobre ***** Abierto no debe desatender nuevos derechos y obligaciones sobre temáticas emergentes, incluyendo cuestiones como la protección de datos, acceso a la información, autoría, derecho al honor, intimidad y propia imagen, así como la garantía a las marcas o la propiedad intelectual y otras cuestiones dentro de entornos como las plataformas sociales, mundos virtuales, etc. Otros derechos relativos a la Gobernanza Algorítmica se están poniendo sobre la mesa, incluyendo la atención a la seguridad, el acceso a las plataformas, la evitación del daño o la reducción de los sesgos algorítmicos. En definitiva, la nueva regulación del ***** Abierto en el Cabildo de Lanzarote ha de garantizar que el canal digital de relación con la ciudadanía goza de la atención necesaria, de manera que las personas cuenten con la protección y garantías necesarias para no ver menoscabados sus derechos dentro de estos nuevos espacios de colaboración con las instituciones públicas.

Un capítulo especial se refiere a las **plataformas sociales como nuevo canal para los procesos de escucha activa, transparencia, participación y colaboración con la ciudadanía en dinámicas de ***** Abierto**. Esta dimensión requiere de una atención específica desde la vertiente normativa dentro del Cabildo de Lanzarote y en su relación con la ciudadanía. Las diferentes redes sociales existentes, así como plataformas digitales de participación requieren se inscriben dentro de regulaciones generales procedentes de entornos autonómicos, nacionales o supranacionales, si bien es cierto que requieren de una atención singularizada desde el plano de su regulación, sobre todo, si alcanzan un nivel de presencia más activa en los procesos de participación y colaboración del Cabildo. En suma, junto con documentos estratégicos de diseño y guías de uso de redes sociales, se requerirá un marco específico para garantizar que este nuevo canal de relación y comunicación con la ciudadanía puede aportar dentro de procesos de ***** Abierto innovadores.

La nueva Estrategia de ***** Abierto debe considerar los **nuevos derechos digitales** que emergen en la realidad de la Inteligencia Artificial, entre otras tecnologías disruptivas. A la luz de la *Carta de Derechos Digitales*, y en línea con la *Ley Orgánica 2/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales*, el Reglamento de Servicios Digitales (Reglamento (UE) 2022/2065 relativo a un mercado único de servicios digitales) o el más reciente Reglamento de Inteligencia Artificial (Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 146 de 422

armonizadas en materia de inteligencia artificial) se deben establecer obligaciones y derechos para la ciudadanía, con un especial impacto en las administraciones públicas. En concreto, habría que atender algunos derechos importantes, tales como: la neutralidad de Internet, acceso universal a Internet, seguridad digital, educación digital, protección de menores, rectificación, actualización de informaciones en medios de comunicación digitales, intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral, desconexión digital en el ámbito laboral, intimidad frente al uso de dispositivos de video-vigilancia y de grabación de sonidos en el lugar de trabajo, intimidad ante la utilización de sistemas de geolocalización en el ámbito laboral, al olvido en las búsquedas de Internet y en servicios de redes sociales y servicios equivalentes, así como de portabilidad en servicios de redes sociales y servicios equivalentes. Así, el Cabildo de Lanzarote debe prestar especial atención a esta nueva gama de derechos digitales, con el propósito de proteger e incentivar adecuadamente nuevos procesos participativos y colaborativos de ***** Abierto.

Como último aspecto a considerar desde esta perspectiva jurídica, la **aprobación de nueva normativa** sobre ***** **Abierto y Participación Ciudadana** por el **Cabildo de Lanzarote** debería observarse como un ejercicio de compromiso colectivo de todos los actores involucrados en la política de la Isla. Este compromiso con el ***** Abierto debería acometerse de manera concertada por todos los representantes de las diferentes opciones políticas, como una expresión de la voluntad de lograr los niveles más altos posibles de desarrollo del ***** Abierto, así como de lograr la mayor involucración de la ciudadanía en los asuntos públicos. Al mismo tiempo, se debe considerar que la dimensión normativa puede acompañarse de compromisos conjuntos sin alcance normativo, pero quizá más efectivos, incluyendo decálogos o documentos colaborativos, pactos (cívicos) con las organizaciones de la sociedad civil, así como campañas de comunicación y ejercicio de liderazgo institucional en torno al ***** Abierto.

Vector 6. Entre lo presencial y lo digital. Tecnologías sociales, plataformas participativas digitales y el futuro algorítmico del *** Abierto**

El Cabildo de Lanzarote se encuentra ante la necesidad de **promover una mayor complementariedad de canales presenciales y digitales de relación con la ciudadanía**. De cara a desarrollar un nuevo modelo de ***** Abierto en ***** es preciso comenzar con el desarrollo de una combinación de espacios presenciales convencionales con espacios virtuales emergentes, que van a ser el sustrato de muchos de los cambios ya planteados y proyectos a poner en marcha. Lo anterior supone un proceso de combinación en el que las tecnologías sociales y plataformas participativas digitales, que permiten la interacción individual con la ciudadanía, sin intermediarios, han de caminar de la mano de prácticas participativas y colaborativas presenciales, en general, mucho más mediadas por órganos institucionalizados o grupos sociales o políticos. En todo caso, se trata de una combinación que progresivamente irá dando mayor espacio a la dimensión digital, sobre todo, ante las carencias de las dinámicas presenciales convencionales, así como los cambios sociales, culturales y tecnológicos que se están produciendo y que inciden muy directamente en los grupos de edad más jóvenes, determinados sectores profesionales, así como grupos con capacidad limitada para desplazarse físicamente a las instalaciones públicas.

Dentro de esta Estrategia, las **tecnologías sociales** se consideran cruciales para **conectarse, escuchar y comprender lo que sucede en el entorno social**, de manera que el Cabildo de Lanzarote puede considerarlas como un sensor de la opinión de la ciudadanía disponible en tiempo real. Al margen de la aparición de nuevas oportunidades con la robótica o la inteligencia artificial, las redes sociales y

plataformas participativas digitales inciden en la capacidad de las administraciones públicas para conocer directamente, y sin intermediarios, datos e información sobre las opiniones, intereses, inquietudes y problemas de las personas que viven en un determinado contexto geográfico, independientemente de su ubicación. Esta función de escucha inteligente de la Isla de ***** es una de las potencialidades que el Cabildo debe plantear a la hora de utilizar las redes sociales como un mecanismo para fomentar el ***** Abierto.

El Cabildo de Lanzarote también puede usar las **redes sociales y plataformas participativas digitales** como un **espacio de colaboración con la ciudadanía**. Las dinámicas colaborativas que se destilan a partir del uso de herramientas basadas en la llamada web 2.0 deben trasladarse por el Cabildo de Lanzarote al ámbito de la participación ciudadana y la colaboración e innovación pública. En este plano es preciso mejorar la caracterización de las comunidades de personas y organizaciones de la sociedad civil de la Isla que ya están presente en las redes sociales y con las que es posible estrechar lazos, así como generar sinergias de cara a desarrollar proyectos, campañas, retos, etc., de manera conjunta y coordinada.

El enfoque de **colaboración** mediante la utilización de medios sociales digitales también puede ponerse en funcionamiento en la **dimensión interna del Cabildo de Lanzarote**. La función de ***** Abierto puede buscar la complicitad con el resto de áreas del Cabildo, como se ha mencionado, de manera que se pueda entender como una metodología en el proceso de elaboración de las políticas públicas. En estas dinámicas, la adopción y uso de tecnologías colaborativas de trabajo permitirá, no sólo facilitar la relación entre los diferentes actores y unidades involucrados, sino también promover competencias y habilidades colaborativas entre el personal del Cabildo. Esto también resulta esencial en la medida que se espera que una parte creciente de su labor tenga que ver con la gestión de las comunidades que operan en torno a la institución. Lo anterior se puede articular alrededor de una plataforma colaborativa (al modo de *Slack* u otras ya existentes en el propio Cabildo) que permita compartir documentación, comunicar, reunirse, etc., incluso con trabajo en remoto, de forma que se consoliden las dinámicas de colaboración dentro de la estructura administrativa, como un paso necesario para abrirse y colaborar con el entorno ciudadano.

En relación con lo anterior, el ***** **Abierto** en el Cabildo de Lanzarote se puede potenciar mediante la consolidación de **perfiles en redes sociales digitales**, así como dentro de una **plataforma digital participativa especializada**. La combinación de plataformas genéricas y especializadas de colaboración con la ciudadanía comienza con el uso de perfiles generales del Cabildo en determinadas plataformas (Facebook, X, Instagram, YouTube, TikTok, etc.), combinado con la posibilidad de que cada una de las áreas de gestión pueda crear su identidad digital. Esta propuesta sugiere orientarse hacia un modelo distribuido de colaboración en redes sociales digitales, que contiene una unidad central que lidera, orienta, propone y nutre los perfiles institucionales generales, colaborando ordenadamente con las unidades y áreas municipales que gestionen sus propios perfiles, adaptando la información y capacidad relacional al tipo de comunidad a la que dan servicio en cada momento.

Complementariamente, la disponibilidad de una **plataforma digital de ***** Abierto** es otro ámbito de evolución clave para el **Cabildo de Lanzarote**. En línea con otras plataformas participativas en otros entes locales nacionales y a nivel internacional, la puesta en funcionamiento de una herramienta de esta naturaleza permitirá a la ciudadanía una mayor capacidad para involucrarse directamente en los asuntos públicos y las dinámicas participativas y colaborativas activadas desde la institución insular. Por otro lado, el equipo de ***** Abierto del Cabildo estará en mejores condiciones para desarrollar un trabajo mucho más personalizado con los

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 148 de 422

grupos y sectores que conviven en la Isla, además de realizar un seguimiento más directo de los proyectos en marcha, ensanchando el elenco de procesos participativos, incluyendo foros de debate, propuestas, presupuestos participativos, concursos de ideas, retos públicos, votaciones, mini-públicos, normativa colaborativa, etc. Junto a ello, la existencia de tecnologías móviles (geo-localización y posicionamiento, apps propias o externas, herramientas multimedia, etc.) también es otro catalizador de espacios participativos especializados, así como de dinámicas más flexibles para que la ciudadanía pueda colaborar en cualquier momento y localización en la que se disponga de acceso a Internet.

En última instancia hay que hacer referencia a las nuevas oportunidades que ofrecen las **tecnologías algorítmicas y la Inteligencia Artificial**, así como otras tecnologías emergentes, en los pasos siguientes del ***** Abierto. Tecnologías como cadena de bloques (*blockchain*), análisis de datos masivos (*big data analytics*), computación en la nube (*cloud computing*) o inteligencia artificial (*artificial intelligence*) se están abriendo un hueco en las dinámicas participativas, sobre todo, por su capacidad para permitir un conocimiento más exhaustivo de la ciudadanía y sus comportamientos, permitiendo con ello afianzar un enfoque centrado en las personas y la generación de valor público. De hecho, la Inteligencia Artificial está protagonizando algunos de los avances más sustantivos en cuanto a su uso en diferentes ámbitos de los procesos de transparencia, participación ciudadana y colaboración e innovación pública. En este sentido, la incorporación de instrumentos basados en el uso de algorítmicos para el análisis de datos dentro de plataformas sociales, la automatización de procesos y tareas en plataformas digitales, la generalización de la inteligencia artificial generativa para la generación de textos (Chat GTP) o la interacción con la ciudadanía a través de asistentes virtuales (chatbots), son sólo algunos de los ejemplos que ya se pueden activar y acerca de los cuales habrá que tener muy claros los objetivos, así como los posibles riesgos derivados de su puesta en marcha.

Vector 7. Ciudadanía en centro. Hacia un *** Abierto que sitúe a las personas como núcleo de las dinámicas participativas y colaborativas**

El ***** **Abierto** se puede entender como un conjunto de dinámicas que permiten la **Gobernanza Inteligente** de la **complejidad de las sociedades democráticas** promoviendo confianza mutua entre instituciones públicas y ciudadanía. Desde ese punto de partida, la ciudadanía de ***** como objeto y sujeto del ***** Abierto, será el eje central de esta Estrategia, ejerciendo un rol protagonista de todas las acciones que se pongan en marcha desde el Cabildo y los ayuntamientos de la Isla. En línea con ello, desde las instituciones públicas se ha de actuar con confianza hacia la ciudadanía, sus capacidades y voluntad de colaboración, desde las diferencias socio-demográficas y de formas de pensar, en aras de alcanzar una Isla mejor, con mejores oportunidades y un futuro más sostenible.

La necesidad de que la **ciudadanía lanzaroteña** se sitúe en el centro de la estrategia de ***** **Abierto** invita a dedicar una parte importante de propuestas a este vector. En concreto, la ciudadanía no se puede seguir observando como un actor pasivo o sin conocimiento para contribuir a procesos participativos o de colaboración e innovación pública, sino como cómplice de la actividad pública. Por ello, la mejor manera de canalizar lo que ofrece a las instituciones es a través de dinámicas participativas más inclusivas, metodológicamente bien gestionadas, con nuevos canales disponibles, más flexibles e innovadoras. Sin lugar a dudas, la posición central de la ciudadanía es clave para lograr que las nuevas dinámicas participativas que se proponen lleguen a buen puerto, evitando sesgos socio-demográficos o dejando fuera a grupos que tradicionalmente no se involucran en la acción de ***** o tienen reticencias a interactuar con las instituciones públicas.

Todo lo anterior debe cristalizar en una apropiada **intersección** de la **dimensión individual y grupal del ***** Abierto**. La presente Estrategia de ***** Abierto no sólo pone de relieve la necesidad de desarrollar mecanismos de participación y colaboración convencionales, generalmente ligados a asociaciones o grupos de diferente tipo, sino que la disponibilidad de nuevos canales y herramientas abre la puerta a mecanismos individuales, de manera que determinados grupos de ciudadanos, que tradicionalmente no han estado involucrados en la gestión de lo público, también dispongan de posibilidades para ello. En definitiva, el punto de encuentro entre el ejercicio de ciudadanía individual y colectiva, en este caso a través de organizaciones de la sociedad civil, es otro de los aspectos esenciales para un aprovechamiento adecuado de las nuevas oportunidades en torno al ***** Abierto en la Isla de Lanzarote.

Vector 8. Colaboración interadministrativa activa. Gobernanza multinivel como catalizador del *** Abierto**

La **actuación concertada** entre **diferentes administraciones públicas** es otra de las señas de identidad de la Estrategia de ***** Abierto del Cabildo de Lanzarote. En concreto, dentro de la ***** el papel central del Cabildo puede y debe completarse con una colaboración interadministrativa activa que sitúe a los siete ayuntamientos como actores catalizadores de algunas de las acciones y proyectos previstas en la hoja de ruta para la acción. Efectivamente, la labor de impulso del Cabildo se verá reforzada en la medida que se sea capaz de conciliar las diferentes miradas y necesidades presentes en la Isla, con respeto mutuo, lealtad institucional y diversidad geográfica, así como un fuerte compromiso con la ciudadanía lanzaroteña.

Así las cosas, los **planes de acción de ***** Abierto más exitosos** son aquellos que han logrado el concurso de **diferentes niveles de ******* y/o han pivotado sobre esta lógica de **gobernanza multinivel**. A modo de ejemplo, el IV plan de acción de ***** Abierto de España, desarrollado bajo el paraguas institucional de la Administración General del Estado dentro de la Alianza para el ***** Abierto, ha sido un ejemplo de una activa colaboración interadministrativa al situar como uno de sus ejes clave la integración de compromisos procedentes de las administraciones autonómicas y locales (a través de la Federación Española de Municipios y Provincias). También es esa la voluntad prevista en el V plan de acción de ***** Abierto de España, que todavía se encuentra en fase de aprobación. Otro ejemplo en la misma línea sería el plan de acción de ***** Abierto en Euskadi, que cuenta con una estrecha colaboración entre ***** autonómico, diputaciones y ayuntamientos. En esa misma línea se ha situado la actividad del ***** canario y se prevé que siga en dicha dirección.

Por todo lo anterior, se convierte en algo necesario que el Cabildo promueva una perspectiva de **colaboración interadministrativa en el conjunto de la Isla de Lanzarote**, al mismo tiempo que este vector se convierte en un activo único de cara al futuro del ***** Abierto. Efectivamente, junto a las acciones y proyectos a poner en marcha con ese enfoque de colaboración entre diferentes administraciones públicas, resulta esencial que lo anterior pueda convertirse en la semilla de una propuesta a nivel insular de crecimiento conjunto y transversal entre todos los actores institucionales, administrativos y sociales. Todo ello, se debe asentar como modelo para otras actuaciones y retos de la Isla dentro del nuevo esquema de Gobernanza Inteligente.

Vector 9. Evaluación activa. Promoviendo un *** Abierto desde la sostenibilidad y el acceso para todas las personas**

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 150 de 422

El resto de la Estrategia destaca la importancia de una **evaluación del** ***** **Abierto** en el **Cabildo de Lanzarote**. Dentro de esta dimensión se sostiene la necesidad de incluir indicadores que permitan realizar un seguimiento del contenido, avance y resultados de la Estrategia de ***** **Abierto** del Cabildo de Lanzarote. Por un lado, la Hoja de Ruta para la Acción se sostiene en la identificación de indicadores que permitirán un conocimiento sobre el desarrollo de las actuaciones a llevar a cabo. De hecho, como sistema de gestión del ***** **Abierto** se entiende crucial la disponibilidad de datos y un cuadro de mando que permitan consolidar las actuaciones, al mismo tiempo que se van evaluando sus resultados. Así las cosas, se pone el acento en la necesidad de disponer de datos e información en tiempo real, así como un sistema (cuadro de mando) que facilite el conocimiento sobre el estado de situación de los proyectos en marcha en cada momento.

La **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de** ***** **Abierto** del Cabildo de Lanzarote define **indicadores** de desarrollo de los proyectos/acciones previstas para su implantación. Lo anterior es esencial para consolidar el seguimiento a realizar, si bien se podría extender a un análisis de las diferentes plataformas tecnológicas utilizadas, así como la percepción de la ciudadanía sobre los avances mediante acciones de comunicación, encuestas o grupos focales. Entonces, será posible conocer la opinión de la ciudadanía en relación con las actuaciones puestas en marcha, disponer de un sistema bien planificado de gestión de objetivos e indicadores en cada una de las acciones, así como actuar en tiempo real ante situaciones que así lo exijan. Si así se estima conveniente, lo anterior formará parte de un sistema a disposición de las personas que desarrollen labores directivas y técnicas relacionados con el ***** **Abierto** en el Cabildo, también dentro del resto de sus áreas funcionales.

Como se planteará a continuación, la **evaluación** de una hoja de ruta o plan de acción de ***** **Abierto** tiene que incorporar dos dimensiones clave adicionales: **impacto de género y acceso universal para todas las personas** y alineamiento con los **objetivos de desarrollo sostenible** (ODS). En el primer caso, el compromiso de las acciones en el ámbito del ***** **Abierto** con la inclusión y la eliminación de barreras de acceso y desigualdades de género es algo que se tiene en cuenta en todo momento, de forma que, desde la redacción, hasta la descripción de proyectos y acciones concretas, se tratan de adecuar a los criterios básicos en este ámbito. En el segundo caso, se plantea la necesidad de que el ***** **Abierto** en el Cabildo de Lanzarote también contribuya desde lo local a la consecución de los ODS. En todo caso, lo anterior se plantea mediante una identificación de los ODS presentes en cada una de las acciones/proyectos definidos en la Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** **Abierto** que se presenta en la siguiente sección.

4. **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de *******

Esta parte del documento desarrolla la **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de Lanzarote**. De cara a facilitar su despliegue, y considerando los vectores clave para el Cabildo, la Estrategia se define en torno a **4 áreas estratégicas**, que agrupan de una manera coherente las cuatro rutas por las que transitar: (1) comunicación, valores y cambio cultural; (2) organización, recursos y procesos; (3) ciudadanía, organizaciones de la sociedad civil y voluntariado; y (4) ayuntamientos y coordinación interadministrativa. Las 4 áreas estratégicas aglutinan un total de **21 líneas de acción**, concretadas en **85 acciones/proyectos** para su aplicación directa en Lanzarote. Adicionalmente, cada una de las acciones/proyectos contiene la **etapa** (inicial, intermedia o avanzada) para su puesta en marcha, facilitando un enfoque incremental y evolutivo, dotando de mayores garantías de éxito a la secuencia de ejecución de las actuaciones. Complementariamente, se integran **indicadores de seguimiento** de las acciones/proyectos, de cara a facilitar la evaluación a lo largo de todo el proceso de implantación.

4.1. **Área Estratégica de Comunicación, Valores y Cambio Cultural**

Dentro del **Área Estratégica de Comunicación, Valores y Cambio Cultural** se contienen una serie de líneas de acción, junto con las acciones/proyectos relacionados con la **comunicación** de la Estrategia, los **nuevos valores** que es necesario incorporar y promover **y el cambio cultural que requiere el ***** Abierto** y que el **Cabildo de Lanzarote** pretende alinear con representantes electos, personal directivo, técnico y de línea del Cabildo, ciudadanía, así como el conjunto de los ayuntamientos de la Isla. Esta área resulta fundamental para el desarrollo de la **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto**, dado que sostiene el necesario cambio cultural subyacente al cambio de modelo, genera confianza entre los actores participantes mediante una comunicación efectiva y promueve la necesidad de procesos administrativos e institucionales con valores públicos más transparentes, participativos y colaborativos. Las áreas de acción y acciones/proyectos concretos dentro del **Área Estratégica de Comunicación, Valores y Cambio Cultural** se detallan a continuación.

Línea de acción 1. **Proyectar el compromiso institucional del Cabildo de Lanzarote con el *** Abierto en la Isla****

Acción/proyecto: 1 **Comunicación pública del apoyo del Cabildo de Lanzarote al ***** Abierto**

Desde el primer momento, es necesario dar a conocer a la sociedad y a la propia organización del Cabildo de Lanzarote que existe un decidido **liderazgo político al máximo nivel**, desde la Presidencia, y mediante la Consejería de ***** Abierto. Para ello, es preciso llevar a término una **presentación pública** (rueda de prensa, evento interno, actividad abierta a la ciudadanía, etc.) de la presente **Estrategia de ***** Abierto**.

Indicadores de seguimiento

- Realización de la actividad de presentación pública de la Estrategia de ***** Abierto.
- Cantidad y diversidad de organizaciones y personas asistentes a la presentación de la Estrategia de ***** Abierto.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 152 de 422

- Menciones en medios de comunicación de la Estrategia de ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 **Identificación corporativa del Plan Estratégico de ***** Abierto**

Junto con el apoyo estratégico, desde un primer momento será necesario disponer de una **identidad corporativa** de la **Estrategia de ***** Abierto** que facilite su conocimiento dentro y fuera del Cabildo. Específicamente, se podría trabajar con el lema “**Lanzarote Abierta**” y una imagen representativa de la Isla como soporte corporativo y de comunicación.

Indicadores de seguimiento

- Disponibilidad de identidad corporativa de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de Lanzarote.
- Nivel de conocimiento e impacto de la imagen corporativa entre diferentes públicos objetivo.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 3 **Campaña de comunicación sobre ***** Abierto**

Una vez puesta en marcha la **Estrategia de ***** Abierto**, y en un momento intermedio de la misma, será necesario realizar un acercamiento de las acciones y proyectos concretos a la ciudadanía, así como a las organizaciones de la sociedad civil y ayuntamientos colaboradores, a través de una campaña de sensibilización general y presencia en medios de comunicación.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en marcha de una campaña de comunicación sobre ***** Abierto en Lanzarote.
- Cantidad y diversidad de organizaciones de la sociedad civil y personas participantes en las actividades de comunicación pública sobre ***** Abierto.
- Menciones en medios de comunicación de las actividades realizadas sobre ***** Abierto.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 4 **Acción de comunicación anual y final sobre los avances de la Estrategia de ***** Abierto**

A lo largo del despliegue y en la fase final de la **Estrategia de ***** Abierto**, considerando los indicadores de seguimiento disponibles, se pondrá a disposición de la ciudadanía un avance de resultados alcanzados a través de una actividad pública

(rueda de prensa, evento interno, actividad abierta a la ciudadanía, etc.), con fines comunicación y de difusión.

Indicadores de seguimiento

- Realización de la actividad de comunicación y rendición de cuentas final de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de Lanzarote, tanto anual como final.
- Cantidad y diversidad de organizaciones y personas asistentes a la presentación de la Estrategia de ***** Abierto.
- Menciones en medios de comunicación de los resultados de la Estrategia de ***** Abierto.

Fase intermedia y avanzada

ODS 16

Línea de acción 2. Promover el liderazgo para el cambio de modelo hacia el ***** Abierto

Acción/proyecto: 1 Elaboración de un decálogo o documento colaborativo que recoja los principios de un pacto cívico con los valores del ***** Abierto

La redacción de un decálogo con un pacto cívico por el ***** Abierto en la Isla de ***** debe resultar transversal, con lenguaje claro y ha de abrirse a todos los posibles actores implicados, que pueden ser: fuerzas políticas, sindicatos, organizaciones empresariales, personal público de diferentes niveles (local, autonómico o estatal), organizaciones de la sociedad civil y ciudadanía con carácter individual. Este tipo de pacto cívico puede adquirir la dimensión de decálogo o lista breve con puntos clave generalmente aceptados para avanzar conjuntamente en un nuevo modelo de gobernanza abierta, participativa y colaborativa.

Indicadores de seguimiento

- Disponibilidad de un documento publicado (decálogo o lista breve) que recoja los principios de un pacto cívico con los valores del ***** Abierto.
- Cantidad y diversidad de organizaciones y personas que suscriben o se adhieren de diferentes formas al decálogo con los valores del ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Apertura de la Estrategia de ***** Abierto para favorecer la contribución de todas las personas y organizaciones de la sociedad civil

La apertura de medios en varios canales y su combinación pretende favorecer prácticas de transparencia, participación y colaboración, ya que cada canal puede contar con dinámicas diferenciadas. Estos canales pueden servir para obtener información y retroalimentación del entorno de todas las personas acerca del desarrollo de la nueva Estrategia de ***** Abierto. Entre las acciones concretas se pueden plantear algunas como encuestas, consultas online, mesas o foros de diálogo, grupos de debate en plataformas digitales o presenciales, etc. Con todo ello se

pretende la apertura de la Estrategia de ***** Abierto durante su desarrollo, con la puesta en marcha de diferentes canales para valorar cambios en los proyectos en cada fase, potenciando al mismo tiempo una dinámica de comunicación más fluida con la sociedad, así como facilitando la creación de una red de personas y organizaciones interesadas en participar y colaborar con el Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Cantidad de nuevos canales de relación con la ciudadanía puestos a disposición por el Cabildo para promover el cambio de modelo hacia el ***** Abierto.
- Número y diversidad de organizaciones y personas que usan los nuevos canales.
- Calidad de las interacciones recibidas para mejorar la Estrategia de ***** Abierto a lo largo de su despliegue.

Fase inicial e intermedia

ODS 16 y 10

Acción/proyecto: 3 Creación del Foro de *** Abierto Insular, como coalición promotora y de seguimiento de la nueva Estrategia de ***** Abierto**

El Foro de ***** Abierto Insular, como coalición promotora de la Estrategia, podrá estar conformado por personal del Cabildo, y de otras instituciones colaboradoras en su caso, comprometido y con actitud positiva hacia el cambio, para destacar a un grupo de personas innovadoras de referencia con alta capacidad de liderazgo dentro de las administraciones y organizaciones sociales lanzaroteñas (asociaciones, personas del mundo académico, etc.). Este Foro deberá estar en contacto, a través de diferentes canales presenciales/virtuales, así como metodologías de trabajo, para realizar un seguimiento y validación de la implantación de la nueva Estrategia de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Creación del Foro de ***** Abierto Insular.
- Número y diversidad de organizaciones involucradas.
- Cantidad y calidad de acciones de seguimiento desarrolladas.

Fase inicial

ODS 16

Línea de acción 3. **Facilitar información clara para todas las personas**

Acción/proyecto: 1 Elaboración de un documento de “Manual de Comunicación Clara del Cabildo de Lanzarote” para ofrecer una herramienta práctica de mejora de la comunicación institucional y lenguaje claro

En línea con otras experiencias administrativas, es necesario promover que la información pública de todo el Cabildo siga unas pautas comunes para mejorar su

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 155 de 422

acceso, claridad y comprensibilidad, facilitando la transparencia, pero también la participación y colaboración.

Indicadores de seguimiento

- Elaboración de documento “Manual de Comunicación Clara del Cabildo de Lanzarote”.
- Nivel de utilización del Manual en el conjunto del Cabildo.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Puesta a disposición de toda la información sobre *** Abierto del Cabildo para que sea accesible y utilizada por todas las personas**

***** cuenta con cierta dispersión territorial y variedad de procedencia de la población, además de la existencia de grupos con necesidades especiales. Por ello, la información sobre ***** Abierto debe ser accesible para la ciudadanía, en su caso, en diferentes idiomas, facilitando la integración de un mayor número de personas, por ejemplo, a través de la página web institucional o los perfiles en redes sociales. Asimismo, es importante tener en cuenta las necesidades de colectivos con alguna necesidad especial (visual, intelectual, etc.), a quienes también se puede mejorar el acceso y uso de la información disponible en la web del Cabildo, plataformas de participación digitales o en los perfiles en medios sociales, en materia de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones realizadas para mejorar la información con accesibilidad universal sobre ***** Abierto.
- Número de espacios digitales mejorados con información sobre ***** Abierto con perspectiva de accesibilidad universal.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 3 Promoción por parte del Cabildo de licencias de uso de contenidos que posibiliten el conocimiento abierto y libre

De cara a facilitar que todos sus contenidos, documentos y materiales sean accesibles y puedan ser compartidos con más facilidad, el Cabildo promoverá el uso de licencias abiertas (como el caso de las *creative commons*). Estas licencias permiten compartir documentos y materiales con otras personas físicas y jurídicas sin coste alguno, siempre que exista reconocimiento de la autoría, permitiendo la extensión de las creaciones como bienes comunes. Lo anterior se puede iniciar en la web del Cabildo y posteriormente extenderse a otros tipos de contenidos institucionales.

Indicadores de seguimiento

- Número de contenidos publicados con licencias abiertas.

- Número y diversidad de áreas del Cabildo que ofrecen contenidos publicados con licencias abiertas.

Fase intermedia

ODS 16

Línea de acción 4. Sensibilizar dentro del Cabildo en los valores del *** Abierto en todos sus ejes**

Acción/proyecto: 1 Despliegue de acciones de sensibilización destinadas a dar a conocer los valores y ejes del *** Abierto al personal directivo del Cabildo**

El personal con responsabilidades políticas y directivas del Cabildo requiere una aproximación directa y práctica a las aportaciones del nuevo modelo de ***** Abierto para las instituciones públicas. Para ello, será necesario desarrollar una actividad orientada a sensibilizar en esta materia desde una perspectiva ejecutiva y dotar de las herramientas aplicadas para compartir esta nueva mirada en la gobernanza de las instituciones públicas.

Indicadores de seguimiento

- Celebración de una actividad de sensibilización en ***** Abierto para el personal directivo del Cabildo.
- Cantidad y diversidad de participantes en la actividad de sensibilización en ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Desarrollo de acciones de sensibilización en los valores y ejes de *** Abierto al personal técnico de las diferentes áreas de actividad sectoriales del Cabildo**

El personal técnico responsable de cada una de las áreas de gestión del Cabildo también requiere una visión directa y práctica sobre las oportunidades del nuevo modelo de ***** Abierto, si bien en este caso, dentro de las diferentes áreas de políticas públicas (personas mayores, juventud, deportes, bienestar social, atención al ciudadano, etc.). En este caso, la actividad de sensibilización también tendrá la intención de establecer las bases de una comunidad interna de personal promotor del ***** Abierto en el Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Celebración de una actividad de sensibilización en ***** Abierto para el personal técnico de las diferentes áreas de actividad sectoriales del Cabildo.
- Cantidad y diversidad de participantes y áreas en la actividad de sensibilización en ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 157 de 422

Acción/proyecto: 3 Celebración de una actividad interna general para dar a conocer los valores y ejes del *** Abierto y la necesidad de cambio cultural entre el conjunto del personal del Cabildo en todos sus niveles**

El conjunto del personal con tareas más operativas dentro del Cabildo de Lanzarote también necesita conocer las oportunidades del nuevo modelo de ***** Abierto. Esta acción consiste en la celebración de una actividad general orientada al conjunto del personal del Cabildo para dar a conocer los valores y ejes del ***** Abierto y la necesidad de transitar hacia un cambio cultural en todos los niveles administrativos.

Indicadores de seguimiento

- Celebración de una actividad de sensibilización en ***** Abierto para todo el personal del Cabildo.
- Cantidad y diversidad de participantes y áreas en la actividad de sensibilización en ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Línea de acción 5. Divulgar la cultura y valores del *** Abierto, ciudadanía digital y comunicación con tecnologías sociales y medios digitales, en el conjunto de la Isla**

Acción/proyecto: 1 Divulgación de los valores del *** Abierto a la ciudadanía, mejorando los procesos de relación con el Cabildo y destacando la disponibilidad de medios digitales y tecnologías sociales**

Los valores de apertura, participación y colaboración cuentan con un espacio creciente de presencia en los medios digitales y tecnologías sociales, donde el Cabildo debe hacer un esfuerzo por estar cada vez más presente de una forma responsable. Se promoverán así acciones en redes sociales que permitan acercar los valores y ejes del ***** Abierto a la ciudadanía de una forma clara y sencilla, de cara a aumentar la confianza y legitimidad de las actuaciones llevadas a cabo por el Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones concretas en medios y redes sociales del Cabildo orientados a promover los valores y ejes del ***** Abierto.
- Nivel de alcance de las acciones e interacciones recibidas por el Cabildo.

Fase inicial

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 2 Puesta en producción acelerada de un proyecto semilla con alta probabilidad de éxito que ilustre en la práctica el cambio cultural asociado al *** Abierto**

Durante la fase inicial de la Estrategia se debe identificar al menos una acción focalizada, concreta y centrada en promover los valores del ***** Abierto dentro y

fuera de la organización. A través de este proyecto semilla se pretende alcanzar una dinámica de arrastre de otras áreas del Cabildo, así como de diferentes colectivos de la sociedad lanzaroteña.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en operación de, al menos, un proyecto semilla demostrativo de valores de ***** Abierto.
- Número y diversidad de organizaciones, colectivos y personas involucradas en el proyecto semilla.
- Número y diversidad de áreas temáticas, organizaciones y personas participantes.

Fase inicial

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 3 Desarrollo de iniciativas lúdicas presenciales, organización de encuentros y jornadas periódicas sobre diferentes aspectos relevantes para la transparencia, participación y colaboración ciudadana

Dentro de la divulgación de la cultura de ***** Abierto, es importante desarrollar encuentros, jornadas u otras actividades que permitan promover el cambio cultural entre la sociedad de la Isla. En concreto, esas actividades se pueden asociar a otras temáticas, tales como deporte, mayores, bienestar social, emprendimiento, innovación social, turismo, jóvenes, etc., de manera que alcancen a públicos más amplios y conecten con inquietudes habituales de las personas que viven en la Isla. Por consiguiente, esto facilitará la cohesión de las diferentes áreas del Cabildo para favorecer la participación y colaboración ciudadana, sobre todo, en las que el Área de ***** Abierto pueda tener un vínculo mayor.

Indicadores de seguimiento

- Número de actividades lúdicas presenciales, encuentros, jornadas, etc., relacionadas con los valores y ejes del ***** Abierto.
- Número y diversidad de temas, organizaciones y personas participantes.

Fase intermedia y avanzada

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 4 Promoción de la Educación en *** Abierto en los centros de primaria, secundaria y bachillerato de la Isla**

La labor de divulgación de la cultura del ***** Abierto se puede realizar desde los centros educativos, planteando actividades de Educación en ***** Abierto, en línea con las realizadas en otros contextos (https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia_Home/index/Gobierno-abierto/EduGobAbierto.html). Para ello, será necesario lograr la colaboración de gestores educativos y docentes de la Isla de cara a realizar actividades de sensibilización inicial (charlas, encuentros, etc.) y posterior puesta en marcha de proyectos docentes en los que se trabajen aspectos para lograr centros educativos más abiertos, participativos y colaborativos.

Indicadores de seguimiento

- Número, diversidad y profundidad de las actividades relacionadas con los valores y ejes del ***** Abierto en centros educativos.
- Número de estudiantes, docentes y centros educativos participantes.

Fase avanzada

ODS 16 y 4

Línea de acción 6. Ejercer seguimiento, rendición de cuentas e integridad en la puesta en marcha de los procesos relacionados con ***** Abierto

Acción/proyecto: 1 Elaboración de una Guía Práctica para Proyectos de *** Abierto**

De cara a su puesta en marcha, es importante disponer de una Guía Práctica para Proyectos de ***** Abierto, que se centre en las nuevas dinámicas de transparencia, participación y colaboración. En concreto, esta Guía Práctica estaría orientada al personal interno del Cabildo, no sólo del área de ***** Abierto, de cara a facilitar la puesta en marcha de acciones y proyectos, detallando unas pautas comunes válidas para todos los sectores de actividad.

Indicadores de seguimiento

- Redacción de la Guía Práctica para Procesos de ***** Abierto.
- Nivel de difusión y uso de la Guía Práctica entre el personal del Cabildo.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Documentación de los proyectos de *** Abierto**

Puesta en marcha de un procedimiento de registro de todos los proyectos de ***** Abierto a desarrollar por el Cabildo. Lo anterior supone establecer un mecanismo de gestión ágil y sencillo, fundamentado en la Guía Práctica para Proyectos de ***** Abierto, donde se establecerán los aspectos necesarios, incluyendo una plantilla de registro, procedimiento de registro, así como los aspectos básicos para la comunicación, difusión y reutilización del proyecto, en caso necesario.

Indicadores de seguimiento

- Elaboración de un proceso de documentación, registro y difusión de proyectos de ***** Abierto, conforme a la Guía Práctica para Proyectos de ***** Abierto.
- Nivel de utilización y registro de proyectos de ***** Abierto del Cabildo.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 3 Puesta a disposición de la información acerca del cumplimiento de la Estrategia de *** Abierto**

En línea con otras acciones/proyectos y la Guía para Proyectos de ***** Abierto, es esencial que toda la información acerca de la Estrategia se encuentre a disposición de cualquier persona que desee consultarla en todo momento del ciclo de vida. Para ello se recomienda la utilización de un panel dinámico (por ejemplo, Microsoft Power BI u otros similares) atendiendo a las diferentes líneas estratégicas, áreas de acción y proyectos concretos puestos en marcha.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un espacio en la web (portal del Cabildo, portal de rendición de cuentas, etc.) con la información acerca del cumplimiento de la Estrategia de ***** Abierto.
- Nivel de utilización y cantidad de accesos al espacio web.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 4 Organización de Jornadas de Seguimiento de la Estrategia de *** Abierto orientadas a toda la ciudadanía**

Como medio de socialización y celebración del compromiso de todas las organizaciones y personas participantes y colaboradoras, tanto dentro como fuera del Cabildo, se prevé la organización unas jornadas que permitan actualizar el seguimiento de la Estrategia de ***** Abierto, y al mismo tiempo, consolidar las comunidades de actores involucrados en los procesos puestos en marcha, así como lograr un mayor compromiso con todas las acciones/proyectos de futuro.

Indicadores de seguimiento

- Celebración de un evento presencial en un momento intermedio o avanzado de la Estrategia de ***** Abierto.
- Cantidad y diversidad de personas y organizaciones participantes.
- Menciones en medios de comunicación de las Jornadas de Seguimiento de la Estrategia de ***** Abierto.

Fase intermedia

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 5 Desarrollo de un código de conducta y buenas prácticas centrado en promover la integridad en el ámbito del *** Abierto**

Dentro del Área de ***** Abierto del Cabildo, se propone la elaboración de un código de conducta interno y de buenas prácticas para promover la completa integridad en los procesos de subvenciones, contratación, etc., relacionados con la Estrategia de ***** Abierto, que pueda servir como proyecto piloto de cara a su posible extensión al conjunto del Cabildo.

Indicadores de seguimiento

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 161 de 422

- Elaboración de un código de conducta y buenas prácticas internas para el área de ***** Abierto.
- Nivel de puesta en marcha del piloto.
- Nivel de extensión al conjunto del Cabildo.

Fase avanzada

ODS 16

4.2. Área Estratégica de Organización, Procesos y Recursos

Dentro del **Área Estratégica de Organización, Recursos y Procesos** se recogen una serie de líneas de acción, junto con las acciones/proyectos relacionados con el hecho de robustecer la organización, los procesos y los recursos disponibles en ***** Abierto, que el **Cabildo de Lanzarote** debe consolidar y movilizar para llevar adelante esta Estrategia. Esta área resulta nuclear respecto de la promoción de la **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto**, puesto que supone la consolidación de los elementos estructurales ligados al propio Cabildo, que son básicos para institucionalizar el ***** Abierto. En concreto, se trata de varias dimensiones, tales como capital humano; estructura organizativa y métodos de gestión; nuevas plataformas digitales y redes sociales; y adaptación de la regulación del ***** Abierto. Las áreas de acción y acciones/proyectos concretos dentro del **Área Estratégica de Organización, Recursos y Procesos** se detallan a continuación.

Línea de acción 7. Consolidar las competencias y medios del equipo de ***** Abierto del Cabildo

Acción/proyecto: 1 Formación específica a todo el personal del área de *** Abierto en nuevas herramientas de gestión y metodologías innovadoras**

Desarrollo de un plan de actividades de formación especializada sobre las nuevas herramientas de gestión en entornos digitales colaborativos y metodologías ágiles e innovadoras para el personal del área de ***** Abierto del Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones formativas realizadas.
- Número de personas formadas en las acciones puestas en marcha.
- Valoración de las acciones formativas por las personas participantes.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Refuerzo del equipo y medios del área de *** Abierto para atender las nuevas necesidades del Cabildo**

El Cabildo requiere un crecimiento del equipo de ***** Abierto, dimensionando su número, en base a las nuevas actividades previstas en la Estrategia, de cara a facilitar su colaboración con el resto de las áreas funcionales. Al mismo tiempo, aquellas actividades que no se puedan cubrir directamente, requerirán asistencias técnicas y

colaboraciones externas para su implementación. Para el desarrollo de todo ello, se necesitarán nuevos medios humanos, así como herramientas de gestión y seguimiento de actividades a poner en marcha.

Indicadores de seguimiento

- Número de nuevos efectivos incorporados al área de ***** Abierto.
- Ratio de actividades a realizar por personal del Cabildo vs. asistencias técnicas.
- Aumento de las asignaciones presupuestarias en materia de ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 3 Desarrollo de habilidades del personal técnico de
******* Abierto del Cabildo para que pueda relacionarse de manera más**
directa con la ciudadanía y de forma excelente en el medio digital

Ofrecimiento de complementos formativos en idiomas, accesibilidad universal y en las plataformas digitales relacionadas con el ***** Abierto. Todo ello es esencial para que el personal del área de ***** Abierto disponga de las herramientas de relación necesarias para llegar a una mayor cantidad de públicos.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones formativas realizadas.
- Número de personas formadas en las acciones puestas en marcha.
- Valoración de las acciones formativas por las personas participantes.

Fase intermedia

16

Acción/proyecto: 4 Mejora de la formación junto al equipo de redes sociales del Cabildo y ampliación de su dotación y colaboración con el conjunto de áreas

Desarrollo de una línea de trabajo dirigida a potenciar las habilidades y competencias en materia de ***** Abierto del equipo de redes sociales del Cabildo, así como el fomento de las interacciones entre los perfiles disponibles en diferentes medios sociales digitales junto a miembros del área de ***** Abierto. Se pretende extraer todo el potencial de estas herramientas para la escucha inteligente y la gestión de comunidades virtuales, así como la participación y colaboración con la ciudadanía.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones formativas realizadas.
- Número de personas formadas en las acciones puestas en marcha.
- Valoración de las acciones formativas por las personas participantes.

Fase inicial

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

Línea de acción 8. Promover un modelo de organización transversal del *** Abierto dentro del Cabildo**

Acción/proyecto: 1 Establecimiento de alianzas y acuerdos con todas las áreas del Cabildo para lograr que las políticas públicas integren la perspectiva del *** Abierto**

Se ha de promover el establecimiento de espacios de entendimiento, alianzas y acuerdos con todas las áreas del Cabildo que sea posible, para que la perspectiva de ***** Abierto esté presente en todas las políticas públicas. Esto supone un paso necesario en el proceso de desarrollo de un modelo distribuido de ***** Abierto en el Cabildo. Con ello, se pretende que exista un beneficio común entre las áreas que ya realizan actividades relacionadas con alguno de los ejes de transparencia, participación y colaboración, y el área responsable de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de alianzas/acuerdos de colaboración con otras áreas del Cabildo.
- Número de proyectos que integren la perspectiva de ***** Abierto en alguno de sus tres ejes dentro del Cabildo.

Fase inicial

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

Acción/proyecto: 2 Puesta en marcha de un grupo de coordinación permanente de personal técnico especializado en *** Abierto junto con las áreas del Cabildo**

La organización de la función de ***** Abierto (transparencia, participación y colaboración) se debe realizar de forma distribuida dentro del Cabildo, con un centro funcional responsable y estable en el área de ***** Abierto, que lidere la coordinación de la materia, teniendo como aliadas las áreas funcionales del Cabildo que deseen formar parte y que puedan desarrollar iniciativas en la materia de manera desconcentrada. De cara a consolidar un modelo distribuido de organización del ***** Abierto es necesario crear un grupo de trabajo de intraemprendedores públicos que sea visible, disponga de reconocimiento y esté motivado en la puesta en marcha de proyectos concretos de la Estrategia.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un espacio distribuido de coordinación permanente sobre ***** Abierto.
- Número de áreas del Cabildo y personas intraempreendedoras colaboradoras.

Fase inicial

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

Acción/proyecto: 3 Diseño de un protocolo interno de gestión de procesos de *** Abierto**

El protocolo debe incluir las directrices organizativas en torno a la gestión distribuida y transversal del ***** Abierto, revisión del contenido de las tareas asignadas al personal de ***** Abierto, pautas que expliciten cómo desarrollar las actividades de ***** Abierto en las áreas, a quién corresponde el ejercicio de revisión y supervisión de los procesos en cada caso, así como los recursos disponibles en base a una gestión por proyectos. Este protocolo es complementario con el grupo permanente de coordinación en ***** Abierto de cara a consolidar un modelo distribuido de gestión.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un protocolo interno de gestión de procesos de ***** Abierto.
- Número de proyectos que usen el protocolo interno de gestión de procesos de ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 4 Colaboración itinerante de personal técnico especializado en *** Abierto en las áreas de gestión del Cabildo**

Se debe estudiar la posibilidad de incorporar personal especializado y de forma itinerante, capaz de promover y apoyar los procesos de transparencia, participación y colaboración con la ciudadanía que se pongan en marcha dentro de todas las áreas del Cabildo. Para ello, se puede integrar personal interno con competencias y habilidades en ***** Abierto dentro diferentes áreas del Cabildo, normalmente de manera temporal y con el propósito de generar habilidades internas en las áreas, o bien recibir apoyo externo puntual de entidades colaboradoras para sumarse a determinados proyectos.

Indicadores de seguimiento

- Número de áreas colaboradoras con el área de ***** Abierto.
- Número de personal técnico especializado en ***** Abierto que colabora con las áreas de gestión del Cabildo.

Fase intermedia

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

Acción/proyecto: 5 Despliegue de un espacio virtual de trabajo colaborativo para la gestión interna de los procesos de participación y colaboración ciudadana

La creación de una plataforma digital de trabajo debe ser accesible para todo el personal del Cabildo involucrado en procesos de participación y colaboración ciudadana, como espacio de comunicación e intercambio. Para ello, pueden utilizarse herramientas como OneDrive, GoogleDrive, Dropbox, Trello, etc., o una combinación de ellas, que permitan a los miembros de la organización compartir documentación y participar de manera colaborativa en el desarrollo de proyectos concretos.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 165 de 422

Indicadores de seguimiento

- Creación de un espacio virtual de trabajo colaborativo para la gestión interna de procesos participativos y colaborativos.
- Número de áreas y personas participantes dentro del Cabildo.

Fase intermedia**ODS 16****Línea de acción 9. Actualizar la regulación de los formatos, espacios y procesos de ***** Abierto****Acción/proyecto: 1 Revisión y aprobación de un nuevo reglamento de Participación Ciudadana en base a las nuevas realidades del ***** Abierto**

Es necesario llevar a cabo una revisión del reglamento de Participación Ciudadana que permita actualizar sus bases, considerando las nuevas realidades del ***** Abierto, tanto en términos de creciente digitalización de procesos, como de conexión con otros ámbitos como la rendición de cuentas o la innovación pública, así como aligerando los procesos y órganos de participación ciudadana.

Indicadores de seguimiento

- Revisión del reglamento de participación ciudadana vigente.
- Aprobación del nuevo reglamento de participación ciudadana por parte del órgano de ***** del Cabildo.

Fase inicial**16****Acción/proyecto: 2 Incorporación de normas de uso y protocolos para plataformas digitales y redes sociales**

Se debe promover la incorporación de documentos que especifiquen los derechos y obligaciones de las organizaciones y personas que interactúen con el Cabildo en los nuevos espacios digitales de participación y colaboración, sobre todo, de carácter digital. En particular, se deben orientar a los procesos de participación y colaboración ciudadana dentro de plataformas digitales, como a proyectos relacionados con el ***** Abierto que tengan algún desarrollo dentro de las redes sociales digitales.

Indicadores de seguimiento

- Elaboración de un diagnóstico sobre las necesidades de mejora de las normas de uso de las plataformas digitales y redes sociales para el ***** Abierto
- Elaboración de un protocolo o norma de uso de plataformas digitales y redes sociales para el ***** Abierto.

Fase inicial**ODS 16**

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 166 de 422

Acción/proyecto: 3 Mejora de la regulación de los procesos de ayudas y subvenciones para organizaciones de la sociedad civil (asociaciones, ONGs, etc.)

Se ha de llevar a cabo el establecimiento de un nuevo diseño de la regulación de los procesos de ayudas y subvenciones para el ***** Abierto del Cabildo, que debe alinearse con el eje de transparencia, perfeccionar la rendición de cuentas y facilitar la integridad. En concreto, la mejora de la regulación de estos procesos de ayudas y subvenciones en los procesos de ***** Abierto debe permitir que cualquier persona, colectivo social u organización de la sociedad civil con iniciativas de interés para el Cabildo pueda acceder a este tipo de procesos de una manera sencilla, en línea con los nuevos principios de claridad en el lenguaje administrativo y transparencia de la información pública.

Indicadores de seguimiento

- Elaboración de un diagnóstico sobre las necesidades de mejora de la regulación de los procesos de ayudas y subvenciones para el ***** Abierto.
- Número de cambios concretos en la regulación de los procesos de ayudas y subvenciones para el ***** Abierto.

Fase intermedia**ODS 16****Acción/proyecto: 4 Mejora de la trazabilidad de los procesos regulatorios, habilitando sistemas de “huella normativa” en la elaboración de normas**

Incorporación de trazabilidad de los procesos regulatorios del Cabildo, a través de la habilitación de sistemas de huella normativa en la elaboración de normas. A través de esta iniciativa se podrá transparentar la intervención de todos los participantes en todo el ciclo de los procesos de creación y reforma normativa del Cabildo, comenzando por la publicación de trámites y documentos relevantes que se van generando. Además, se podría incorporar la consulta pública previa, la aprobación del proyecto por el órgano de ***** del Cabildo, así como la aprobación definitiva.

Indicadores de seguimiento

- Elaboración de un procedimiento de huella normativa en la elaboración de normas del Cabildo.
- Número de normas que siguen el procedimiento de huella normativa.

Fase avanzada**ODS 16****Línea de acción 10. Integrar una plataforma de participación digital en la nueva Estrategia de ***** Abierto****Acción/proyecto: 1 Creación de una plataforma digital de participación y colaboración ciudadana**

Cód. Validación: 5779JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 167 de 422

Durante los primeros momentos de la Estrategia de ***** Abierto se debe poner en funcionamiento una plataforma digital de participación y colaboración ciudadana, usando software de fuente abierta (por ejemplo, Cónsul). Esta plataforma digital debe convertirse en uno de los ejes centrales de la Estrategia de ***** Abierto, a partir de la que hacer pivotar procesos de participación y colaboración con la ciudadanía, así como las actuaciones necesarias que estén relacionadas con la Estrategia.

Indicadores de seguimiento

- Creación de una plataforma digital de participación y colaboración ciudadana, usando software de fuente abierta (por ejemplo, Consul).
- Número de funcionalidades de la plataforma digital puestas en marcha.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Integración y dinamización gradual en la plataforma digital de proyectos de *** Abierto de diversa índole iniciando un proyecto demostrativo con alta probabilidad de éxito**

Dentro de la plataforma digital de participación y colaboración ciudadana se espera la incorporación progresiva de diferentes proyectos de ***** Abierto. Es necesario comenzar con un proyecto demostrativo con alta probabilidad de éxito dentro de la nueva plataforma digital, que sirva como referencia para el resto de iniciativas y proyectos a poner en marcha y establezca unos patrones de funcionamiento que puedan ser replicables posteriormente en las iniciativas posteriores.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en marcha de un proyecto demostrativo con alta probabilidad de éxito.
- Número de personas activas en la dinamización de contenidos y actividades.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 3 Formación a personas usuarias (administradores, dinamizadores, gestores de contenido y equipo de redes sociales) sobre la plataforma digital de participación y colaboración ciudadana

De cara a que la plataforma digital funcione adecuadamente y se convierta en un soporte central de los proyectos de ***** Abierto es necesario acometer acciones formativas focalizadas. A partir de la creación de un manual de uso, se deberá capacitar a todo el personal del Cabildo que pueda usar la plataforma: personal del área de ***** Abierto, responsables y técnicos de diferentes áreas funcionales, así como el equipo de redes sociales del Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Elaboración de un manual de uso de la plataforma digital de participación y colaboración ciudadana, incluyendo cuestiones clave: formación a usuarios, accesibilidad y verificación/seguridad, normas de uso, protocolos de ayuda y asistencia en la navegación.

- Número de personas capacitadas potenciales usuarias de la plataforma dentro del Cabildo, así como nivel de diversidad de áreas funcionales.

Fase intermedia

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 4 Desarrollo completo de las funcionalidades disponibles en la plataforma digital para el *** Abierto**

De cara a lograr que los procesos de ***** Abierto consigan el mayor nivel de desarrollo posible, se espera la incorporación de una serie de funcionalidades de la plataforma digital, al menos, debates, votaciones, presupuestos participativos y normativa colaborativa.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en marcha del conjunto de las funcionalidades de ***** Abierto disponibles en la plataforma digital.
- Número de proyectos que usan cada una de las funcionalidades para su desarrollo.

Fase avanzada

ODS 16

Línea de acción 11. Adecuar los procesos internos del Cabildo relacionados con el *** Abierto**

Acción/proyecto: 1 Adaptación de la página web del Cabildo a la nueva Estrategia de *** Abierto**

Otro de los espacios digitales que se debe adaptar es la página web del Cabildo. Concretamente, la página web se debe convertir en un sólido apoyo que sirva de punto de encuentro con la ciudadanía en los tres ejes del ***** Abierto (transparencia, participación y colaboración). Aparte de incorporar información básica del área de ***** Abierto, se debe convertir en un espacio de promoción del acercamiento a la ciudadanía en línea con los nuevos valores de la Estrategia.

Indicadores de seguimiento

- Actualización del espacio de ***** Abierto en la página web del Cabildo.
- Nivel de Integración de las secciones sobre transparencia, participación y colaboración en un único espacio de la web del Cabildo.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Ajuste del sistema de quejas y reclamaciones del Cabildo a la nueva Estrategia de *** Abierto**

Junto con la página web, otro de los espacios digitales que se debe adaptar es el sistema de quejas y reclamaciones a través de la sede electrónica del Cabildo. De

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 169 de 422

entrada, el nuevo modelo se podría ampliar a sistema de quejas, reclamaciones, sugerencias y felicitaciones del Cabildo, de manera que se oriente a lograr una mayor interacción por parte de la ciudadanía lanzaroteña y una colaboración creciente, con una dinámica también positiva, y no sólo reactiva. Al mismo tiempo, el sistema debe generar todas las sinergias posibles con el área de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Nivel de adaptación del sistema de quejas y reclamaciones del Cabildo a las sugerencias y felicitaciones.
- Nivel de uso de las quejas, reclamaciones, sugerencias y felicitaciones desde una perspectiva de ***** Abierto.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 3 Desarrollo de nuevas herramientas digitales alineadas con el *** Abierto**

El Cabildo de Lanzarote puede aprovechar una serie de herramientas disponibles para mejorar los procesos de información y relación con la ciudadanía. Además del canal de información en WhatsApp, se pueden incorporar otros en la web como los formularios online para lograr retroalimentación directa y rápida, los comentarios abiertos en las publicaciones, el etiquetado, sindicación y valoración de contenidos, la creación de listas de distribución, la consulta pública en proyectos normativos, apps para móviles sobre datos públicos abiertos o atención a demandas de participación y colaboración de la ciudadanía, etc.

Indicadores de seguimiento

- Número de nuevas herramientas abiertas y mejoradas relacionadas con ***** Abierto.
- Nivel de utilización de los nuevos procesos por parte de la ciudadanía.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 4 Colaboración en el uso de las plataformas y redes sociales generalistas del Cabildo para su conexión con el enfoque de *** Abierto**

Junto a los procesos anteriores, es importante dar un impulso al uso de las redes sociales del Cabildo desde la perspectiva del ***** Abierto. Dentro de los perfiles generales del Cabildo es posible contribuir a su desarrollo mediante la alineación con los objetivos de la Estrategia y la generación de contenidos específicos de interés. Para ello, se pueden abrir perfiles sectoriales dependiendo de las necesidades de cada área del Cabildo. También es posible desarrollar procesos de monitorización de contenidos, análisis de sentimiento y escucha activa e inteligente de la conversación en tiempo real en cada uno de los perfiles disponibles. Asimismo, se puede crear una comunidad interna de gestores de perfiles en redes sociales para colaborar en el desarrollo de contenidos sectoriales y generales.

Indicadores de seguimiento

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 170 de 422

- Cantidad de contenidos presentes en los perfiles generales del Cabildo en redes sociales digitales centrados en el ámbito del ***** Abierto.
- Número de nuevos perfiles abiertos en diferentes plataformas sociales digitales en diferentes áreas del Cabildo.
- Número de procesos de monitorización y escucha activa en redes sociales.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 5 Estudio de la creación de perfiles del área de *** Abierto en las plataformas sociales digitales**

Además de los perfiles generales del Cabildo es posible incorporar perfiles específicos del área de ***** Abierto. Además de valorar la posibilidad de tener presencia en plataformas digitales generalistas como Facebook, X, LinkedIn, Instagram, YouTube, o TikTok, también se puede explorar la utilización de una corriente de blogs (ideal para promover colaboración con áreas sectoriales) o promover el uso de plataformas de mensajería (WhatsApp, Telegram, etc.) dinamizados por el personal del área de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Estudio sobre la viabilidad de la presencia del área de ***** Abierto en plataformas sociales digitales.
- Número de nuevos perfiles abiertos en diferentes plataformas sociales digitales del área de ***** Abierto.
- Nivel de uso de los nuevos perfiles de información y relación con la ciudadanía.

Fase intermedia

ODS 16

Línea de acción 12. Incorporar un sistema de gestión del *** Abierto para la dirección**

Acción/proyecto: 1 Utilización de los indicadores de seguimiento del Plan Estratégico a través de un cuadro de mando para la dirección

La presente Estrategia de ***** Abierto se debe fundamentar en una serie de indicadores de seguimiento que permitan conocer en todo momento el estado de desarrollo de cada proyecto. Lo anterior puede constituir el fundamento de un cuadro de mando para la dirección que sirva para disponer de información actualizada y observar posibles cambios y oportunidades de mejora en el proceso de implantación del Plan Estratégico.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un cuadro de mando a partir de todos los indicadores de seguimiento de la Estrategia de ***** Abierto.
- Nivel de uso del cuadro de mando en diferentes áreas del Cabildo para mejorar su actividad en relación con el ***** Abierto.

Cód. Validación: 5779JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://sede.cabildodelanzarote.es/portal-sede/validador>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 171 de 422

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Desarrollo de un sistema de monitorización y análisis de grandes datos en redes sociales y plataformas digitales del Cabildo con Inteligencia Artificial

Junto al cuadro de indicadores generales de implantación de proyectos del Plan Estratégico, el contenido de la misma cuenta con una fuerte orientación hacia las redes sociales y plataformas y medios digitales para promover la transparencia, participación y colaboración. A partir de ello, se puede adoptar un sistema de monitorización y seguimiento de las redes sociales digitales que permita informar el ámbito del ***** Abierto y, en su caso, la gestión general del Cabildo. Concretamente, el uso de tecnologías para el análisis de datos masivos y la utilización de herramientas basadas en la inteligencia artificial pueden ayudar en el seguimiento de los procesos de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Adopción de una herramienta de monitorización y escucha inteligente en redes sociales y plataformas digitales de participación y colaboración.
- Adopción de una herramienta basada en el análisis de grandes datos con inteligencia artificial para mejorar el funcionamiento de los procesos de ***** Abierto.

Fase avanzada

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

4.3. Área Estratégica de Ciudadanía, Organizaciones de la Sociedad Civil y Voluntariado

Dentro del **Área Estratégica de Ciudadanía, Organizaciones de la Sociedad Civil y Voluntariado** se contienen una serie de líneas de acción, junto con las acciones/proyectos, orientados a dar protagonismo a la ciudadanía, las diferentes organizaciones civiles y de voluntariado de la Isla, de cara a promover el *****

Abierto en el **Cabildo de Lanzarote**. Este área es fundamental en el desarrollo de la **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto**, puesto que sitúa el protagonismo en las personas y organizaciones no gubernamentales y sin ánimo de lucro de la Isla. En particular, se atienden varias dimensiones, entre las que destacan cuestiones como transparentar los actores de ***** Abierto presentes en la Isla, desarrollar nuevos espacios y mecanismos de transparencia, participación y colaboración con la ciudadanía, promover una mayor involucración de la ciudadanía en la nueva plataforma digital de ***** Abierto del Cabildo o facilitar un enfoque inclusivo de ***** Abierto. Las áreas de acción y acciones/proyectos concretos dentro del **Área Estratégica de Ciudadanía, Organizaciones de la Sociedad Civil y Voluntariado** se detallan a continuación.

Línea de acción 13. Transparentar los actores del *** Abierto en la Isla**

Cód. Validación: 5779JRFGEYS23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 172 de 422

Acción/proyecto: 1 Apertura de un catálogo de personas emprendedoras con voluntad de participar y colaborar con el Cabildo para promover

Abierta

La Estrategia de ***** Abierta se fundamenta en un compromiso firme con la transparencia, participación y colaboración con todas las personas de la Para ello, es necesario promover un acercamiento a la sociedad a nivel individual para que aquellas personas que lo deseen y a título individual, puedan formar parte de un catálogo de personas innovadoras, con interés en participar y colaborar con el Cabildo de Lanzarote en los procesos de ***** Abierta, como medio de contacto y reconocimiento.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un registro de personas innovadoras y, en su caso, publicación en la web del Cabildo.
- Cantidad y crecimiento de personas incorporadas en el registro.
- Diversidad de intereses y áreas de actividad.

Fase inicial

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 2 Disponibilidad de un registro de entidades asociativas de la Isla, incluyendo su área de actividad y formas de contacto

El Plan Estratégico se centra en un compromiso firme con la transparencia, participación y colaboración con todas las entidades asociativas de la En este caso, es imprescindible disponer de un registro de todas las asociaciones que operan en la Isla de cara a sumarlas a los procesos relacionados con el ***** Abierta que se promuevan durante los próximos años. Adicionalmente, lo anterior también permitirá que la ciudadanía pueda disponer de una mayor información sobre las actividades que realizan, así como las oportunidades de colaboración con ellas.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un registro de entidades asociativas de la ***** y publicación en la web del Cabildo.
- Cantidad y evolución de organizaciones incorporadas en el registro.
- Diversidad de intereses de las organizaciones incorporadas en el registro.

Fase inicial

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 3 Creación de una comunidad de personas voluntarias activas

El sector del voluntariado incluye personas que participan en programas de diferentes entidades sociales. Se pretende generar un espacio auspiciado por el Cabildo para identificar a las personas voluntarias de la ***** de cara a brindarles la oportunidad de conectarse con otras personas con sus mismas habilidades, en el

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 173 de 422

mismo sector de actividad o con un nivel de experiencia equivalente. Con ello, se pretende que esta comunidad de voluntariado se acerque a los procesos de ***** Abierto del Cabildo, mediante la facilitación de conexiones, sinergias y oportunidades comunes.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un registro de personas voluntarias y, en su caso, publicación en la web del Cabildo.
- Cantidad y crecimiento de personas incorporadas en el registro.
- Diversidad de intereses personales y áreas de actividad.

Fase inicial

ODS 16 y 11

Línea de acción 14. **Desarrollar nuevos espacios y mecanismos de innovación con la ciudadanía**

Acción/proyecto: 1 Puesta en marcha del Laboratorio de Innovación Pública de *****

Considerando la necesidad de creación de nuevos espacios de colaboración con la ciudadanía y determinados colectivos clave de la Isla, iniciar la andadura del Laboratorio de Innovación Pública de ***** (LIP Lanzarote) tendrá como principal objetivo afrontar retos públicos a través de nuevas metodologías ágiles y orientadas a la experimentación y creación de prototipos de soluciones a problemas públicos, así como implantar dinámicas de innovación en el conjunto de la Isla.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un Laboratorio de Innovación Pública.
- Cantidad y diversidad de personas y organizaciones colaboradoras.
- Cantidad y diversidad de proyectos puestos en marcha.

Fase inicial

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

Acción/proyecto: 2 Generación de comunidades de colaboración con el Cabildo para la co-producción de servicios y soluciones

Los procesos de ***** Abierto requieren la construcción de comunidades de colaboración para la co-producción de servicios y soluciones a nuevos desafíos y retos colectivos, en los entornos presencial y digital, involucrando a personas de la Isla a nivel individual, pero también a organizaciones de la sociedad civil, empresas y otros actores. Estas comunidades de colaboración deberían incluir también a personal público, equipos de diseñadores, desarrolladores, personal académico, etc., que se activarán mediante metodologías innovadoras para ofrecer soluciones a algún problema público dentro de los nuevos espacios de colaboración del Cabildo (LIP Lanzarote).

Indicadores de seguimiento

- Número de comunidades de participación y colaboración creadas.
- Cantidad y diversidad de personas y organizaciones colaboradoras.
- Cantidad y diversidad de proyectos puestos en marcha.

Fase intermedia

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 3 Activación de espacios de gobernanza colaborativa (innovación social, mini-públicos, crowdsourcing, etc.)

La maduración del ***** Abierto tiene como una de sus aspiraciones generar dinámicas de desintermediación donde la ciudadanía y las organizaciones de la sociedad civil son capaces de compartir decisiones sobre problemas públicos que afectan a una comunidad concreta (a nivel de calle, barrio, distrito, municipio, etc.), sin necesidad de una intervención directa de actores institucionales, más allá de la aportación de apoyo metodológico o el compromiso de aceptación de la decisión adoptada después de un proceso deliberativo. Otra de las opciones más recientes para la profundización en el ***** Abierto tiene como protagonista a los mini-públicos o el uso del sorteo para la selección de un grupo representativo de personas de una determinada comunidad para informar el debate público (transparencia), mejorar los procesos de adopción de decisiones (participación) o colaborar en la solución de un determinado problema colectivo (colaboración).

Indicadores de seguimiento

- Número de espacios de innovación social o mini-públicos creados.
- Cantidad y diversidad de personas y organizaciones colaboradoras.
- Cantidad y diversidad de proyectos puestos en marcha.

Fase avanzada

Todos los ODS. Puede contribuir a todos o varios ODS dependiendo de las áreas del Cabildo involucradas

Acción/proyecto: 4 Estudio de la viabilidad de cesiones de espacios públicos para iniciativas ciudadanas de *** Abierto**

El Cabildo de Lanzarote cuenta con una variedad de espacios y equipamientos públicos distribuidos en toda la Isla. Se puede llevar a cabo un análisis y diagnóstico de la viabilidad de ofrecer espacios públicos del Cabildo para poner en marcha iniciativas colaborativas, de manera que resulten emblemáticos para la comunidad local, al mismo tiempo que con ello se promueve la desintermediación institucional en ciertos procesos de adopción de decisiones públicas, por ejemplo con jóvenes, mayores o entidades asociativas, que se adoptarían directamente por las personas afectadas.

Indicadores de seguimiento

- Puesta a disposición de un programa de cesión de espacios públicos para iniciativas de participación y colaboración ciudadana.
- Número y diversidad de organizaciones y personas beneficiarias.

Fase avanzada**ODS 16 y 11****Línea de acción 15. Apoyar, visibilizar y premiar el ***** Abierto****Acción/proyecto: 1 Promoción de la visibilidad de la actividad asociativa y ciudadana**

Además de dotar de una mayor cantidad de recursos y ofrecer un sistema más accesible y transparente, el Cabildo debe llevar a cabo medidas orientadas a dotar de mayor visibilidad a la actividad que llevan a término organizaciones de la sociedad civil y ciudadanía en general. Concretamente, se puede facilitar la publicación en la web y perfiles en redes sociales del Cabildo de memorias de actividades, agendas ciudadanas, divulgación de actividades de asociaciones. También se puede plantear un sistema de menciones públicas para agradecer la participación y colaboración en iniciativas relacionadas con el ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de actividades orientadas a mejorar la visibilidad de la actividad asociativa y ciudadana.
- Número y diversidad de organizaciones y personas beneficiadas por las acciones del Cabildo para mejorar su visibilidad.

Fase intermedia**ODS 16 y 11****Acción/proyecto: 2 Puesta en marcha de actuaciones para dar apoyo directo al tejido asociativo de *******

Aquí se pretende desarrollar una mejora del sistema de ayudas y subvenciones que fomenta actuaciones del tejido asociativo de la Isla. Lo anterior se puede conseguir no sólo a través de la mejora regulatoria o un aumento de las cantidades económicas disponibles, sino también a través de un sistema más accesible, comprensible y transparente, al menos, en lo que corresponde al ámbito del ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en marcha de un sistema de ayudas y subvenciones públicas renovado conforme a criterios accesibles y transparentes en ***** Abierto.
- Número de organizaciones de la sociedad civil beneficiadas por el nuevo sistema.
- Valoración de las entidades participantes del nuevo sistema.

Fase intermedia**ODS 16 y 11****Acción/proyecto: 3 Creación de un premio para los mejores proyectos de ***** Abierto de *******

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 176 de 422

La consolidación de la Estrategia de ***** Abierto debe ir acompañada de diferentes propuestas para visibilizar y dar apoyo a las iniciativas de ***** Abierto. Una de las iniciativas que puede favorecer un mejor conocimiento de la comunidad del ***** Abierto en la Isla es la creación de los premios a los mejores proyectos e iniciativas desarrollados por alguna persona, a nivel individual, organización de la sociedad civil, empresa o bien entidad pública diferente del Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un premio para los mejores proyectos de ***** Abierto de la Isla.
- Número y diversidad de proyectos/acciones sobre ***** Abierto premiados.

Fase intermedia

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 4 Participación del Cabildo de Lanzarote en congresos nacionales sobre modernización e innovación de la Gestión Pública

Se propone la participación del personal del directivo y técnico del área de ***** Abierto del Cabildo, de manera individual o en colaboración con otras entidades colaboradoras externas, en congresos nacionales sobre modernización e innovación de la Gestión Pública. El propósito de lo anterior consistirá en dar máxima visibilidad a los proyectos más evolucionados de la Estrategia de ***** Abierto y así promover un mayor intercambio con otros actores del entorno a nivel canario y nacional.

Indicadores de seguimiento

- Número de congresos sobre modernización e innovación pública en los que se acepta la participación del Cabildo de Lanzarote.
- Número y diversidad de proyectos/acciones sobre ***** Abierto presentados.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 5 Mejora de la actividad interasociativa con iniciativas de participación y colaboración que aporten valor público

De cara a lograr valor público derivado de las iniciativas de ***** Abierto, se debe promover una mayor colaboración entre las organizaciones de la sociedad civil de la Isla. Para ello, se pueden llevar a cabo concursos, talleres, seminarios, ferias, etc., relacionados con alguna cuestión de interés común que permitan el fomento de la colaboración entre diferentes colectivos ciudadanos u organizaciones de la sociedad civil.

Indicadores de seguimiento

- Número de actividades orientadas a mejorar la actividad interasociativa en la Isla.
- Número y diversidad de organizaciones participantes.

Fase intermedia**ODS 16 y 11****Acción/proyecto: 6 Aprovechamiento de los datos abiertos del Cabildo
para el ***** Abierto**

El Cabildo de Lanzarote cuenta con una gran cantidad de datos que pueden ser puestos a disposición de la ciudadanía, no sólo para mejorar la transparencia, sino también como mecanismo de fortalecimiento de la participación y colaboración. La creación de un espacio de aprovechamiento de los datos públicos abiertos debe ir más allá de la creación de un portal, sobre todo, para involucrar a colectivos con interés en los asuntos públicos, tales como personal académico, operadores jurídicos, periodistas, personal del sector jurídico, jóvenes, empresarios, etc. Lo anterior se puede complementar con la elaboración de catálogos temáticos relativos a la Isla, así como la creación de herramientas para la visualización y uso de los datos abiertos.

Indicadores de seguimiento

- Disponibilidad de un espacio web de datos abiertos del Cabildo.
- Número de funcionalidades orientadas a promover la participación y colaboración con el Cabildo.
- Número y diversidad de proyectos puestos en marcha gracias al uso de datos abiertos del Cabildo.

Fase avanzada**ODS 16****Acción/proyecto: 7 Estudio de la posibilidad de introducir un sistema de
incentivos y nudges (empujoncitos) para premiar y favorecer la
participación en proyectos de ***** Abierto**

Los sistemas de incentivos y empujoncitos (*nudges*) se pueden utilizar para premiar y favorecer los valores del ***** Abierto. En concreto, se estudiará la posibilidad de incorporar incentivos para la participación y colaboración ciudadana, incluyendo ventajas en el uso de servicios y equipamientos públicos, reducciones en el coste de las entradas para eventos, descuentos en el uso de instalaciones, bancos de tiempo, etc. Al mismo tiempo, los empujoncitos pueden también servir para que determinados colectivos experimenten en favor de los valores del ***** Abierto, orientando comportamientos hacia la colaboración con las instituciones públicas.

Indicadores de seguimiento

- Número de proyectos/acciones sobre ***** Abierto en los que se aplican incentivos y/o nudges.
- Número y diversidad de personas y organizaciones a los que se aplican incentivos y/o nudges.

Fase avanzada**ODS 16**

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 178 de 422

Línea de acción 16. Promover la involucración ciudadana en la nueva plataforma digital de *** Abierto del Cabildo de Lanzarote****Acción/proyecto: 1 Formación específica a la ciudadanía para potenciar sus capacidades dentro de la plataforma digital de ***** Abierto**

De cara a desarrollar un enfoque ambidiestro de la innovación (explotación y exploración) dentro de la plataforma digital de ***** Abierto, se debe ofrecer formación focalizada sobre su uso a las organizaciones y personas usuarias potenciales. En concreto, se debe diseñar un programa de formación orientado a colectivos clave que impulsen el uso de la plataforma digital y generen un efecto demostración en otros colectivos menos habituados a la interacción a través de medios no presenciales.

Indicadores de seguimiento

- Número de procesos de capacitación específicos sobre la plataforma digital de ***** Abierto.
- Número de personas y organizaciones capacitadas.
- Valoración de los participantes sobre los procesos de formación.

Fase inicial**ODS 16****Acción/proyecto: 2 Elaboración de un manual de uso de la plataforma digital de ***** Abierto**

El equipo del área de ***** Abierto debe liderar la puesta en marcha de dinámicas y procesos de ***** Abierto dentro de la nueva plataforma digital. De cara a facilitar la incorporación de la ciudadanía, es necesario acceder y comprender los procesos que se llevan a cabo y de qué formas se puede contribuir dentro de la plataforma digital. La generación de un manual de uso de la plataforma digital debe estar orientado a ello, a través de unas normas de uso básicas de la plataforma, ayuda y asistencia a la navegación, así como una explicitación del alcance de cada proceso puesto en marcha.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un manual de uso de la plataforma digital de ***** Abierto.
- Número de personas usuarias del manual de uso.

Fase inicial**ODS 16****Acción/proyecto: 3 Diseño de una metodología de dinamización de la plataforma digital de ***** Abierto**

El equipo del área de ***** Abierto debe liderar la puesta en marcha de dinámicas y procesos participativos y de colaboración dentro de la nueva plataforma digital de ***** Abierto. Para ello, es necesario desarrollar una metodología de dinamización capaz de servir al conjunto de la Estrategia del Cabildo. Por otro lado, la metodología de dinamización debe servir como guía para gestionar y poner en marcha las

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 179 de 422

actividades dentro de este nuevo espacio, así como para nutrir de contenidos la plataforma a lo largo de todo su ciclo de vida. También debería ser posible la puesta en marcha de dinámicas de gamificación y juegos serios dentro de la plataforma.

Indicadores de seguimiento

- Creación de una metodología de dinamización de la plataforma digital de ***** Abierto.
- Número de personas usuarias de la metodología.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 4 Análisis de información social dentro de la plataforma a través de herramientas de Inteligencia Artificial

Junto con la dinamización de la nueva plataforma digital de ***** Abierto es necesario realizar un seguimiento y análisis de las interacciones que se producen dentro de la misma de cara a mejorar su funcionamiento. En este sentido, se pueden incorporar herramientas de análisis de grandes datos, así como tecnologías basadas en Inteligencia Artificial que se orientan a optimizar las interacciones presentes dentro de la plataforma digital y permiten identificar posibles ámbitos de mejora.

Indicadores de seguimiento

- Adopción de una herramienta de Inteligencia Artificial para mejorar la información social disponible sobre la plataforma digital de ***** Abierto.
- Número de procesos informados y mejorados a través de la nueva herramienta de Inteligencia Artificial.

Fase avanzada

ODS 16

Línea de acción 17. Facilitar un enfoque inclusivo de *** Abierto para todas las personas en los medios digitales**

Acción/proyecto: 1 Puesta en funcionamiento de medidas de inclusión digital que permitan la integración de colectivos desfavorecidos

En colaboración con el área de modernización del Cabildo, se deberían establecer medidas orientadas a mejorar la inclusión digital desde la oferta y la demanda. En el primer caso, mejorando los procedimientos digitales para eliminar las barreras administrativas (de lenguaje claro, de diseño del procedimiento, de usabilidad de la plataforma, etc.). En el segundo caso, a través de la puesta en funcionamiento de acciones formativas destinadas a la alfabetización digital de las personas que no se han socializado (o lo han hecho de una manera limitada) en entornos digitales. También se debe poner acento en las necesidades especiales de determinados colectivos para adecuar ambas esferas a su situación específica (personas con alguna discapacidad física o intelectual).

Indicadores de seguimiento

- Número de procedimientos digitales mejorados para eliminar barreras administrativas.
- Número de acciones formativas y personas capacitadas para mejorar la inclusión digital.
- Valoración de los participantes sobre los procesos de formación.

Fase inicial

ODS 10, 5 y 4

Acción/proyecto: 2 Habilitación de herramientas digitales diversas para el *** Abierto**

Junto con las plataformas digitales de participación y las redes sociales más extendidas, el Cabildo puede promover el uso de otras herramientas. En concreto, las dinámicas de transparencia, participación y colaboración para el ***** Abierto se pueden fortalecer mediante la creación de mapas colaborativos, documentos colaborativos en formato wiki, blogs institucionales abiertos a la edición ciudadana, etc., que permitan ampliar la diversidad de grupos sociales y organizaciones participantes.

Indicadores de seguimiento

- Número de herramientas digitales diversas para el ***** Abierto abiertas al uso de la ciudadanía.
- Número y diversidad de personas y organizaciones usuarias.

Fase intermedia

ODS 10

Acción/proyecto: 3 Desarrollo de formación en redes sociales digitales para jóvenes y otros colectivos vulnerables

El progreso creciente de las redes sociales digitales supone un desafío para los colectivos de población más jóvenes, que cada vez las usan más, pero a veces no son conscientes de los riesgos que suponen. Asimismo, para las instituciones públicas representan un desafío a la veracidad de la información que ofrecen, así como a la confianza ciudadana, especialmente, en un entorno de ***** Abierto. Por ello, la capacitación de los colectivos que las usan con más frecuencia debe centrarse en ofrecer herramientas contra la desinformación y generar conciencia sobre la identidad personal digital que se va construyendo en estos nuevos espacios. Al mismo tiempo, las redes sociales digitales son un medio a través del cual pueden ponerse en contacto y estrechar la colaboración con el Cabildo, por lo que resultan esenciales para el desarrollo del ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones formativas sobre redes sociales digitales.
- Número de personas capacitadas.
- Valoración de los participantes sobre los procesos de formación.

Fase intermedia

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 181 de 422

ODS 10 y 5**Acción/proyecto: 4 Impulso de iniciativas infantiles y juveniles dirigidas al uso innovador y responsable de los medios digitales**

Junto con las acciones de sensibilización y formación, se debe poner el foco en facilitar que los colectivos más jóvenes (estudiantes de secundaria y bachillerato, principalmente) propongan iniciativas propias para un uso innovador y responsable de los medios digitales.

Indicadores de seguimiento

- Número y alcance de los proyectos puestos en marcha en centros de educación secundaria y bachillerato.
- Número y diversidad de estudiantes de educación secundaria y bachillerato participantes.

Fase avanzada**ODS 10 y 4****4.4. Área Estratégica de Ayuntamientos y Coordinación Interinstitucional**

Dentro del **Área Estratégica de Ayuntamientos y Coordinación Interinstitucional** se presentan una serie de líneas de acción, junto con las acciones/proyectos, orientados a promover la colaboración con los ayuntamientos lanzaroteños, robustecer y mejorar la coordinación interinstitucional a todos los niveles, así como tejer alianzas entre el personal público, en relación con el ***** **Abierto**, que el **Cabildo de Lanzarote** ha de fomentar en los próximos años. En concreto, algunas de las cuestiones que se plantean tienen que ver con la consolidación de una comunidad de organizaciones y responsables de ***** **Abierto** en los ayuntamientos, la promoción de la cohesión territorial de la Isla de Lanzarote, la compartición de recursos sobre ***** **Abierto**, así como la integración de otros actores en el ***** **Abierto** de la Isla. Las áreas de acción y acciones/proyectos concretos dentro del **Área Estratégica de Ayuntamientos y Coordinación Interinstitucional** se detallan a continuación.

Línea de acción 18. Consolidar una Comunidad de Organizaciones y Responsables de *** Abierto en todos los Ayuntamientos****Acción/proyecto: 1 Puesta en marcha y dinamización de la Comunidad de Responsables Técnicos de ***** Abierto de *******

Siguiendo esfuerzos previos, se debe poner en marcha de manera formal, funcional y organizativamente una Comunidad de Responsables Técnicos de ***** **Abierto** de Lanzarote, con competencias dentro de los ejes de transparencia, participación y colaboración en cada uno de los ayuntamientos de la Isla, liderado y coordinado por el área de ***** **Abierto** del Cabildo.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en marcha y dinamización de la Comunidad de Responsables Técnicos de ***** **Abierto** de Lanzarote.
- Número de ayuntamientos y personal técnico participantes.

Cód. Validación: 5779URFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 182 de 422

Fase inicial**ODS 16****Acción/proyecto: 2 Impulso de actividades de coordinación de grupos de trabajo sobre los ejes de ***** Abierto**

La Comunidad de Responsables Técnicos de ***** Abierto de ***** debe orientarse naturalmente a una organización centrada en los ejes del ***** Abierto (transparencia, participación y colaboración). Adicionalmente, se espera que desde la Comunidad se puedan proponer acciones concretas que, eventualmente, permitan la consolidación del Plan Estratégico de ***** Abierto desde una perspectiva interinstitucional, dentro de cada uno de los ejes de transparencia, participación y colaboración.

Indicadores de seguimiento

- Creación de un grupo de trabajo sectorial sobre cada uno de los ejes de ***** Abierto.
- Número de ayuntamientos participantes.
- Número de acciones interinstitucionales puestas en marcha de consolidación del Plan Estratégico de ***** Abierto.

Fase intermedia**ODS 16****Acción/proyecto: 3 Creación de una Escuela de Participación Ciudadana e Innovación Social en la *******

La Escuela de Participación Ciudadana e Innovación Social en la ***** estará abierta a toda la sociedad lanzaroteña, así como a responsables de las áreas técnicas y políticas de Cabildo y Ayuntamientos. Tendrá como misión promover los diferentes ejes del ***** Abierto, a través de actuaciones de sensibilización y formación, así como de puesta en marcha de proyectos directamente diseñados por la ciudadanía. Lo anterior dará soporte a diferentes proyectos/acciones que están presentes en la Estrategia de ***** Abierto, y será uno de los proyectos coordinados por la Comunidad de Responsables Técnicos de ***** Abierto de Lanzarote.

Indicadores de seguimiento

- Creación de una Escuela de Participación Ciudadana en la Isla de *****
- Número de ayuntamientos participantes.
- Número de personas y organizaciones de la sociedad civil participantes.
- Número de acciones puestas en marcha de consolidación del Plan Estratégico de ***** Abierto.

Fase intermedia**ODS 16**

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 183 de 422

Acción/proyecto: 4 Promoción de una Red de Bibliotecas de *** para promover la apertura, participación y colaboración ciudadana**

Uno de los ámbitos de mayor proximidad de las administraciones públicas a la ciudadanía está ligado a las bibliotecas, donde se puede acceder a información, participar y colaborar de diferentes maneras. En concreto, se promoverá como proyecto piloto la coordinación entre diferentes bibliotecas insulares para explorar su papel de anclaje comunitario, contribuyendo a la comprensión de la ciudadanía sobre el ***** Abierto y las iniciativas de transparencia, participación y colaboración que las bibliotecas ya tienen en funcionamiento.

Indicadores de seguimiento

- Creación de una Red de Bibliotecas de ***** para promover la apertura, participación y colaboración ciudadana.
- Número de bibliotecas participantes.

Fase avanzada

ODS 16

Línea de acción 19. Promover la cohesión territorial de la Isla de *** a través del ***** Abierto**

Acción/proyecto: 1 Impulsar iniciativas de presupuestos participativos orientados territorialmente

En línea con las diferentes funcionalidades de la nueva plataforma de digital de ***** Abierto, se podrán llevar a cabo propuestas de presupuestos participativos con una orientación general, pero también con una perspectiva territorial. En concreto, se propone que los presupuestos participativos puedan servir como un instrumento de cohesión territorial de la Isla a través de la adecuación de las acciones propuestas a las necesidades singulares de determinados ámbitos geográficos y colectivos de la Isla.

Indicadores de seguimiento

- Número de proyectos de presupuestos participativos orientados territorialmente puestos en marcha.
- Cantidad económica destinada a proyectos decididos a través de presupuestos participativos.

Fase intermedia

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 2 Localización de comunidades digitales interterritoriales con intereses compartidos para desarrollar acciones de cohesión en los diferentes ámbitos geográficos de la Isla

A través del trabajo realizado mediante la puesta en funcionamiento de mecanismos de escucha activa e inteligente, se podrán detectar temas de interés recurrente capaces de generar consenso amplio en comunidades dentro de distintos ámbitos territoriales de la Isla de cara a favorecer la comunicación entre ellos. Para esto último,

se impulsará la creación de comunidades de actividad orientados a mantener constante el interés de estas comunidades geográficamente dispersas, pero temáticamente focalizadas.

Indicadores de seguimiento

- Número de grupos de interés y comunidades digitales interterritoriales identificadas.
- Número de comunidades de actividad y proyectos puestos en marcha con orientación geográfica dispersa.

Fase avanzada

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 3 Organización de actividades dedicadas a la presentación de proyectos y resultados de las acciones con carácter territorial de los grupos y comunidades proponentes

En línea con las anteriores, esta acción se centrará en reconocer la relevancia de las aportaciones de los grupos clave en el impulso de las iniciativas y propuestas concretas sobre presupuestos participativos, así como ofrecer un medio de comunicación con ese carácter interterritorial que supere las distancias entre las diferentes áreas de la Isla. Para todo ello, la nueva plataforma digital de ***** Abierto facilitará un espacio virtual de encuentro y debate, así como de promoción de iniciativas con un enfoque abierto para el conjunto de la Isla, superando diferencias territoriales.

Indicadores de seguimiento

- Número de actividades y jornadas celebradas con presentación de proyectos y resultados de las acciones.
- Número de debates celebrados en la plataforma digital de ***** Abierto.

Fase avanzada

ODS 16 y 11

Línea de acción 20. Compartir recursos sobre *** Abierto y promover la interoperabilidad entre las administraciones de la Isla**

Acción/proyecto: 1 Puesta a disposición de la plataforma digital de *** Abierto del Cabildo a los ayuntamientos de la Isla**

En línea con otras acciones previas, se promoverá la cesión y/o utilización compartida de la plataforma digital de ***** Abierto del Cabildo por parte de los ayuntamientos de Isla. Lo anterior se materializará a través de los acuerdos correspondientes y considerando las modalidades de cooperación interadministrativa que puedan ajustarse mejor a las necesidades de las instituciones colaboradoras.

Indicadores de seguimiento

- Número de ayuntamientos usuarios de la nueva plataforma digital de ***** Abierto del Cabildo.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 185 de 422

- Número de proyectos puestos por los ayuntamientos de la Isla.

Fase inicial

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 2 Desarrollo de proyectos comunes de interoperabilidad para promover procesos digitales relacionados con *** Abierto**

Se promoverá la puesta en marcha de proyectos interadministrativos comunes de interoperabilidad para mejorar los procedimientos digitales, sobre todo, relacionados con ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de proyectos de colaboración para la interoperabilidad puestos en marcha entre el Cabildo y los ayuntamientos de la Isla.
- Número de ayuntamientos participantes.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 3 Promoción de consensos interadministrativos en el uso que deben tener las administraciones y personal público de los medios sociales digitales disponibles

En este ámbito se puede poner a disposición del común de entes locales de la Isla diferentes herramientas para realizar un mejor aprovechamiento de los medios sociales digitales disponibles en cada una de las instituciones. En este sentido, cooperar para mejorar las sinergias derivadas del uso de redes sociales digitales para promover el ***** Abierto o la creación de una guía o manual compartido de usos y recursos, puede favorecer una visión colaborativa y eficiente de medios y recursos disponibles.

Indicadores de seguimiento

- Número y diversidad de iniciativas de cooperación para el manejo de medios sociales digitales de manera compartida entre el Cabildo y los ayuntamientos de la Isla.
- Número de ayuntamientos participantes.

Fase intermedia

ODS 16

Acción/proyecto: 4 Integración de iniciativas de datos abiertos de forma compartida entre todos los entes locales de la Isla

Junto con las áreas anteriores, se pretende desarrollar un mecanismo coordinado de colaboración para desarrollar iniciativas de datos públicos abiertos que permitan la participación conjunta del Cabildo y los ayuntamientos de la Isla.

Indicadores de seguimiento

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 186 de 422

- Número y diversidad de proyectos de colaboración en materia de datos públicos abiertos entre el Cabildo y los ayuntamientos de la Isla.
- Número de ayuntamientos participantes.

Fase avanzada

ODS 16

Línea de acción 21. Integrar a otros actores en el ***** Abierto de *****

Acción/proyecto: 1 Disponibilidad y uso de buenas prácticas en *** Abierto a nivel nacional e internacional**

A lo largo de los últimos años se han desarrollado experiencias de ***** Abierto en diferentes contextos. Considerando los trabajos previos realizados para el diagnóstico sobre ***** Abierto en el Cabildo de Lanzarote, se propone la utilización de buenas prácticas como ejemplos de uso de las acciones/proyectos de la Estrategia. Asimismo, se sugiere contactar con algún caso de referencia para que pueda compartir aprendizajes y lograr sinergias que faciliten un avance compartido.

Indicadores de seguimiento

- Número y diversidad de casos utilizados como referencia para el desarrollo de la Estrategia de ***** Abierto.

Fase inicial

ODS 16

Acción/proyecto: 2 Colaboración en materia de *** Abierto con organismos competentes de otros Cabildos Insulares, ***** de Canarias, Administración General del Estado y Unión Europea**

El ***** Abierto se ha convertido en una política pública en la que están trabajando diferentes niveles administrativos. Se propone el aprovechamiento de recursos, conocimientos y proyectos que existen en otros niveles administrativos, sobre todo, a nivel autonómico, nacional y europeo, de manera que se pueda avanzar más rápidamente en el desarrollo de las iniciativas definidas en el Plan Estratégico. Al mismo tiempo, lo anterior también podría facilitar la captación de fondos europeos (*Fondos Next Generation*), asociados a determinadas líneas de acción relacionadas con ***** Abierto y digitalización, así como plantear objetivos comunes con otros niveles administrativos que estén desarrollando iniciativas en la misma línea, especialmente, dentro del ámbito de las Islas Canarias.

Indicadores de seguimiento

- Número y diversidad de iniciativas de colaboración en materia de ***** Abierto con otros niveles administrativos.
- Cantidad y diversidad de nuevos recursos captados y proyectos en los que se ha colaborado a través de las iniciativas de colaboración con otros niveles administrativos.

Cód. Validación: 5779URFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 187 de 422

Fase intermedia**ODS 16****Acción/proyecto: 3 Orientación hacia los planes de acción de la Alianza para el ***** Abierto**

Esta Estrategia de ***** Abierto se encuentra en línea con algunas de las ideas y orientaciones que propone la Alianza para el ***** Abierto (OGP en sus siglas en inglés). De hecho, se considera la necesidad de conocer y aprovechar algunos de los proyectos implantados, de cara a disponer de referencias para una implantación más exitosa de acciones/proyectos. Adicionalmente, se propone estudiar la elaboración de una propuesta de incorporación a la Alianza para el ***** Abierto, bien como entidad única (sería la primera Isla a nivel subnacional en lograrlo), bien formando parte de una propuesta más amplia con otras administraciones canarias.

Indicadores de seguimiento

- Alineamiento de la Estrategia de ***** Abierto de la ***** a los objetivos de la Alianza para el ***** Abierto.
- Estudio de la elaboración de una propuesta de incorporación a la Alianza para el ***** Abierto.

Fase avanzada**ODS 16****Acción/proyecto: 4 Desarrollo de proyectos de ***** Abierto que faciliten la integración de personas residentes extranjeras en la Isla**

La ***** cuenta con una población residente extranjera importante. Los diferentes ejes del ***** Abierto pueden servir como una vía de integración de diferentes colectivos de población, bien sean turistas o migrantes, a través de su participación activa, específicamente, en algunas de las acciones/proyectos de la Estrategia de ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de proyectos con participación de personas residentes extranjeras en la Isla.
- Número y diversidad de personas residentes extranjeras participantes en proyectos.

Fase avanzada**ODS 16 y 10****Acción/proyecto: 5 Promoción de una mesa informativa de coordinación sobre ***** Abierto con el sector empresarial de la Isla**

Junto con las instituciones y otros actores asociativos, las organizaciones empresariales pueden tener un papel singular para el desarrollo del ***** Abierto. En concreto, algunas de las acciones previstas en la Estrategia coinciden con los intereses del sector empresarial con el que se sugiere desarrollar una comunicación fluida de cara a compartir avances en materia de transparencia, participación y

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 188 de 422

colaboración. Lo anterior es especialmente relevante de cara a facilitar la actividad cotidiana de aquellas empresas con más interacciones con el Cabildo en diferentes materias. Finalmente, también se puede plantear un acercamiento a empresas lanzaroteñas que tienen que ver con la transparencia, participación y colaboración de forma que se generen relaciones de colaboración a largo plazo para promover la Estrategia.

Indicadores de seguimiento

- Puesta en marcha de una mesa informativa de coordinación sobre *****
Abierto con el sector empresarial de la Isla.
- Número de reuniones celebradas a lo largo de la Estrategia en materias de interés común.

Fase intermedia

ODS 16 y 11

Acción/proyecto: 6 Aprovechamiento del conocimiento académico sobre *** Abierto**

Una de las líneas de colaboración que se puede abrir para mejorar el ***** Abierto de la Isla tiene que ver con el aprovechamiento académico disponible sobre *****
Abierto. De hecho, el proceso de diagnóstico y elaboración de la presente Estrategia se ha fundamentado, entre otros aspectos, en el conocimiento científico disponible en la materia, respecto de las acciones que se han puesto en marcha y funcionan en otros contextos, desechando otras con menos probabilidad de éxito. Por ello, se propone abrir líneas de colaboración en universidades con grupos de investigación de reconocido prestigio, a través de convenios u otros instrumentos de cooperación institucional, de cara a desarrollar proyectos de interés común y mantener actualizados los avances sobre ***** Abierto.

Indicadores de seguimiento

- Número de acciones y convenios puestos en marcha con grupos de investigación de prestigio sobre ***** Abierto en universidades españolas.
- Proyectos comunes puestos en marcha con grupos de investigación de prestigio sobre ***** Abierto en universidades españolas.

Fase intermedia

ODS 16

4.5. Cuadros resumen de la Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de *** Abierto en la Isla de *******

Cód. Validación: 5779JRFGEYS23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 189 de 422

5. Seguimiento de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de *****

A continuación, se desarrollan tres ámbitos imprescindibles para desarrollar un **sistema de seguimiento y evaluación** de la **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto**. Por una parte, se desarrollan los fundamentos de un **Plan de Evaluación** de la Estrategia de ***** Abierto, en base a los objetivos identificados previamente en la Hoja de Ruta para la Acción. En segundo lugar, se definen las bases de una **estrategia de sostenibilidad** que identifique los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en las acciones/proyectos, poniendo énfasis a los referidos a entidades locales y comunidades sostenibles y paz, justicia e instituciones sólidas (así como igualdad de género). Adicionalmente, se plantean una serie de acciones para el correcto **desarrollo del acceso universal al ***** Abierto y un enfoque de género** en el conjunto de las acciones, considerando que es necesario incorporar esta dimensión en cualquier política pública para garantizar la inclusión de toda la sociedad. Todo ello permitirá realizar un seguimiento adecuado de la estrategia y alcanzar las metas planteadas inicialmente por el Cabildo de Lanzarote.

5.1. Evaluación de la Estrategia de ***** Abierto

De cara al avance de la **Hoja de Ruta para la Acción de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de ******* con carácter transformador y sostenido en el tiempo, es esencial el desarrollo de procesos de **seguimiento y evaluación** de las actuaciones puestas en marcha. Estos procesos deben proporcionar una **visión global** de la aplicación de la Estrategia y, además, ofrecer una retroalimentación que favorezca la **innovación** y el **aprendizaje continuo** a partir de las acciones desplegadas. La gestión adecuada de todo proyecto debe permitir el conocimiento completo del avance y el estado en cada fase propuesta en la Estrategia de ***** Abierto garantizando así el desarrollo y cumplimiento de las acciones planteadas. Para ello, deberán tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- **Debe evaluarse el grado de cumplimiento de la Estrategia de ***** Abierto para cada una de las áreas estratégicas y fases** presentadas en el documento: inicial, intermedia y final (fases), así como el grado de desarrollo (áreas estratégicas).
- **Debe estimarse el impacto de cada una de las iniciativas concretas** tanto a nivel interno dentro de la organización del Cabildo, como a nivel de impacto en la ciudadanía y comprender el desarrollo e impacto integral de la Estrategia.
- **Debe efectuarse una valoración de incidencias e impacto en cada fase de las políticas públicas.** Todo proceso de evaluación debe comprenderse desde el punto de vista del aprendizaje y el desarrollo continuos y ha de valorarse para cada fase de desarrollo de las políticas públicas (incorporación en la agenda, diseño, implementación y evaluación como círculo de aprendizaje continuo).

La propuesta de un **Plan de Seguimiento y Evaluación** es también una parte de esta Estrategia de ***** Abierto, y toma en consideración los aspectos cubiertos por las áreas estratégicas anteriormente mencionados: **eje de comunicación, valores y cambio cultural; (2) eje de organización, procesos y recursos; (3) eje de ciudadanía y organizaciones de la sociedad civil y voluntariado; y (4) eje de ayuntamientos y coordinación interinstitucional.** Además, plantea un **enfoque dual** de seguimiento, que cubre tanto **aspectos intrínsecos como extrínsecos** al Cabildo durante la aplicación y desarrollo de las acciones recogidas en la Estrategia.

Para abordar los **aspectos intrínsecos**, es recomendable el establecimiento de unas definiciones claras para facilitar la **gestión del cambio** en el seno de la organización del Cabildo. En concreto, lo anterior supone acercarse a un modelo de (auto)evaluación de la calidad de los procesos para garantizar el adecuado desarrollo de las acciones y enfoques aplicados; y una serie de procesos continuos de control y monitorización que permitan una **orientación a los resultados** de la aplicación de la Hoja de Ruta para la Acción y la puesta en marcha de la Estrategia en su globalidad.

Un modelo o guía que puede facilitar un proceso de autoevaluación exitoso para medir la calidad y el desarrollo de este Plan de Acción en esta primera fase puede basarse en el despliegue de la **Norma UNE 66182:2015 – “Guía para la evaluación integral del ***** municipal y el desarrollo como ciudad inteligente”**, desarrollada por AENOR para “realizar un diagnóstico de la gestión de un Ayuntamiento” incluyendo el “desarrollo de la estrategia ‘ciudad inteligente’” que por analogía se puede aplicar al ámbito de ***** insular. Esta norma ofrece una serie de indicadores y una metodología de autoevaluación que pueden resultar de utilidad para realizar un seguimiento del desarrollo completo de la Hoja de Ruta para la Acción en sus diferentes escenarios, ya que incluye apartados propios orientados a la evaluación de la participación ciudadana, entre otras cuestiones. El objetivo último de la aplicación de esta norma permitirá identificar qué **nivel de maduración como modelo local participativo y colaborativo** tiene el Cabildo de Lanzarote. Todo lo anterior se facilita con los indicadores planteados en relación con cada acción/proyecto.

El segundo escenario para la evaluación implica **analizar el impacto para cada una de las iniciativas** planteadas en esta **Hoja de Ruta para la Acción**. La evaluación de los **aspectos intrínsecos** se debe complementar con un seguimiento continuo de los efectos en los **aspectos extrínsecos** derivados de la puesta en marcha de las acciones incluidas en el plan. En esta dirección, la obtención de información debería realizarse a través de **estrategias de escucha activa** mediante consultas, monitorización de redes sociales y medios digitales del Cabildo (portal web, sede electrónica y plataforma de participación digital de participación), y desarrollo de **sondeos cualitativos** (entrevistas en profundidad, foros, o cuestionarios abiertos) y **cuantitativos** (por ejemplo, encuestas de satisfacción y cuestionarios) para la ciudadanía. Así, se propone seguir un diseño mixto que tenga en cuenta simultáneamente datos procedentes de las propias relaciones Administración Pública-Ciudadanía, y acciones específicas para recoger las percepciones de la población: el análisis de estas fuentes de información podría emerger como aproximación de seguimiento capaz de proporcionar una visión completa y abarcadora de los efectos de la puesta en marcha de la **Hoja de Ruta para la Acción** a lo largo de todas sus fases.

Dada la dificultad técnica del desarrollo de un **sistema de indicadores**, este modelo de evaluación propone aplicar una serie de estándares para establecer las condiciones necesarias de desarrollo de los mismos y facilitar esta tarea. Para ello, se propone la utilización del **modelo SMART** (**S**pecific, **M**easurable, **A**chievable, **R**ealistic/ **R**elevant, **T**ime bound), ampliamente desarrollado y citado en la literatura especializada sobre programas de planificación y evaluación ***** y ***** 2017, **** 2015, ***** 2015).

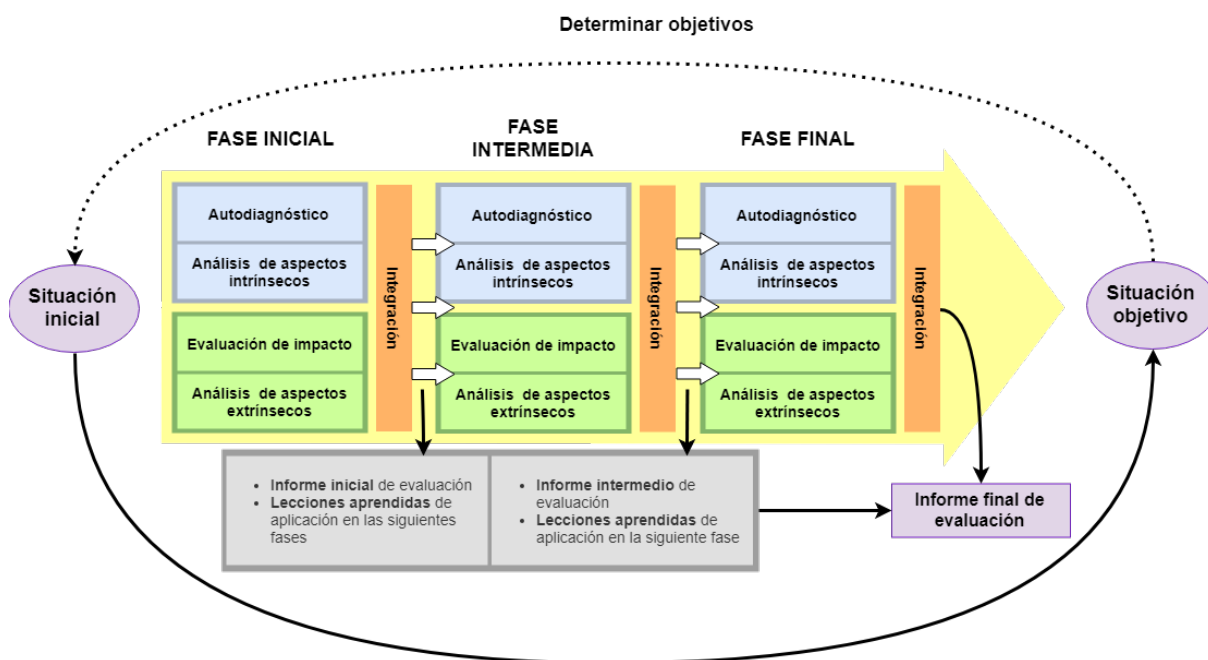
Este modelo ha sido utilizado por diferentes instituciones públicas. En particular, el uso de este modelo implica que tanto los objetivos como los indicadores de proyectos deben cumplir las **características ‘SMART’**. Estas características consideran que los indicadores deben ser:

- **Específicos**, esto es, claros acerca del potencial transformador, acerca de qué se quiere transformar, cómo y en qué periodo concreto.
- **Medibles**, que sea posible cuantificar con ellos el impacto de las acciones.
- **Realizables**, teniendo en cuenta los recursos y capacidades disponibles.
- **Relevantes y realistas**, que puedan alcanzar un alto impacto cumpliendo con objetivos concretos que se puedan acometer.
- **Limitados en el tiempo**, establecer para ellos momentos temporales especificados previamente.

En última instancia, para completar el **Plan de Seguimiento y Evaluación** será necesaria una **fase final integral y conclusiva capaz de unificar los resultados de la (auto)evaluación de los factores intrínsecos y la elaboración de los indicadores extrínsecos** para cada una de las acciones. Con ello, se podría maximizar la cobertura de los efectos de las acciones incrementales de la **Hoja de Ruta para la Acción** de forma completa sobre las áreas estratégicas definidas. El objetivo último de esta fase será la elaboración de un **informe final de evaluación integral** que identifique nuevos puntos de mejora para optimizar el desarrollo de nuevas acciones. Esta fase permite favorecer los procesos de aprendizaje continuo y puede permitir el desarrollo de iniciativas innovadoras y el proceso de rendición de cuentas.

El siguiente **diagrama resume el desarrollo propuesto para el seguimiento y evaluación de la Estrategia de ***** Abierto de la Isla de Lanzarote**, vinculando la evolución y evaluación de estos procesos a las distintas fases de la **Hoja de Ruta para la Acción**. En todas ellas, resultará necesario emprender labores de monitorización de las acciones puestas en marcha, para documentar y extraer conclusiones y lecciones aprendidas que ayuden a refinar las implementaciones y el desarrollo de las siguientes fases o acciones a acometer.

Figura 3. Proceso de Evaluación del Plan Estratégico y Fases de Ejecución



Fuente: elaboración propia.

5.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible en la Estrategia de ***** Abierto

Como es ya ampliamente conocido, los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** constituyen un conjunto de metas de carácter estratégico para focalizar las políticas y la **Agenda 2030 del Programa de las Naciones Unidas** para el Desarrollo. Los ODS fueron adoptados en la Asamblea General de Naciones Unidas ***** son el resultado de un diálogo multilateral y de propuestas elaboradas con la finalidad de tener una incidencia directa sobre los desafíos más relevantes que la humanidad enfrenta a escala global. Este gran compromiso fue firmado en la fecha citada por jefes de Estado y de ***** de los países miembros de Naciones Unidas, de manera que podamos avanzar hacia sociedades más justas, pacíficas e inclusivas.

La evolución de los ODS sugiere alcanzar un **pacto de sostenibilidad para tratar de asegurar el bienestar de las generaciones futuras**. La Agenda para implementar los ODS conlleva 17 objetivos generales y 169 metas de carácter integrado e indivisible, integrando las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental (Asamblea General de la ONU, 2015). Todo lo anterior confirma que los ODS suponen un gran acuerdo y compromisos internacionales, promoviendo un conjunto de normas y pautas para la acción conjunta, que implican a todos los Estados para alcanzar metas deseables para toda la humanidad. Así, para profundizar más son los ODS y observar cómo mejorar la calidad de vida de todas las personas, Naciones Unidas pone a disposición una serie de recursos para ahondar en detalle en cada uno de los desafíos globales, como se interrelacionan entre sí, y lograr la meta de cumplirlos para 2030.

Figura 4. Descripción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible



Fuente: Naciones Unidas (<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>).

Los **ODS configuran un eje rector de la visión de Estado y de la acción de los gobiernos y administraciones públicas**, que representa una nueva forma de actuar. Es en este contexto de acción global sostenible, que se ha identificado e incluido en el ***** Abierto como un elemento clave para el cumplimiento de los desafíos de la Agenda 2030, ya que sirve como palanca para avanzar hacia un nivel alto de coherencia de todas las políticas públicas. A modo de ejemplo, todo lo anterior está alineado con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP, 2018), en sus diferentes aproximaciones a la temática, teniendo como modelo el IV Plan de Acción de ***** Abierto de España 2020-2024 (Gobierno de España, 2020).

A nivel institucional, el ***** **Abierto es la matriz idónea para cumplir con el Objetivo 16** (ODS 16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas) y para mejorar las condiciones de vida de la ciudadanía. A través de las tecnologías y el fácil acceso a la información se acerca a las personas a gobiernos y administraciones públicas y se crean nuevos espacios de gobernanza conjunta. Además, el ***** Abierto se identifica como acelerador para los demás ODS, ya que proporciona los principios y las herramientas necesarias para un mejor diseño de mecanismos de gobiernos responsables y transparentes en el seguimiento de su implementación.

Desde una perspectiva local, el **Objetivo 11** (ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles) **propone que los gobiernos locales sean el epicentro de las actuaciones a desarrollar**. Lo anterior supone que este nivel de ***** sea un espacio fundamental para el correcto desarrollo de los ODS y sus metas. Sin embargo, tal y como señaló la Federación Española de Municipios y Provincias el papel de los gobiernos locales para alcanzar los ODS puede ir más allá del ODS 11, ya que las administraciones locales son capaces de vincular los objetivos globales a comunidades locales concretas actuando como motores de cambio.

Complementariamente, el **Objetivo 5** (ODS 5. Igualdad de Género) se inscribe en la intención de crear un ***** **Abierto inclusivo y para todas las personas**. Desde esta perspectiva, y en línea con la normativa nacional e internacional, se pone el acento en que todas las acciones cuenten con una orientación hacia la mejora de la

situación de los colectivos menos favorecidos debido a la diversidad física o intelectual, también conteniendo un enfoque de género, que permee el conjunto de las políticas públicas, así como las acciones y proyectos que se proponen en este documento.

En definitiva, la **Estrategia de ***** Abierto en la Isla de ******* propone la **necesidad de avanzar hacia la consecución de los ODS**, con un enfoque prioritario en los mencionados, por su relación directa con el ámbito de actuación:

- **ODS 5, Igualdad de Género:** “Lograr la Igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas”.
- **ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles:** “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.
- **ODS 16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas:** “Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas”.

La **Hoja de Ruta para la Acción** de la Estrategia de ***** Abierto en la Isla de ***** va más allá de los ODS 5, ODS 11 y ODS 16, identificando de una manera específica en cada proyecto/acción cómo se integran los ODS, incluyendo algunos otros. En este sentido, hay que poner de relieve el esfuerzo realizado en este plano, así como la necesidad de desarrollar una propuesta de seguimiento de las actuaciones realizadas de cara a conocer en qué medida los ODS se están cumpliendo y de qué manera se puede mejorar su desarrollo en el futuro.

5.3. **Impacto de Género en un ***** Abierto para todas las personas**

El ***** Abierto tiene como una de sus aspiraciones mejorar las instituciones y lograr un impacto real en la configuración de la sociedad civil y en cada una de las personas. Por consiguiente, el ***** Abierto también se debe entender como una plataforma para impulsar la **inclusión de todas las personas** y colectivos en igualdad de condiciones: el ***** **Abierto debe ser inclusivo**. Algunas definiciones oficiales de organismos internacionales apuntan hacia esta dirección. A modo de ejemplo, la OCDE define el ***** Abierto como una “*cultura de la gobernanza basada en políticas públicas innovadoras y sostenibles y en prácticas inspiradas por los principios de transparencia, rendición de cuentas, y participación que apoyen la democracia y el **crecimiento inclusivo***” (OCDE, 2017), *negrita propia*). En esa línea, se sostiene que los esfuerzos de inclusión pueden servir para reducir las vulnerabilidades y se apunta la recomendación del Consejo de la OCDE sobre ***** Abierto, que identifica diferentes estrategias e iniciativas claves para mejorar la igualdad de oportunidades, sobre todo, entre los colectivos más vulnerables o menos representados de la sociedad.

Junto a lo anterior, la conceptualización del ***** Abierto planteada por la **Alianza para el ***** Abierto sitúa la inclusión y diversidad en el centro**. En concreto, considera que gobiernos y administraciones públicas deben apoyar el aumento de la accesibilidad, receptividad y responsabilidad en la mejora de la relación con la ciudadanía. Todo ello se ha reflejado en numerosos compromisos dentro de los planes de acción de ***** Abierto a nivel nacional y subnacional. Con ese propósito, la Alianza para el ***** Abierto identifica varias dimensiones que se debe atender, de manera que, para tener un ***** **Abierto para todas las personas**, es necesario poner el acento en la inclusión y diversidad, sobre todo, en lo que respecta a las personas con discapacidad, mujeres y minorías vulnerables dentro de cada comunidad. En este sentido, se trata de prestar atención a la utilización de metodologías, tecnologías e idiomas para incluir a los colectivos minoritarios.

En lo que respecta a cómo **promover del ******* **Abierto para todas las personas**, un reciente documento de la Plataforma del Tercer Sector también ha puesto de manifiesto esta realidad y proporciona diferentes ideas a tener en cuenta. En concreto, dentro del documento mencionado (Plataforma del Tercer Sector, 2023) se señalan seis áreas de mejora para promover un ***** **Abierto para todas las personas**: (1) alianzas, (2) colaboración de las administraciones públicas, (3) financiación, (4) formación y construcción de capacidades, (5) políticas públicas de inclusión abiertas y (6) comunicación. Allí se pone de manifiesto la importancia de que las organizaciones de la sociedad civil (englobadas en lo que se denomina Tercer Sector) se involucren para liderar la agenda de un ***** **Abierto inclusivo**, de cara a tomar conciencia de la atención a colectivos vulnerables o menos representados en la toma de decisiones públicas, la colaboración en procesos de innovación pública y social, etc. Dicho de otra forma, se pretende la combinación del enfoque del ***** **Abierto con la defensa de los intereses de los grupos vulnerables**.

Dentro de todo lo anterior, el impacto de la **igualdad de género** se ha constituido en un elemento indispensable en toda agenda institucional y su incorporación como eje de análisis en un mandato transversal a toda actuación de los poderes públicos en todos los ámbitos. De acuerdo con la Ley Orgánica 3/2007 del 22 de marzo para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, se ampliaron los requerimientos para la elaboración de informes dirigidos a identificar desigualdades de género en todos los planes de acción, leyes y reglamentos e incluso las pruebas de selección de recursos humanos para la contratación de empleados públicos. En los estudios de impacto de género, se utilizan habitualmente tres conceptos que pueden ayudar a distinguir diferentes tipos de posibles discriminaciones y sobre los que se sustentan los diferentes tipos de estrategias de planificación, estos son:

- **Igualdad formal:** hace referencia al reconocimiento jurídico de la igualdad entre mujeres y hombres.
- **Igualdad de oportunidades:** se refiere a la necesidad de garantizar el acceso de mujeres y hombres por igual a los bienes que genera una sociedad. Esto es, participar en las diferentes esferas (económica, política, participación social y de toma de decisiones) y actividades (educación, formación y empleo) sobre bases de igualdad.
- **Igualdad efectiva o real:** ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, por razón de sexo.

Las estrategias de mejora e introducción de la perspectiva de género han tenido reflejo en diferentes acciones a nivel internacional. En línea con las Conferencias Mundiales de Naciones Unidas, una de las más importantes y más ampliamente desarrolladas por numerosos estados ha sido la estrategia del *“mainstreaming de género”*, capaz de incidir y propiciar las tres formas mencionadas de igualdad, convirtiéndose en **política oficial** en la Unión Europea, ya que desde el Tratado de Ámsterdam ha sido declarado como el “enfoque oficial” de orientación de las políticas. De acuerdo con el Consejo de Europa de 1998, la transversalidad o *“mainstreaming”* de género supone *“la (re)organización, mejora, desarrollo y evaluación de los procesos políticos para incorporar, por parte de los actores involucrados normalmente en dichos procesos, una perspectiva de igualdad de género en todos los niveles y fases de todas las políticas”*. En este sentido, la transversalidad de género es una estrategia basada en el principio de igualdad entre mujeres y hombres que busca incidir en todas las fases de una política pública y en cualquier acción desarrollada por los organismos públicos para eliminar e identificar toda desigualdad por razón de género.

De cara a consolidar el enfoque de género de la presente **Estrategia de ******* **Abierto** se propone una serie de recomendaciones para su desarrollo efectivo. A

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 196 de 422

continuación, se muestran algunas de las acciones fundamentales para el correcto desarrollo de la aplicación del enfoque:

- **Análisis de género:** Estudio de las diferencias de condiciones, necesidades, índices de participación, acceso a los recursos y desarrollo, control de la riqueza, poder y toma de decisiones, etc
- **Evaluación del impacto en función del género:** Examen de las propuestas políticas para analizar si su puesta en práctica afectará a las mujeres de forma diferente que a los hombres.
- **Indicadores de género:** Variables de análisis que describen la situación de las mujeres y hombres en la sociedad.

También se puede desarrollar un conjunto de actuaciones más específicas para alinear el ***** Abierto con el enfoque de género. Dentro de las acciones concretas planteadas, se podrían destacar las siguientes:

- **Mejora del conocimiento sobre la igualdad de género en el ámbito del ***** Abierto:** disponibilidad de datos y evidencias sobre la involucración de las mujeres en dinámicas participativas y colaborativas.
- **Promoción de la formación en materia de género:** consolidar, especialmente, capacitación entre el personal del área de ***** Abierto.
- **Refuerzo de una contribución equilibrada en las instituciones:** garantizar que hombres y mujeres intervienen de forma equiparable en órganos y espacios de ***** Abierto.
- **Aseguramiento de un uso de lenguaje no sexista:** desarrollar contenidos y comunicaciones en línea con una visión inclusiva de ***** Abierto o protocolos de lenguaje claro.
- **Realización de procesos de participación ciudadana y colaboración e innovación pública con perspectiva de género:** priorizar aquellas acciones/proyectos que incidan en dinámicas inclusivas.
- **Incorporación de la perspectiva de género en la concesión de subvenciones públicas:** promover acciones para que las organizaciones de la sociedad civil también compartan una perspectiva de equilibrio entre miembros y responsables de órganos de gobierno.
- **Incorporación de una perspectiva de género en el diseño y análisis de políticas públicas:** trabajar en acciones que extiendan la perspectiva de género en el conjunto de ámbitos de la actividad administrativa.

La **transversalidad de la perspectiva de género** o *mainstreaming* no se limita solo a la puesta en marcha de medidas específicas a favor de las mujeres. Se trata también de movilizar explícitamente a favor de la igualdad el conjunto de acciones y políticas generales, introduciendo en su concepción de forma activa y visible la atención a los posibles efectos sobre las distintas situaciones de mujeres y hombres. La orientación de esta **Estrategia de ***** Abierto** tanto hacia el ámbito digital como hacia la transversalidad en la gestión de la transparencia, participación ciudadana y colaboración e innovación pública se relacionan también con la reflexión académica y social acerca de la relevancia de medir el impacto de género en todas las acciones. Por ello, se pretende que exista una mirada transversal en las políticas públicas que asegure la participación pública de la mujer, también a través de las tecnologías, en un espacio público cada vez más abierto al ámbito digital.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 197 de 422

6. Referencias bibliográficas y documentales

- Asamblea General de Naciones Unidas. (2015) Proyecto de documento final de la cumbre de las Naciones Unidas para la aprobación de la agenda para el desarrollo después de 2015.
- ***** & ***** * (2017). Being smart about writing SMART objectives. *Evaluation and program planning*, 61, 125-127.
- ***** & ***** (2012). Powering collaborative policy innovation: Can innovation labs help. *The Innovation Journal: The Public Sector Innovation Journal*, 17(1), 1-26.
- ***** (2015). *Practical program evaluation: Theory-driven evaluation and the integrated evaluation perspective*, 2nd ed. *****
- ***** (2021). ***** abierto, innovación pública y gobernanza colaborativa. Hacia un marco analítico integrador en la era de la administración pública 4.0. En ***** *abierto, innovación pública y colaboración ciudadana*. ***** Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), pp. 29-60.
- ***** (ed.) (2016a). *Nuevas tendencias en la gestión pública*. ***** Instituto Nacional de Administración Pública.
- ***** (2016b). Las Administraciones Públicas en la Era del ***** Abierto. Gobernanza Inteligente para un Cambio de Paradigma en la Gestión Pública. *Revista de Estudios Políticos*, 173, 245-275.
- ***** y ***** (2023). Guía de ***** Abierto para Empleadas y Empleados Públicos. Ministerio de Hacienda y Función Pública: https://transparencia.gob.es/transparencia/dam/jcr:fb9182fb-571a-4ecc-98c1-9c6817824112/guia_*****abierto_EP.pdf.
- ***** et al. (2016). *Estudio sobre la Situación y Realidad de los Ayuntamientos Españoles ante el Cambio de Paradigma en la Interacción entre Administración Local y Ciudadanía*. Red Kaleidos.
- ***** (2009). *Entre Sueños Utópicos y Visiones Pesimistas*. ***** Instituto Nacional de Administración Pública.
- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) (2017). *Datos Abiertos. Guía Estratégica para su puesta en marcha. Conjuntos de datos mínimos a publicar*. Wolters Kluwer España, S.A.
- Federación Española de Municipios y Provincias (2018) *Compromiso 2030. Estrategia de la Federación Española de Municipios y Provincias para el Cumplimiento de la Agenda 2030 y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible*.
- ***** & ***** (2017). E-government services and social media adoption: Experience of small local governments in Nebraska State. *Government Information Quarterly*, 34(4), 627-634.
- ***** de España (2020). IV Plan de Acción de ***** Abierto de España 2020-2024. [https://transparencia.gob.es/transparencia/dam/jcr:2a0d9dfb-0ee6-4329-a254-c83b09835f06/170123%20IV%20PLAN%20DE%20GOBIERNO%20ABIERTO_ACTUALIZACION.pdf].
- ***** y ***** (2007). *The Tools of Government in the Digital Age*. Londres: Palgrave.
- ***** (2006). The rise of crowdsourcing. *Wired magazine*, 14(6), 1-4.
- ***** & ***** (2012). 'An Open Government Maturity Model for social-media based public engagement'. En *Government Information Quarterly* 29: 492-503.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. ***** (2017). Crowdsourcing government: Lessons from multiple disciplines. *Public Administration Review*, 77(5), 656-667.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 198 de 422

- ***** (2017). Opportunities and challenges for digital governance in a world of digital participation. *Information Polity*, 22(2-3), 197-205.
- ***** & ***** (2018). The rise of public sector innovation labs: experiments in design thinking for policy. *Policy Sciences*, 1-19.
- ***** (2019). Public Innovation Capacity: Developing and Testing a Self-Assessment Survey Instrument. *International Journal of Public Administration*, 42(8), 617-627.
- ***** & ***** (2021). Digital platforms for the co-creation of public value. *Policy & Politics*, 49(2), 231-248.
- ***** & ***** (2018). Citizen-generated open data: An explorative analysis of 25 cases. *Government Information Quarterly*, 35(4), 613-621.
- ***** * J., ***** * & ***** (2012). Open government: connecting vision and voice. *International review of administrative sciences*, 78(1), 10-29.
- ***** * (2015). Open collaboration in the public sector: The case of social coding on GitHub. *Government Information Quarterly*, 32(4), 464-472. DOI: 10.1016/j.giq.2015.09.004
- ***** y ***** * (2013). Implementing open innovation in the public sector: The case of Challenge.gov. *Public Administration Review*, 73(6), 882-890. DOI: 10.1111/puar.12141
- ***** **** 1995. Creating public value: Strategic management in government. ***** (2009). *Wiki Government. How Technology Can Make Government Better, Democracy Stronger, and Citizens More Powerful*. ***** Brookings Institution Press.
- ***** (2015), *Smart Citizens, Smarter State*. ***** Harvard University Press.
- Norma UNE 66182:2015 – “Guía para la evaluación integral del ***** municipal y el desarrollo como ciudad inteligente”, AENOR, ***** Disponible en: <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/SalaDePrensa/Multimedia/Publicaciones/Documents/PLAN%20DE%20ACCION%20PARA%20LA%20IMPLEMENTACION%20DE%20LA%20AGENDA%202030.pdf>.
- OCDE (2017). Recomendación del Consejo de la OCDE sobre ***** Abierto [14/12/217]
- ***** y ***** (1998). Governance without Government? Rethinking Public Administration'. *Journal of Public Administration Research and Theory* 8 (2):223-243.
- ***** (2015). *Rapid instructional design: Learning ID fast and right*, 4, 140-142. John Wiley & Sons.
- Plataforma del Tercer Sector (2023). ***** Abierto para Todas las Personas [https://www.plataformatercersector.es/sites/default/files/Plataforma%20Tercer%20Sector_Informe%20Gobierno%20Abierto_digital_ACCESIBLE.pdf].
- ***** (2003). Joined-up Government: a Survey. *Political Studies Review*, 1(1), 34-49. DOI: 10.1111/1478-9299.00004
- ***** ** y ***** (2011). *Public management reform: A comparative analysis : new public management, governance, and the neo-Weberian state*. 3 ed. Oxford: Oxford University Press
- ***** ***** I., & ***** (2023). Analyzing open government policy adoption through the multiple streams framework: The roles of policy entrepreneurs in the case of ***** *Public Policy and Administration*, 38(2), 233-264.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 199 de 422

Equipo técnico

***** Director del proyecto

Profesor Titular en el Departamento de Ciencia Política y Relaciones Internacionales y Director del Lab Innovación, Tecnología y Gestión Pública, Universidad Autónoma de Madrid. Investigador asociado en el Center for Technology in Government, State University of New York (SUNY at Albany) (EE.UU.).

Profesora Ayudante del Departamento de Ciencia Política y Relaciones Internacionales e Investigadora del Lab Innovación, Tecnología y Gestión Pública, Universidad Autónoma de Madrid.

Investigador en el Departamento de Ciencia Política y Relaciones Internacionales y del Lab Innovación, Tecnología y Gestión Pública, Universidad Autónoma de Madrid.

MEMORIA TÉCNICA. PROGRAMA DE EJECUCIÓN TEMPORAL “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”.

Expte 16581/2024

De conformidad con lo establecido en el art. 175 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, en relación con el expediente relativo a la aprobación del PROGRAMA DE EJECUCIÓN TEMPORAL “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”, y sin perjuicio de la decisión final que adopte el órgano competente se eleva la siguiente propuesta de resolución, teniendo en cuenta los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - El Cabildo Insular de Lanzarote, como Administración Pública – Ley 33/2023, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas- le corresponde ejercer las funciones relativas a la vigilancia, protección jurídica, defensa, inventario, conservación y demás actuaciones que requieran el correcto uso de los bienes y derechos propios del organismo o adscrito al mismo, cuya administración y gestión le corresponda.

Los edificios, instalaciones y locales del Cabildo de Lanzarote -algunos de ellos tienen más de 25 años de antigüedad- requieren de acometer una evaluación de las instalaciones y seguimiento de las tareas de mantenimiento de los mismos, por un técnico competente, con el objetivo de conservarlas en un estado plenamente funcional.

Las actuaciones del programa comprenden todas las actividades y procesos necesarios para asegurar el correcto funcionamiento, preservación y conservación de los inmuebles e implica el cuidado regular y la gestión de los diversos componentes y sistemas, con el objetivo de garantizar su seguridad, eficiencia y comodidad de los ocupantes y ciudadano que acudan a ellas para realizar trámites y gestiones.

SEGUNDO. Antecedentes del expediente administrativo 16581/2024.

2.1.- En fecha 17/07/2024 y subsanado en fecha 15/11/2024, se suscribe por el responsable técnico y político del ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR, Informe relativo al programa “Seguimiento por técnico competente del mantenimiento de las instalaciones del siendo que en el punto 4.- “OBJETIVO Y FINALIDAD DEL PROGRAMA”.

(...)

4.2.- MEDIOS HUMANOS

- 1 TÉCNICO APAREJADOR (ARQUITECTO TÉCNICO) O SIMILAR mientras dure la ejecución del programa, en régimen de funcionario interino de programa. “

Se da por reproducido el punto 4 “OBJETIVO Y FINALIDAD DEL PROGRAMA “. Con este programa tiene objeto realizar memorias valoradas de obras menores de repintado exterior e interior de las instalaciones expuestas en el punto 2.2 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA. Con ello, se pretende conseguir los documentos que se requieren para licitar de forma unificada los servicios de acondicionamiento y repintado tanto exterior como interior de las instalaciones citas, bajo el cumplimiento con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Además, del seguimiento Técnico competente de unas actuaciones concretas de forma puntual dentro de instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote, que se citan a continuación: - Realización de Memoria valorada y seguimiento de la instalación nuevas ventanas de la zona este y sur de la primera fase del

..... - Realización y Seguimiento del proyecto de reforma o rehabilitación de



existente ***** que consta de tres viviendas y un garaje distribuido en tres plantas. - Seguimiento del proyecto la nueva Sala de Prensa y Salón de Plenos del Edificio Central del Cabildo de Lanzarote. - Realización y Seguimiento del proyecto de reforma o rehabilitación de los aseos femeninos y masculinos de la primera fase del Edificio Central de Cabildo Insular de Lanzarote.

4.1 – DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A DESARROLLAR

- Elaboración de memorias valoras de las instalaciones citas.
- Elaboración de proyectos de reforma o rehabilitación.
- Elaboración de informes vinculantes en su materia.
- La dirección o seguimiento y control cualitativo de la construcción, calidad y recepción de la misma, actuaciones en materia de seguridad y salud, informes, certificados y estudios.

Consta en el expediente los Informes Propuesta del Área de Régimen Interior referenciados.

2.2.- Consta Memoria Técnica emitida por el Área de Recursos Humanos en fecha 02/10/2024, fundamentada en la suscrita por el Área de Régimen Interior de fecha 17/07/2024.

Dicha Memoria fue el documento técnico jurídico que avala el Informe - Propuesta de la Coordinadora de fecha 07.10.2024, previa tramitación de los documentos contables tramitados en fecha 04.10.2024 con resultado favorable de fecha 07.10.2024.

“(....).

2.3.- En fecha 15.10.2024 se recibe informe de la Interventora por el cual se devuelve el expediente sin fiscalizar según el tenor literal siguiente:

“Se devuelve sin fiscalizar al haberse observado que:

Estamos ante un compromiso plurianual (en el artículo 174 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales), por lo que deberá constar informe de existencia de crédito adecuado y suficiente en los ejercicios futuros 2025-2027. Igualmente, no consta informe que recoja la obligación de dar cumplimiento a la evaluación de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera (necesidad de financiación y regla del gasto), Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF). No consta suficientemente justificado que los trabajos a realizar por el personal a contratar no son los propios estructurales del Área, debiéndose adjuntar repertorio cerrado de circunstancias justificativas, las cuales a su vez deberán ser circunstancias y necesidades no permanentes.”

2.4.- Comenzado el ejercicio 2025, y habiendo sido presupuestados los distintos Programas de Ejecución Temporal se presenta nueva Memoria Técnica del Programa de Ejecución Temporal del Área de Régimen Interior

Se adjunta a la presente Propuesta la Memoria emitida por el Área de Recursos Humanos, acompañada del Informe de Régimen Interior, como Anexo I.

TERCERO. – Créditos Presupuestarios.

Consta en el expediente la ficha económica de la plantilla presupuestaria, donde constan los Programas de Ejecución Temporal, presentado en el proyecto de presupuestos, aprobados inicialmente en fecha 27.02.2025, publicado en BOP nº 27, en fecha 03.03.2025.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 202 de 422

Servicio:	13	RÉGIMEN INTERIOR
ESTRUCTURA	13	RÉGIMEN INTERIOR

Ord.	Cód.	Descripción	...	Ocupada por	...	Estado	...
		Arquitecta / Arquitecto Técnico			**	VACANTE	F. PROGRAMA/T EMPORAL

CUARTO. - Insuficiencia de medios personales.

Se ha procedido al análisis de la plantilla del Cabildo, del personal que lo integra, su cualificación, las plazas y puestos de trabajo que conforman la misma y a la vista de lo solicitado por el Área de Régimen Interior, se suscribe la necesidad de ejecutar un PROGRAMA DE EJECUCION TEMPORAL DE INTERINOS /AS, en los términos del apartado Quinto, para poder llevar a cabo las actuaciones necesarias que recogen en el Informe del Área de Régimen Interior.

Se requiere dotar al Área de Régimen Interior del refuerzo de personal funcionario interno para llevar a cabo las líneas de acción políticas indicadas por dicha Área de Insular. Ello no entraña una necesidad permanente, sino una necesidad coyuntural de refuerzo supeditada al cronograma de la ejecución de las medidas y como horizonte la fecha de finalización de los tres años, prevista en el art. 10.1c) EBEP.

En tanto que este Cabildo se dote de una Relación de Puestos de Trabajo u otro instrumento de ordenación de los puestos de trabajo que permita en su consecuencia proveer un sistema orgánico interno de los servicios, es necesario articular los distintos niveles de gestión dentro de las distintas Áreas del Cabildo de Lanzarote, en este caso el Área de Régimen Interior.

Se considera justificada por «razones objetivas» por el mero motivo de que dicha contratación responde a las causas de nombramiento previstas en esa normativa, es decir, razones de necesidad, de urgencia o para el desarrollo de programas de carácter temporal, coyuntural o extraordinario, en la medida en que dicha normativa y jurisprudencia nacionales no impiden en la práctica al empleador de que se trate a hacer uso de esas renovaciones para dar respuesta a necesidades permanentes y estables en materia de personal.

La finalidad de este Programa de Ejecución Temporal, cuyo objeto sería el nombramiento temporal de funcionarios/as interinos /as es, dotar al Área de Régimen Interior de un personal que pueda realizar las tareas y funciones recogidas en el Programa Temporal suscrito por el Área, en distintos niveles de responsabilidad, para abordar con éxito una gestión eficiente de los objetivos reseñados en la Memoria y o Informe presentado por el Área.

QUINTO. - Medios necesarios. Categorías. Número de efectivos.

Las distintas Áreas del Cabildo Insular de han solicitado la aprobación de un programa de carácter temporal como consecuencia de atribución de competencias, , situación de los procedimientos administrativos, desarrollo de nuevos planes o programas , mandatos legislativos a nivel europeo, nacional o autonómico , etc , que hacen surgir necesidades de abordar una serie de actuaciones o de prestar servicios de carácter no permanente y urgentes que no pueden ser cubiertos con los efectivos existentes en ese momento.

A fin de ejecutar las medidas indicadas en el Informe propuesta emitida por el Área promotora del programa – véase documento nº2 – Subsanción de Memoria técnica del Área de Régimen Interior a través del reseñado programa de ejecución temporal, se relaciona el personal necesario para llevar a cabo el mismo; si bien analizado el presupuesto consignado , la relación de otros proyectos de ejecución temporal presentados por otras Áreas , así como el régimen competencial del Cabildo de Lanzarote y a la vista del crédito restante , la

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 203 de 422

propuesta del Área de Recursos Humanos para este programa es la relacionada en este apartado .

La gestión y ejecución del programa de empleo temporal se realizará bajo la dirección y seguimiento del Coordinador/a del AREA DE REGIMEN INTERIOR bajo la dirección política del consejero /a del Área. Los empleos necesarios para el desarrollo y ejecución del “PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”, tras valoración de la disponibilidad económica, existente en el momento de aprobación de la presente Propuesta, aprobada por el Área de Recursos Humanos, es o son las siguientes:

- Un (1) Técnico/a Aparejador (Arquitecto /a Técnico) o similar (A2).
- **Medidas a ejecutar: “Seguimiento por técnico competente del mantenimiento de las instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote”**

Personal funcionario interino asignado para el desarrollo completo del “PROGRAMA DE EJECUCION TEMPORAL DE DIVERSAS LINEAS DE ACCION POLITICA DEL AREA DE RÉGIMEN INTERIOR”, en adelante *****

CATEGORÍA	MEDIDAS A EJECUTAR	N.º EFECTIVOS ASIGNADOS AL AREA DE REGIMEN INTERIOR	TOTAL, EFECTIVOS
A2 TECNICO /a Aparejador (Arquitecto /a Técnico)	“Seguimiento por técnico competente del mantenimiento de las instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote”	1	1

Las funciones a realizar serán:

Con carácter general serán aquellas asignadas a cada puesto de trabajo, en relación con las medidas a ejecutar indicadas en la Memoria suscrita por el Área, sin perjuicio de las propias de cada Escala y Subescala, aquellas a las que le habilita su titulación, todas las recogidas en los diferentes manuales y/o instrucciones de este Cabildo, normas de desarrollo y otras de aplicación directa o supletoria, siempre bajo la dependencia orgánica y funcional que le corresponda.

Asimismo, las que sean propias para la consecución de la ejecución del Plan y las definidas en las funciones de la memoria presentada por el Área.

SEXTO. – Coste económico del Programa. Anualidades. Retribuciones del personal. Anexo II.

El coste total del programa para el Área de Régimen Interior asciende a un total anual, correspondiente al ejercicio 2025, desde el 01.04.2025 hasta el 31.12.2025, Cuarenta y Dos Mil Cuatrocientos Setenta Euros con Treinta y Dos Céntimos (42.470,32 €).

El personal funcionario interino nombrado para la ejecución de programas de carácter temporal no ocupará puestos de la plantilla y percibirá con carácter general las retribuciones básicas y complementarias mínimas correspondientes y determinadas por el área de Recursos Humanos, ajustadas al siguiente cuadro anexo.

COMPLEMENTOS NOMBRAMIENTO DE FUNCIONARIOS/AS INTERINOS PROGRAMA		
CATEGORÍAS	COMPLEMENTO DE DESTINO	COMPLEMENTO ESPECÍFICO
A1 TÉCNICO ADMINISTRACIÓN GENERAL TÉCNICO SUPERIOR	26	1.077,07 €
A2 TÉCNICO MEDIO	22	913,91 €

C1 ADMINISTRATIVO	18	670,67 €
C2 AUXILIAR ADMINISTRATIVO	15	560 €

Las retribuciones a percibir son las siguientes:

CATEGORÍA	GRUPO/ SUBGRUPO	MEDIDAS EJECUTAR	N.º EFFECTIVOS ASIGNADO S AL ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR	RETRIBUCIÓN MENSUAL (incluidas pagas extras)	SEGURIDA D SOCIAL	COMPLEMENT O DE DESTINO	COMPLEMENT O ESPECÍFICO (incluido retribución mensual)	COSTE 2025 (01.04.2025 - 31.12.2025)
TÉCNICO/A APAREJADOR (ARQUITECTO/ A TÉCNICO)	A2	PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE *****	1	3.562,87€	1.156,05€	22	913,91€	42.470,32€

Los Datos relativos de las retribuciones del personal de forma detallada constan en el Anexo II.

Se adjunta a la presente Propuesta, como Anexo II el desglose detallado del Coste económico del Programa. Anualidades. Retribuciones del personal.

SÉPTIMO .- En relación a la continuidad del Programa de Ejecución Temporal, más allá del horizonte temporal del 31 de diciembre de 2025, es decir para el ejercicio 2026 y siguientes, deberá valorarse la inclusión en el Capítulo I - Consejería de Recursos Humanos del ***** de los créditos necesarios para hacer frente al gasto de personal , siempre y cuando se cumpla con los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera (necesidad de financiación y regla del gasto), conforme a la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF).

La aprobación del presente programa de ejecución temporal conlleva el acuerdo explícito de la aprobación por parte del Consejo de ***** Insular de la inclusión en la actual elaboración del proyecto de Presupuesto General del Cabildo de Lanzarote para el ejercicio 2025 , del gasto relativo al Capítulo I del personal descrito en el presente Programa de Ejecución Temporal – Área de Régimen Interior , sin perjuicio de la valoración en el último trimestre del ejercicio 2025 de la inclusión del escenario económico que afecte a la continuidad del programa – gasto plurianual, como gasto plurianual en la forma, plazos y por los órganos correspondientes, en base a lo dispuesto en el artículo 146.1 b) y e).

El personal no se contempla en la relación de puestos de trabajo (por tratarse de personal interino, es decir, de carácter temporal), aunque sí deben constar en la plantilla de personal con suficiente consignación

presupuestaria para financiar estos puestos durante el tiempo limitado a la duración del programa.

La financiación de dichos ***** se realizará con Fondos propios del Cabildo de Lanzarote (Capítulo I) - Consejería de Recursos Humanos del Cabildo de Lanzarote, siendo que el personal no se contempla en la relación de puestos de trabajo (por tratarse de personal interino, es decir, de carácter temporal), aunque sí deben constar en la plantilla de personal con suficiente consignación presupuestaria para financiar estos puestos durante el tiempo limitado a la duración del programa.

A los antecedentes de hecho anteriores, les resulta de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Legislación aplicable.

La legislación aplicable está constituida, fundamentalmente, por:

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
- Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.
- Ley 30/1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la Función Pública. Artículo 18.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local -LRBRL-. Artículos 4.1. a), 21.1.g) y h) y 92 bis
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local -TRRL-.
- Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.
- Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público -TREBEP-. El artículo 10 ,25 y 69.
- Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado y de Provisión de Puestos de Trabajo y Promoción Profesional de los funcionarios Civiles de la Administración General del Estado, aprobado por el Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo. El artículo 27.
- Real Decreto 861/1986, de 25 de abril, por el que se establece el Régimen de las Retribuciones de los funcionarios de la Administración Local.
- Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria. El artículo 65.6. Artículos 27 y 28.
- Ley de Cabildos Insulares 8/2015 de 1 de abril modificada por 8/2019 de 9 de abril.
- Ley 1/2018, de 5 de noviembre, de Reforma Estatuto de Autonomía.
- Recomendación N.º 2, de 25 de junio de 2012, sobre "Formalización de contratos para sustitución de trabajadores afectos a servicios públicos esenciales en caso de urgente e inaplazable necesidad", de la Viceconsejería de Administración Pública perteneciente a la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad.
- Convenios de Colaboración Interadministrativa entre el Cabildo Insular de ***** y los Ayuntamientos de la Isla, así como con la FECAI.
- Reglamento Orgánico del Cabildo Insular.
- La referenciada en la Memoria y/ o Informe del Área, que damos por reproducida.

Cód. Validación: 5779URFGSY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 206 de 422



Así como toda aquella otra normativa que las complementa y/o desarrolle.

Segundo. - Consideraciones jurídicas.

2.1.- Plan de Ordenación de Recursos Humanos

El Cabildo de Lanzarote, a través de su Consejo de ***** Insular, ha aprobado el Plan de Ordenación de Recursos Humanos en fecha 25.01.2024. Dicho Plan tiene por objeto contribuir a la consecución de la eficacia en la prestación de servicios y de la eficiencia en la utilización de los recursos económicos disponibles mediante la dimensión adecuada de sus efectivos, mejor distribución, formación profesional y movilidad, todo ello, conforme a las necesidades de la Corporación, y con especial atención a su marco competencial.

Con carácter general y único, el objetivo principal de toda Administración Pública, teniendo como referencia el art. 103.1 de la Constitución Española, es servir "(...) *con objetividad los intereses generales y actuar de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho*", y, por ende, servir al interés general. La elaboración de un Plan de Ordenación de Recursos Humanos surge de la necesidad de planificar los Recursos Humanos de la Entidad con vistas a un largo plazo.

Los sucesivos condicionantes marcados por las Leyes de Presupuestos Generales del Estado a los que esta Entidad, así como el resto, deben ajustarse, generan diversas anomalías en las plantillas que derivan en una notable dificultad para prestar unos servicios a la ciudadanía que debieran estar definidos y caracterizados por su calidad, eficacia y eficiencia. Es imperativo que la Entidad desarrolle una política de empleo público que se ajuste a las necesidades de la misma con el fin único de optimizar y racionalizar los recursos de los que dispone teniendo en cuenta tanto a sus empleados como a la ciudadanía, a la que presta sus servicios.

Hasta que el Plan de Ordenación de Recursos Humanos no se ejecute en su totalidad, las necesidades de personal en las distintas Áreas de Cabildo, para ejecutar las diversas líneas de acción política, ya sea a través de competencias propias, transferidas o delegadas, pueden ser cubiertas y tramitadas a través de programas de Ejecución Temporal - artículo 10.1 c) del EBEP –

Dichas necesidades de personal se detallan en cada una de las Memorias o Informes de dotación de personal suscritas por las Áreas y que constan en el presente expediente principal, así como ocumento nº1 – Memoria técnica del Área de Régimen Interior.

2.2. Funcionarios/as interinos/as temporales para ejecución de programa temporal.

Dada la naturaleza temporal del Programa de Ejecución Temporal "LINEAS DE ACCION POLITICA - AREA DE RÉGIMEN INTERIOR", en adelante P.E.T.A.P. informado en la Propuesta del AREA DE REGIMEN INTERIOR y avalado en la presente Memoria de la Unidad de Planificación de Recursos Humanos; y dada la urgencia de acometer el programa, es necesario acogerse en tal caso al Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley del Estatuto Básico del Empleado Público, en su artículo 10, en el que se regula el nombramiento y cese de funcionarios interinos, que en su apartado c) especifica que podrán nombrarse los mismos para "*La ejecución de programas de carácter temporal, que no podrán tener una duración superior a tres años, ampliable hasta doce meses más por las leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo de este Estatuto.*"

Se pone de manifiesto que la relación de servicios se caracteriza por ser circunstancial y temporal, esto es, por estar condicionada por la existencia de unas circunstancias de necesidad y urgencia que justifican el nombramiento. El /la funcionario/a interino/a por su propia condición no está sujeto a la administración mediante una relación de servicios permanentes, sino que la relación establecida tiene un carácter contingente fundada en la concurrencia de alguna de las causas que justifican su nombramiento y sujeto al cese cuando dichas causas desaparezcan. Las circunstancias de urgente e inaplazable necesidad deben existir, motivarse y sobre todo estar cualificados por su naturaleza extraordinaria.

"Artículo 10. Funcionarios interinos.

1. Son funcionarios interinos los que, por razones expresamente justificadas de necesidad y urgencia, son nombrados como tales con carácter temporal para el desempeño de funciones propias de funcionarios de carrera, (...) “

El Estatuto Básico del Empleado Público aclara que la selección de funcionarios interinos habrá de realizarse mediante procedimientos ágiles que respetarán en todo caso, los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad, regla en la que se busca el siempre difícil equilibrio entre la exigencia de garantizar o tutelar que el acceso al empleo público respete determinados criterios objetivos y la necesidad de cubrir de modo raudo y expeditivo - como manda al principio de eficacia - las necesidades de personal.

Artículo 10.2. “Los procedimientos de selección del personal funcionario interino serán públicos, rigiéndose en todo caso por los principios de igualdad, mérito, capacidad, publicidad y celeridad, y tendrán por finalidad la cobertura inmediata del puesto. El nombramiento derivado de estos procedimientos de selección en ningún caso dará lugar al reconocimiento de la condición de funcionario de carrera.”

La exigencia prevista en el citado precepto de que para la selección de interinos se arbitren procedimientos ágiles y rápidos encuentra justificación en razones de urgencia para cubrir transitoriamente la plaza, como se desprende de los propios supuestos tasados previstos en el apartado 1 del citado artículo 10 del EBEP y expresamente contempla el artículo 27.1 párrafo segundo, del Reglamento de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración General del Estado, aprobado por Real Decreto 364/ 1.995, de 10 de marzo de aplicación supletoria los funcionarios de la administración local.

También precisa que, como no podía ser de otra manera, el cese de los funcionarios interinos se producirá además de por las causas comunes de extinción del vínculo funcional, por la finalización de la causa que dio lugar a su nombramiento.

2.3 Nombramiento de funcionarios interinos de “Programa “.

El nombramiento de los interinos se fundamenta en un repertorio cerrado de circunstancias justificativas, que no puede ser ampliado ni modificado por las instituciones. Esta manera de proceder del legislador indica a los gestores de personal que el nombramiento de un funcionario interino responde siempre a un principio causal. Es decir, si se verifica la existencia de una causa, de una circunstancia justificativa de las previstas en el EBEP, se podrá proceder al nombramiento del funcionario interino, para subvenir y satisfacer ese interés público necesario y urgente (consecución de la revalidación, a través de auditoría, por la UNESCO en el año 2026). Esta exigencia de causalidad se erige también en requisito de validez del acto administrativo de nombramiento de funcionarios interinos. La causa del nombramiento debe quedar acreditada de modo expreso en la motivación del acto administrativo, y debe ser una de las que menciona este párrafo del texto legal. También en este aspecto, en el nombramiento de un funcionario interino, en ningún caso, se puede presuponer la causa, ni debe haber sobre ella oscuridad ni ambigüedad en el acto administrativo, so pena de nulidad.

Dentro de las funciones de carácter estrictamente público, las tareas que sean de carácter permanente deberán ser desempeñadas por funcionarios de carrera, pero hay otras tareas, que la ley denomina programas de carácter temporal, que deberán ser desempeñadas por funcionarios interinos. Todas las tareas que queden comprendidas en este ámbito deben ser desempeñadas siempre por funcionarios de carrera, con plena conformidad con los principios de eficacia y eficiencia de la gestión de los intereses públicos a los que está obligada la Administración Pública y todas sus instituciones.

El funcionariado de programa y el funcionariado coyuntural adquieren carta de naturaleza. Es decir, la Ley innova incorporando los atributos de la función pública al desarrollo de programas, proyectos, servicios o actividades que no tienen vocación de permanencia y son puestos en marcha, ampliados, reducidos o eliminados en función de la situación existente, de la decisión política del ***** de la institución y de las disponibilidades económicas, pero sin hipotecar el futuro de la institución ni mediatizar decisiones análogas del futuro creando relaciones laborales permanentes para tareas no permanentes. En definitiva, la función pública de programa parece especialmente adecuada y conveniente para atender estos programas y, en cualquier caso, el ***** de la Institución una vez terminado el plazo de vigencia programado de la actividad - una vinculación con la Institución acotada en el tiempo - podrá cambiar las prioridades o decisiones anteriores y prescindir de



estos funcionarios interinos de programa.

Se tratará de funcionarios públicos con todos los atributos de la función pública, pero con una vinculación por un período de tiempo preestablecido. Se deberá implantar la lógica de la gestión de personal por proyectos; es decir, con un principio y un fin conocidos previamente por la Institución y por los funcionarios afectados. En consecuencia, el conjunto de las relaciones de los nuevos funcionarios interinos de programa con la Institución será sustancialmente distinto al conjunto de relaciones de los funcionarios de carrera, que tienen asignadas tareas de carácter permanente.

El único objetivo de los funcionarios interinos de programa debe ser desarrollar los programas o proyectos con la mayor celeridad y eficacia posibles.

2.4 Ejecución de programa Temporal.

Como ya hemos indicado, el régimen jurídico aplicable al personal funcionario interino se encuentra recogido en el artículo 10.1 del Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre (TREBEP), según el cual:

'Son funcionarios interinos los que, por razones expresamente justificadas de necesidad y urgencia, son nombrados como tales con carácter temporal para el desempeño de funciones propias de funcionarios de carrera, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

"(...) c) La ejecución de programas de carácter temporal, que no podrán tener una duración superior a tres años, ampliable hasta doce meses más por las leyes de Función Pública que se dicten en desarrollo de este Estatuto".

La selección de funcionarios interinos habrá de realizarse mediante procedimientos ágiles que respetarán en todo caso los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.6 de la Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria:

"El nombramiento de personal funcionario interino para la ejecución de programas de carácter temporal tendrá una duración máxima de tres años. Si al vencimiento de dicho plazo, el programa de carácter temporal estuviere vigente o se acordase su prórroga, podrá ampliarse, mediante resolución, la duración del nombramiento efectuado, como máximo, en doce meses adicionales. En todo caso, el personal funcionario interino deberá cesar cuando concluya el plazo de vigencia del programa de carácter temporal para cuya ejecución fue nombrado."

El nombramiento de funcionarios/as interinos /as debe destinarse al desempeño de funciones que estén reservadas a funcionarios, pero vinculados directamente al desarrollo de la ejecución de los programas temporales que respondan a necesidades no permanentes de la Administración. Por programas temporales entendemos necesidades determinadas y concretadas mediante una acción programada previamente y actividades coyunturales. Se entiende, además que se trata de funciones que siempre deberán ser realizadas por la institución de modo directo y a través de personal propio y que, aun cuando tengan oscilaciones en su carga de trabajo a lo largo del tiempo, existe un umbral mínimo de carga de trabajo que persiste durante el periodo de desarrollo del programa.

Cabe precisar que, a la finalización de este proyecto de carácter temporal, se debe proceder al cese de los funcionarios s/as interinos/as nombrado al efecto.

La fecha de finalización fijada en el nombramiento es orientativa y se podrá prorrogar cuando el programa de carácter temporal aún no haya finalizado y no supere el límite máximo de duración legalmente establecido: tres años prorrogables, en su caso, por un periodo de doce meses más.

Traemos a colación entre otras muchas, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha del 8 de julio de 2019, Res. 201/2019 (Rec. 226/2019), relativa a la contratación de interinos para ejecutar programas de carácter temporal que corresponden a necesidades no permanentes, cuyo Fundamento de Derecho 2º recoge lo siguiente:

"(...)

Y precisamente con relación a contrataciones para la ejecución de programas temporales, conviene que destaquemos la sentencia de este Tribunal Superior de Justicia de Castilla La Mancha (Sección 2ª),

Ponente Ilmo. Magistrado D. ***** de 30 de junio ***** (2018/280179), puesto que trae a colación otra sentencia, del TSJ de Galicia, de 14 de junio de 2017 , donde se concluye como fue el EBEP en el año 2007 el que incorporó la posibilidad de acudir al nombramiento de funcionarios interinos en supuestos que fuesen más allá de los contemplados en la vieja legislación por razones de urgencia y necesidad, buscando con ello el legislador una solución al desarrollo de programas, proyectos, y en general actividades que no tienen vocación de permanencia sin necesidad de crear un vínculo funcional fijo con el personal nombrado para desarrollarlas, de manera que la situación de interinidad debe cesar una vez que finalice el plazo de vigencia del programa.

La redacción del artículo 10.1 del EBEP, unida a la modificación que tuvo lugar en el año 2014, ponen de manifiesto que la nueva causa de interinidad recogida en el apartado c) del precepto, busca un objetivo muy claro: ejecutar programas de carácter temporal que correspondan a necesidades no permanentes, que se adapten a los objetivos del programa. Lo cual ha de tener, a su vez, reflejo en el procedimiento de selección del/los funcionario/s interino/s que lo vayan a desarrollar, de manera que el procedimiento de selección debe adaptarse a tales objetivos y no a las características de algún puesto de trabajo de la Administración que lo aprueba.

En cuanto a la nota de temporalidad, estos programas deben tener una temporalidad predefinida, como ya advertía la Comisión para el estudio y preparación del EBEP, en cuyo informe se recogen dos sugerencias al respecto: que estos programas deben de tener una duración determinada a priori, y que debe quedar prohibido el nombramiento de interinos para programas que se prorroguen o que reiteren otros inmediatamente anteriores de similar contenido, pues en este último caso lo que procede es una planificación que conduzca al nombramiento de personal fijo."

2.5 Listas de reserva de funcionarios /as interinos /as y cooperación interadministrativa.

Deberá procederse al nombramiento de funcionarios /as interinos /as que se encuentren en las listas de reserva que para tales categorías hayan sido constituidas en el Cabildo Insular de Lanzarote, y en caso de no existir interesados/as en las mismas, o encontrarse ya agotadas, se optará por la colaboración interadministrativa entre entidades locales, existiendo varios convenios de colaboración interadministrativa entre el Cabildo y los Ayuntamientos de la ***** así como la solicitud de colaboración en materia de personal con el ***** de Canarias .

Siendo que las Administraciones Públicas actúan y se relacionan de acuerdo con el principio de lealtad institucional y, en consecuencia, deben prestar, en el ámbito propio, la cooperación y asistencia activa que las otras administraciones pudieran recabar para el eficaz ejercicio de sus competencias. Asimismo la colaboración y cooperación entre las diferentes Administraciones Públicas y, en especial, entre las propias Entidades Locales, se configuran como principios que deben regir sus relaciones tal y como se señala en los artículos 10 y 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en el artículo 3.1.k) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y en el artículo 1.1) del Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 140 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público las relaciones interadministrativas se regirán por los principios de lealtad institucional, adecuación al orden de distribución de competencias establecido en la Constitución y los Estatutos de Autonomía y en la normativa del régimen local, colaboración, entendido como el deber de actuar con el resto de Administraciones Públicas para el logro de fines comunes; cooperación, cuando dos o más Administraciones públicas, de manera voluntaria y en el ejercicio de sus competencias, asumen compromisos específicos en aras de una acción común y coordinación, en virtud del cual una Administración Pública y, singularmente, la Administración General del Estado, tiene la obligación de garantizar la coherencia de las actuaciones de las diferentes Administraciones Públicas afectas por una misma materia para la consecución de un resultado común, cuando así lo prevé la Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, eficiencia en la gestión de los recursos públicos, compartiendo el uso de recursos comunes, salvo que no resulte posible o se justifique en términos de su mejor aprovechamiento responsabilidad de cada Administración Pública en el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos; garantía e igualdad en el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos en sus relaciones con las diferentes Administraciones; solidaridad interterritorial de acuerdo con la Constitución.

En particular, el artículo 144 del mismo texto legal contempla como técnicas de cooperación, entre otras, la

prestación de medios materiales, económicos o personales a otras Administraciones Públicas.

En materia de personal, hay que tener en cuenta que la prestación de servicios públicos locales de forma continuada y eficaz, y para evitar que la misma pudiera verse afectada, en un momento dado, por la falta de determinados recursos humanos y dada la imposibilidad de disponer de los mismos, en supuestos, como el presente de urgente e inaplazable necesidad, cabe recurrir a las bolsas de trabajo o listas de reserva como la forma más adecuada de cubrir las necesidades de efectivos que van surgiendo, todo ello conforme a los procedimientos de selección legalmente previstos

Que la diversa tipología de servicios que prestan las entidades locales y la misma cualificación que ha de exigirse a los profesionales hace que resulte complicado que en cada Corporación haya bolsas de reserva que den respuesta a todas las necesidades que se van planteando.

El ***** de Canarias a través de la Recomendación N.º 2, de 25 de junio de 2012, sobre *“Formalización de contratos para sustitución de trabajadores afectos a servicios públicos esenciales en caso de urgente e inaplazable necesidad”*, de la Viceconsejería de Administración Pública perteneciente a la Consejería de Presidencia, Justicia e Igualdad, recomienda a cada Corporación Local constituir, mediante convocatoria pública en la que se garanticen los principios constitucionales de igualdad, mérito y capacidad, listas de reserva para la sustitución temporal de sus trabajadores. De no disponer de tales listas, se podrá acudir a las constituidas por otras entidades locales o por el Cabildo Insular respectivo para el nombramiento o la contratación de personal con vínculo funcional o laboral y ausencia temporal, por razones de urgencia en la prestación del servicio.

Existen Convenios de Colaboración Interadministrativa con los Ayuntamientos de la Isla y la FECAI vigentes, por los que se colabora en materia de Recursos Humanos entre ambas Administraciones para: “La utilización recíproca de las listas de reserva constituidas en el Cabildo Insular y en el Ayuntamiento para la cobertura de las necesidades que se generen en los mismos, con respeto a las prioridades que cada entidad determine, así como a los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad..”

Las condiciones de los nombramientos en el caso de utilización de listas de Reserva vienen estipuladas en las Cláusulas de todos los Convenios de Colaboración:

“Segunda: Compromisos que asumen las partes.

Cada una de las partes se compromete a ajustar sus relaciones a los deberes de información mutua, colaboración y coordinación, de conformidad con la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, contribuyendo así a la eficacia y eficiencia entre ambas administraciones.

Para la consecución del objeto del Convenio, y dentro del ejercicio de sus respectivas competencias y fines las Administraciones se comprometen, en tanto resulte compatible con sus necesidades y previsiones, a facilitarse entre sí las listas de reserva de las categorías de las que dispongan en cada momento para su nombramiento y/o contratación interina/laboral temporal por la entidad local que lo requiera, en los términos legalmente previstos.

La utilización mutua de listas de reserva de la otra Administración no puede suponer ninguna merma de los derechos de los integrantes de las correspondientes listas, cuya gestión se regirá por la normativa que resulte de aplicación en cada entidad

Tercera: Condiciones de los nombramientos.

La utilización de las Listas de Reserva quedará sometidas al trámite procedimental establecido por la Administración que convocó la Lista de Reserva, según su normativa vigente. “

Para el nombramiento de los funcionarios mencionados, se hará uso de las listas de reservas constituidas en entidades locales con las que se haya suscrito convenio de colaboración para ello o bien limítrofes o próximas tal y como se menciona la Recomendación número 2 de la Consejería de Administración Pública del ***** de Canarias, en relación a la formalización de contrato para sustitución de trabajadores afectos a servicios esenciales en casos de urgente e inaplazable necesidad Siempre respetando con ello, los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad a los que hace mención el TREBEP en su artículo 10.2, ya que las convocatorias por las que se conformaron estas listas, fue mediante el procedimiento de concurso-, oposición quedando así salvaguardadas las garantías legales exigidas. Se hará mediante un proceso ágil rápido como precisa la selección de interinos.

Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 211 de 422



2.6 Las retribuciones de los funcionarios interinos

EL artículo 25 del EBEP, establece:

“25.1. Los funcionarios interinos percibirán las retribuciones básicas y las pagas extraordinarias correspondientes al Subgrupo o Grupo de adscripción, en el supuesto de que éste no tenga Subgrupo. Percibirán asimismo las retribuciones complementarias a que se refieren los apartados b), c) y d) del artículo 24 y las correspondientes a la categoría de entrada en el cuerpo o escala en el que se le nombre.

2. Se reconocerán los trienios correspondientes a los servicios prestados antes de la entrada en vigor del presente Estatuto, que tendrán efectos retributivos únicamente a partir de la entrada en vigor del mismo”.

Dada su claridad, los comentarios que cabe realizar a este precepto son mínimos y, dejando a un lado la problemática de los trienios, deben centrarse exclusivamente, en nuestra opinión, en el examen de un doble aspecto: el de si deben o no percibir el complemento de carrera (apartado a del artículo 24), del que están excluidos expresamente por el propio artículo 25, y el de si, en todo caso, y como impone este precepto, pueden recibir también las retribuciones complementarias correspondientes a la categoría de entrada en el cuerpo o escala en el que se les nombre.

En relación a las retribuciones complementarias a la categoría de entrada en el cuerpo o escala de entrada, indicar que:

Esta referencia a la categoría de entrada como elemento determinante para las mencionadas retribuciones que hace el TREBEP tiene que ver con la posición que puede llegar a tener el funcionario interino en el sistema de Cuerpos y Escalas, respecto de los cuales no podrían acceder si no es en el escalón concreto más bajo, lo que sería posible sólo allí donde los legisladores de desarrollo hayan optado por un modelo tendencialmente de carrera, en lugar de un modelo híbrido o más cercano a los puestos de trabajo. Es esta la razón por la que algunas leyes autonómicas de desarrollo del EBEP, asumiendo aquella idea, la han trasladado a los puestos de trabajo de sus Administraciones.

Así la Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria establece que:

“Art. 27.

1. Todo funcionario posee un grado personal correspondiente a uno de los treinta niveles en que están clasificados los puestos de trabajo. El grado personal se consolida por el desempeño de uno o más puestos del nivel correspondiente durante dos años continuados o durante tres con interrupción. Si durante el tiempo en el que el funcionario desempeña un puesto se modificase el nivel del mismo, el tiempo de desempeño se computará con el nivel más alto en que dicho puesto hubiese estado clasificado.

2. Los funcionarios de nuevo ingreso se incorporarán normalmente a los puestos de trabajo que tengan asignados un nivel inferior dentro de las vacantes comprendidas en el intervalo de niveles correspondiente a su Cuerpo.

3. En ningún caso podrá consolidarse un grado personal superior al nivel máximo que corresponda al funcionario en razón del grupo o Escala a que pertenezca.

Art. 28.

1. El grado personal constituye un derecho del funcionario. Ningún funcionario podrá ser designado para un puesto de trabajo inferior o superior en más de dos niveles al correspondiente a su grado personal.

2. Si por falta de vacantes en la misma localidad no pudiese ser designado para ocupar un puesto de trabajo en las condiciones del apartado anterior, la Consejería de la Presidencia le atribuirá el desempeño provisional de un puesto de nivel inferior, siempre que éste sea adecuado a su Cuerpo y a su Escala. En esta situación el funcionario percibirá el complemento de destino correspondiente a un puesto inferior en dos niveles a su grado personal.

*3. El ***** podrá establecer, mediante la superación de curso de formación u otros requisitos objetivos, los procedimientos que habiliten a los funcionarios para la adquisición de los grados superiores del intervalo de niveles asignados a su Cuerpo o Escala. Dicha habilitación permitirá al funcionario participar en los procedimientos de provisión de puestos de trabajo correspondientes a dicho grado. “*

El personal funcionario interino nombrado para la ejecución de programas de carácter temporal no ocupará

Cód. Validación: 575URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 212 de 422



puestos de la plantilla y percibirá con carácter general las retribuciones básicas y complementarias mínimas correspondientes y determinadas por el Área de Recursos Humanos, ajustadas al cuadro anexo indicado en el Hecho Sexto.

Tercero. – Gasto plurianual.

El art. 174.2 del RDLeg 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales -TRLRHL-, dispone que:

“Podrán adquirirse compromisos por ***** que hayan de extenderse a ejercicios posteriores a aquel en que se autoricen, siempre que su ejecución se inicie en el propio ejercicio y que, además, se encuentren en alguno de los casos siguientes:

- a) Inversiones y transferencias de capital.
- b) Los demás contratos y los de suministro, de consultoría, de asistencia técnica y científica, de prestación de servicios, de ejecución de obras de mantenimiento y de arrendamiento de equipos no habituales de las entidades locales, sometidos a las normas del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que no puedan ser estipulados o resulten antieconómicos por un año.
- c) Arrendamientos de bienes inmuebles.
- d) Cargas financieras de las deudas de la entidad local y de sus organismos autónomos.
- e) Transferencias corrientes que se deriven de convenios suscritos por las corporaciones locales con otras entidades públicas o privadas sin ánimo de lucro.”

Por su parte, el art. 79.1 del RD 500/1990, de 20 de abril, por el que se desarrolla el capítulo primero del título sexto de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, define los ***** de carácter plurianual como “aquellos que extienden sus efectos económicos a ejercicios posteriores a aquel en que se autoricen y comprometan”.

Por tanto, siguiendo a la doctrina mayoritaria, para que un gasto sea plurianual se exige como primer requisito que su duración sea determinada y, como segundo requisito, que la ejecución del gasto se extienda a más del año natural.

Consideramos poco afortunada la definición de qué ***** se consideran plurianuales, entre los que no se encuentran los de personal. Cuando es obvio que los ***** de personal se extienden a más de un ejercicio presupuestario normalmente y no se suele plantear la aplicación del art. 174 TRLRHL.

De hecho, el art. 47 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria -LGP-, que trata de los ***** plurianuales no limita ni concreta a qué tipo de ***** se puede aplicar. Ante la indefinición de la legislación en materia de ***** plurianuales, no parece oportuna la aplicación de dicho artículo 174 TRLRHL, a los ***** de personal.

No obstante, ante la incertidumbre a la que nos conduce el citado precepto respecto a la contratación de personal para la ejecución de un programa temporal (art. 10.1C) EBEP), se propone el nombramiento con fecha de finalización el 31 de diciembre de 2025, y se valore la continuidad, una vez confirmada la existencia de crédito futuro para el ejercicio 2026 o aprobación del compromiso del gasto plurianual en la forma, plazo y por los órganos correspondientes.

Así según nuestro Reglamento Orgánico, de fecha 04.01.2023.

La aprobación del Consejo de ***** Insular según lo dispuesto en el Artículo 146.- Atribuciones del Consejo de ***** Insular.

“1. Corresponden al Consejo de ***** Insular las siguientes atribuciones: (...)

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 213 de 422



b) La aprobación del proyecto de presupuesto.

(...)

e) El desarrollo de la gestión económica, autorizar y disponer ***** en materia de su competencia, disponer ***** previamente autorizados por el Pleno, y la gestión del personal.”

La aprobación expresa por el Consejo de ***** Insular podrá requerir del Informe - Análisis del programa de gasto que afectaría al Capítulo I de personal, por parte de la Unidad de Presupuestos, en base a lo dispuesto en el Artículo 194.- Funciones de Presupuestos.

“1. Las funciones de presupuestos comprenden las siguientes actividades, sin perjuicio de las demás que pueda delegar la Presidencia:

a) La elaboración del proyecto de Presupuesto General del Cabildo de Lanzarote, para su aprobación por el Consejo de ***** Insular.

b) El análisis y evaluación de los programas de gasto que integran el Presupuesto General del Cabildo de Lanzarote. “

Cuarto - Competencia orgánica. Procedimiento.

En cuanto a la potestad reglamentaria de las Entidades locales, el Art. 4.1 a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local reconoce a los municipios las potestades reglamentarias y de autoorganización. En idéntico sentido se pronuncia el Art. 4.1. a) del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.

De conformidad con lo previsto en el artículo 34.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los actos administrativos que dicten las Administraciones Públicas, bien de oficio o a instancia del interesado, se producirán por el órgano competente ajustándose a los requisitos y al procedimiento establecido, y siguiendo las Instrucciones- Expte. 12885/21 de 02.08.21. Siendo el consejero delegado de Recursos Humanos competente en la materia para su propuesta, el acuerdo debe ser aprobado por los órganos colegiados y dotarse presupuestariamente para poder ser materializado.

En base en las competencias o atribuciones recogidas expresamente en el art. 62 de la Ley de Cabildos Insulares, y en concreto de acuerdo con lo previsto en la letra f) de dicho artículo, al tratarse de decisiones en materia de personal no atribuidas expresamente a otro órgano, y sin perjuicio del órgano competente responsable de que cada una de las medidas propuestas y reseñadas en la Memoria Técnica del Área de Régimen Interior , se lleven a cabo.

La materialización de las necesidades de personal expuestas en la memoria técnica del Área de Régimen Interior , deben ser dotadas económicamente y de los medios personales necesarios para su ejecución, a través del presente Programa Temporal, siendo que, para ello, deberá procederse en primer término a su aprobación por el Consejo de ***** Insular.

Sin perjuicio de las competencias delegadas al Consejero de Recursos Humanos en materia de superior dirección de personal, se eleva la presente Propuesta de Resolución al Consejero , para su aprobación por el Consejo de ***** Insular a fin de poder ser aprobado formalmente y con la dotación económica correspondiente el Programa de ejecución Temporal, según lo previsto en el artículo 62 f) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, en concordancia con el art. 127 h) y n) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y lo dispuesto en el en el artículo 146.1.f) del Reglamento Orgánico del Cabildo de Lanzarote, el órgano competente para para la adopción del presente acuerdo es el Consejo de ***** Insular.

En un segundo estadio procedimental deberá procederse al nombramiento de personal funcionario interino existente en las listas de reserva constituidas en la propia Corporación Local, o bien en aquellas entidades locales con las que el Cabildo Insular de ***** tiene formalizados Convenios de colaboración para la utilización de lista de reserva. Corresponde al consejero de Recursos Humanos la materialización del Programa Temporal de ejecución en lo relacionado con el proceso de nombramientos que deban realizarse para

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 214 de 422



la efectiva puesta en marcha del programa.

CONCLUSIÓN:

A la vista por tanto de los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho expuestos, desde el Servicio de Recursos Humanos, y con carácter previo al Informe Propuesta de la Coordinadora de Recursos Humanos, elevada al Consejero, para su aprobación por el órgano competente- Consejo de ***** Insular, los técnicos que suscriben consideran necesario la aprobación del Programa de Ejecución Temporal **“PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”**, a efectos de poder ejecutar las necesidades de personal y se proceda a la realización de estudio de las instalaciones del Cabildo, con la finalidad de mejorar el estado de conservación de las mismas.

Asimismo y analizado el funcionamiento del Servicio, intercambiados criterios con el personal del mismo y racionalizada la información obtenida, los/as técnicos/as que suscriben consideran necesario que, por parte del órgano competente, se promueva el procedimiento adecuado para proveer, seleccionar, nombrar y/o contratar los recursos humanos precisos para la efectividad el Servicio de Recursos Humanos, según lo previsto en el artículo 10.1c) del EBEP, relativo al personal funcionario interino para la ejecución de programas de carácter temporal.

Se proceda al nombramiento del personal ***** descrito en el Antecedente de Hecho Quinto, (cuadro anexo), con carácter temporal, para la ejecución del denominado **“PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE”**.

Por un periodo previsto inicialmente **HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025**, una vez aprobado por el Consejo de ***** Insular, siendo la fecha de inicio la del nombramiento del personal, hasta el plazo de la toma de posesión; salvo que, al vencimiento de dicho plazo, el programa de carácter temporal estuviere vigente o se acordase su prórroga, en cuyo caso podrá ampliarse, mediante resolución, la duración del nombramiento efectuado, como máximo, en doce meses adicionales. Y ello a tenor de lo establecido en el artículo 10.1.c) del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público.

Este es el Informe que se emite que sometemos a cualquier mejor fundado en Derecho, sin perjuicio de que se recaben por parte del Área de Recursos Humanos.

Informe emitido por los Juristas de la Unidad de Planificación, Gestión y Relaciones Laborales



1.- NOMBRE y DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA ENTIDAD

ENTIDAD: Cabildo Insular de Lanzarote.

DOMICILIO: *****

MUNICIPIO: *****

CÓDIGO POSTAL: 35500

PROVINCIA: Las Palmas de Gran Canaria

RESPONSABLE: D. Oswaldo Betancor García
Sr. Presidente del Cabildo de Lanzarote

PERSONA RESPONSABLE DEL PROGRAMA: D. *****
Coordinador del Servicio de Régimen Interior

TELÉFONO: *****

CORREO ELECTRÓNICO: regimeninterior@cabildodelanzarote.com

2.- DENOMINACIÓN DEL PROGRAMA Y LOCALIZACIÓN DEL MISMO

2.1 – DENOMINACIÓN DEL OBJETO DEL PROGRAMA

Denominación del programa “Redacción de Memorias Valoradas o Técnicas y Seguimiento por técnico competente de actuaciones concretas a realizar en instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote”.

El objeto del programa consiste en la redacción de una memoria valorada (es un documento necesario para poder realizar una estimación del coste de obra menor) de las instalaciones que se exponen a continuación en el punto **2.2 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA**. Además, del seguimiento de Técnico competente de unas actuaciones concretas dentro de instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote.

2.2 – LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

El ámbito geográfico de actuación de este programa es la isla de ***** y de La Graciosa. La sede administrativa del programa se ubica en las oficinas del edificio central del Cabildo de Lanzarote, situado en la ***** del término municipal de Arrecife.

Instalaciones y ubicación:

CASA CABILDO:

Edificio situado en la ***** de unos 12.409 metros cuadrados de superficie, dispone de una superficie útil aproximada de 14.598 metros cuadrados, distribuido en cinco plantas con ascensor.



CIUDAD DEPORTIVA DE LANZAROTE:

Amplia zona situada en la ***** donde se ubican las instalaciones de diversas modalidades deportivas y oficinas, con una superficie aproximada de 33.242 metros cuadrados.

CENTRO INSULAR DE AJEDREZ:

Local situado en la ***** con una superficie aproximada de 100 metros cuadrados.

CENTRO INSULAR DE DEPORTES NÁUTICOS:

Instalaciones situadas en la localidad de ***** de una superficie aproximada de 2.369 metros cuadrados donde se incluye aparcamiento, embarcadero e instalaciones.

SEGURIDAD VIAL:

Instalaciones situadas en la ***** que consta principalmente de pista asfaltada y jardinería, aula de formación, almacén y oficina, su superficie aproximada es de 2.332 metros cuadrados.

BIBLIOTECA INSULAR:

Edificio situado en la ***** que ocupa una superficie aproxima de 1.188 metros cuadros. Consta de cuatro plantas (sótano y tres plantas) donde se ubican las salas de estudio, oficinas y salón de actos y sótano (archivo).

TEATRO INSULAR POLIVALENTE:

Edificio situado en la ***** consta de aseos, sala multiusos... que ocupa una superficie aproximada de 1.150 metros cuadros.

CONSERVATORIO DE MÚSICA:

Edificio situado en la ***** consta de aseos, oficinas aulas y salas multiusos... que ocupa una superficie aproximada de 2.219 metros cuadrados.

NAVE MANTENIMIENTO CULTURA:

Nave situada en la ***** con una superficie aproximada de 798 metros cuadrados.

RADIO ONDA INSULAR:

Situado en un local de la estación de guaguas, situado en la ***** de una superficie aproximada de 219 metros cuadrados.

LOCALES N.º 51, 52 Y 53 (EDIFICIO BUGANVILLAS)

Locales situados en la ***** con una superficie aproximada de 240 metros cuadrados.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 217 de 422



ESCUELA DE TURISMO:

Edificio situado en la de la localidad de término municipal de Tegui, ocupa un área aproximada de 1.500 metros cuadrados la parte edificada.

EL ALMACÉN:

Edificio situado en la de ocupa una superficie de 549 metros cuadrados.

GRANJA EXPERIMENTAL:

Se trata de una extensa superficie donde se ubican las instalaciones relacionadas con la ganadería y la agricultura, situada en la del término municipal de Tegui.

CENTRO HIDROPÓNICO (Centro de Biodiversidad de Lanzarote)

Instalaciones situadas en la ocupa una superficie aproximada de 150 metros cuadrados.

PARQUE MÓVIL:

Instalaciones situadas en la del término municipal de con una superficie aproximada de 9.462 metros cuadrados.

INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS:

Instalaciones situadas en la del término municipal de con una superficie aproximada de 3.289 metros cuadrado.

PARADA DE GUAGUAS PREFERENTE DE PUERTO DEL *****

Inmueble situado en la de la localidad de término municipal de Tías.

NAVE DENOMINADA "LA RED":

Local situado en el edificio de la Cámara de Comercio de Lanzarote, sito en la del término municipal de Arrecife.

INSTALACIONES DE LA GRACIOSA:

- y

CASA FAJARDO:

Local situado en la del término municipal de Arrecife, local destinado principalmente a exposiciones.

CASA DE LOS ARROYO:

Edificio declarado como monumento histórico-artístico, sede del Centro Científico-Cultural "Blas Cabrera", sito en la ocupa una superficie aproximada

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 218 de 422



de 315 metros cuadrados.

CASA ANTIGUO CABILDO:

Edificio situado en la ocupa una superficie de 298 metros cuadrados. .

DEPENDENCIAS DE BIENESTAR SOCIAL E INCLUSIÓN:

- U.S.A.A. (Unidad Semipresencial de Atención a las Adicciones), situado en la superficie aproximada de 2.750 metros cuadrados, término municipal de Teguise.
- U.R.P.S. (Unidad de Rehabilitación Psicosocial), situada en la término municipal de Teguise, se ubica en un parcela de unos 5.777 metros cuadrados.
- U.A.A. (Unidad de Atención de Adicciones), edificio situado en la ocupa una superficie aproximada de 1.801 metros cuadrados
- RAM (Recurso Alojativo), situado en Arrecife.
- Edificio administrativo del Área de Bienestar Social e Inclusión, situado en la ocupa una superficie aproximada de 1.801 metros cuadrados

AULA DE LA NATURALEZA DE MÁGUEZ:

Instalaciones situadas en la término municipal de Haría, ocupa una superficie total aproximada de 1.579 metros cuadrados.

CASA DE AGENTES DE MEDIOAMBIENTE EN LA ISLA DE LA GRACIOSA:

3.- ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

3.1 - JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL PROYECTO

La mayoría de los edificios, instalaciones y locales del Cabildo de Lanzarote tienen más de 25 años de antigüedad, algunos de ellos son instalaciones al aire libre, pero la mayoría se trata de instalaciones bajo techo, donde los trabajadores y usuarios de los servicios públicos pasan muchas horas, por tanto, es obvio que debemos cuidarlos y asegurarnos de que su seguridad sean las óptimas.

La Ley 33/2023, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, de aplicación a todas las Administraciones Públicas, determina que le corresponde a las mismas, ejercer las funciones relativas a la vigilancia, protección jurídica, defensa, inventario, conservación y demás actuaciones que requieran el correcto uso de los bienes y derechos propios del organismo o adscrito al mismo, cuya administración y gestión le corresponda.

El Cabildo Insular de pretende aglutinar en el Servicio de Régimen Interior todos aquellos servicios, suministros y obras menores que sean transversales a todas las Áreas, con ese objeto se dicto la circular n.º 3/2024, de fecha 8 de febrero de 2024, que viene a decir que todos los procedimientos de contratación de suministros o servicios relacionados

con la adquisición de vehículos, mobiliario de oficina, limpieza de inmuebles, vigilancia y seguridad (alarmas, presencial, acudas y servicios), mantenimiento de aparatos elevadores, control de desinfección, desratización, desinsectación y legionela, mantenimiento contraincendios, desfibriladores e imagen corporativa, deben incorporar informe del Servicio de Régimen Interior.

3.2 – DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Como se menciona en el apartado anterior, la mayoría de los edificios, instalaciones y locales del Cabildo de Lanzarote tienen más de 25 años de antigüedad, por lo que su situación actual, en muchos casos, es lamentable, por ello se hace imprescindible la contratación-nombramiento de un técnico competente (Aparejador o similar), que redacte las correspondientes memorias valoradas y el seguimiento de actuaciones concretas en algunas de las instalaciones.

4.- OBJETIVO Y FINALIDAD DEL PROGRAMA

Con este programa tiene objeto realizar memorias valoradas de obras menores de repintado exterior e interior de las instalaciones expuestas en el punto **2.2 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA**. Con ello, se pretende conseguir los documentos que se requieren para licitar de forma unificada los servicios de acondicionamiento y repintado tanto exterior como interior de las instalaciones citadas, bajo el cumplimiento con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Además, del seguimiento Técnico competente de unas actuaciones concretas de forma puntual dentro de instalaciones del Cabildo Insular de Lanzarote, que se citan a continuación:

- Realización de Memoria valorada y seguimiento de la instalación nuevas ventanas de la zona este y sur de la primera fase del Edificio Central de Cabildo Insular de Lanzarote.
- Realización y Seguimiento del proyecto de reforma o rehabilitación de edificio existente ***** que consta de tres viviendas y un garaje distribuido en tres plantas.
- Seguimiento del proyecto la nueva Sala de Prensa y Salón de Plenos del Edificio Central del Cabildo de Lanzarote.
- Realización y Seguimiento del proyecto de reforma o rehabilitación de los aseos femeninos y masculinos de la primera fase del Edificio Central de Cabildo Insular de Lanzarote.

4.1 – DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES A DESARROLLAR

- Elaboración de memorias valoradas de las instalaciones citadas.
- Elaboración de proyectos de reforma o rehabilitación.
- Elaboración de informes vinculantes en su materia.
- La dirección o seguimiento y control cualitativo de la construcción, calidad y recepción de la misma, actuaciones en materia de seguridad y salud, informes, certificados y estudios.

Cód. Validación: 5779URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 220 de 422

4.2.- MEDIOS HUMANOS

- UN (1) TÉCNICO APAREJADOR (ARQUITECTO TÉCNICO) O SIMILAR mientras dure la ejecución del programa, en régimen de funcionario interino de programa.

5.- INTERÉS GENERAL DEL PROGRAMA

Las actuaciones del programa repercuten directamente en beneficio de un mantenimiento de conservación adecuado y eficiente de las instalaciones del Cabildo en cumplimiento con la Ley 33/2023, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, de aplicación a todas las Administraciones Públicas y por ende, a todos los trabajadores de la corporación y ciudadanos que hacen uso de las mismas.

6.- OBJETIVOS A ALCANZAR

Con este programa se pretende como objetivo principal, disponer de un técnico competente que realice las memorias valoradas de las instalaciones expuestas en el punto **2.2 LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA**, y con ello, iniciar el procedimiento de un contrato que unificado para todas estas instalaciones del servicio de acondicionamiento y repintado, tanto exterior como interior. Dicho procedimiento implicaría una disminución de procedimientos administrativo-económico, tal como ha supuesto con la unificación de otros servicios o suministros.

Por otro lado, dar respuesta a unas demandas generadas por el tiempo de uso como pueden ser los aseos, ventanas, salas y la edificación mencionada que permitirá el uso como oficinas.

7.- DURACIÓN DEL PROGRAMA

La duración que se propone para la realización de las actuaciones contempladas en este programa es de 3 años, prorrogable hasta doce meses más. Estas podrían ser acortadas si los objetivos se ejecutan en un menor tiempo.

8. CONCLUSIÓN

Se solicita la incorporación de un técnico (arquitecto técnico o similar) al Servicio de Régimen Interior, por los preceptivos procedimientos de provisión, selección y/o contratación del recurso humano descrito para la efectividad del servicio, según lo previsto en el artículo 10.1e del Estatuto Básico del Empleado Público (EBEP) (personal funcionario interino para la ejecución de programas de carácter temporal).

Documento firmado electrónicamente al margen de la fecha inserta

Cód. Validación: 5779JRFGEYS23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 221 de 422

ANEXO II

Coste económico del Programa. Anualidades. Retribuciones del personal.

ANTECEDENTE DE HECHO SEXTO

Coste anualidad 2025. El coste del programa para el Área de Régimen Interior asciende a un total anual, correspondiente al ejercicio 2025, desde el 01.04.2025 hasta el 31.12.2025, Cuarenta y Dos Mil Cuatrocientos Setenta Euros con Treinta y Dos Céntimos. (42.470,32€).

COSTE ANUAL 2025 (01.04.2025- 31.12.2025)	COSTE ANUALIDAD 2025
42.470,32€	56.627,1€

COSTE TOTAL MAXIMO – PROGRAMA
42.470,32€

El personal funcionario interino nombrado para la ejecución de programas de carácter temporal no ocupará puestos de la plantilla y percibirá con carácter general las retribuciones básicas y complementarias mínimas correspondientes y determinadas por el área de Recursos Humanos, ajustadas al siguiente cuadro anexo.

COMPLEMENTOS NOMBRAMIENTO DE FUNCIONARIOS/AS INTERINOS PROGRAMA		
CATEGORÍAS	COMPLEMENTO DE DESTINO	COMPLEMENTO ESPECÍFICO
A1 TÉCNICO ADMINISTRACIÓN GENERAL TÉCNICO SUPERIOR	26	1.077,07 €
A2 TÉCNICO MEDIO	22	913,91 €
C1 ADMINISTRATIVO	18	670,67 €
C2 AUXILIAR ADMINISTRATIVO	15	560 €

Las retribuciones a percibir son las siguientes:

CATEGORÍA	GRUPO/ SUBGRUPO	MEDIDAS A EJECUTAR	N.º EFECTIVOS ASIGNADOS AL ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR	RETRIBUCIÓN MENSUAL (incluidas pagas extras)	SEGURIDAD SOCIAL	COMPLEMENTO DE DESTINO	COMPLEMENTO ESPECÍFICO (incluido en retribución mensual)	COSTE 2024 (01.04.2025 – 31.12.2025)
TÉCNICO/A APAREJADOR (ARQUITECTO /A TÉCNICO)	A2	PROGRAMA DE INTERVENCIÓN MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL *****	1	3.562,87€	1.156,05€	22	913,91€	42.470,32€





Documento firmado electrónicamente en la fecha inserta





**ESTUDIO DE VIABILIDAD QUE RIGE EL CONTRATO DE CONCESIÓN DE
SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA**



ÍNDICE

1. OBJETO DEL DOCUMENTO.....	5
2. FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS, ASÍ COMO DEFINICIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.	6
2.1. FINALIDAD DE LOS SERVICIOS.	7
2.2. JUSTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS.....	7
2.3. DEFINICIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.....	9
2.3.1. LÍNEAS PROPUESTAS.....	9
2.3.2. PROGRAMACIÓN DE LAS LÍNEAS	14
2.3.3. DATOS TÉCNICOS DE PARTIDA.....	22
2.3.4. OTRAS PRESTACIONES A REALIZAR.	27
2.3.5. RECURSOS HUMANOS.....	27
2.3.6. RECURSOS MATERIALES.....	27
3. JUSTIFICACIÓN DE LAS VENTAJAS CUANTITATIVAS Y CUALITATIVAS QUE ACONSEJAN LA UTILIZACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS FRENTE A OTROS TIPOS CONTRACTUALES.	30
3.1. JUSTIFICACIÓN DEL TIPO CONTRACTUAL.....	30
3.2. JUSTIFICACIÓN DE LAS VENTAJAS.....	32
3.2.1. CARÁCTER CUANTITATIVAS.....	32
3.2.2. CARÁCTER CUALITATIVAS.....	33
3.2.3. NIVELES DE CALIDAD QUE RESULTA NECESARIO CUMPLIR.	35
3.2.4. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA NECESARIA PARA VERIFICAR LA PRESTACIÓN.	37
3.2.5. VARIABLES EN RELACIÓN CON EL IMPACTO DE LA CONCESIÓN EN LA ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA.	39
4. PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LOS SERVICIOS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA Y SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.	40
4.1. PREVISIÓN SOBRE LA DEMANDA DE USO.....	40
4.2. PREVISIONES SOBRE LA INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL.....	65
4.3. PREVISIONES SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.....	67

4.3.1. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DE LA RENTABILIDAD LA ENTIDAD CONCESIONARIA.....	73
5. VALORACIÓN DE LOS DATOS E INFORMES EXISTENTES QUE HAGAN REFERENCIA AL	
6. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL / ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS Y LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS NECESARIAS.	79
6.1. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.	79
6.2. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS.	80
6.3. MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS NECESARIAS.....	82
7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ELEGIDA.....	85
8. RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS. 87	
8.1. EL RIESGO OPERACIONAL.....	88
8.2. RIESGOS ASUMIDOS POR LA ENTIDAD CONCESIONARIA.	91
9. COSTE DE LA INVERSIÓN A REALIZAR, ASÍ COMO EL SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO PARA LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS CON LA JUSTIFICACIÓN.	97
9.1. INVERSIONES A REALIZAR.	97
9.2. AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES.	102
9.3. SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO.....	113
9.3.1. FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN INICIAL.	113
9.3.2. FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO.....	114
9.3.3. PLAN DE FINANCIACIÓN.	114
9.3.4. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA FINANCIACIÓN.	115
9.3.5. CALENDARIO DE INVERSIONES, AMORTIZACIÓN Y FINANCIACIÓN.	115
10. ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD / ESTUDIO BÁSICO DE SEGURIDAD Y SALUD.....	118
11. VALOR ACTUAL NETO DE TODAS LAS INVERSIONES, COSTES E INGRESOS DE LA ENTIDAD CONCESIONARIA, A EFECTOS DE LA EVALUACIÓN DEL RIESGO OPERACIONAL, ASÍ COMO LOS CRITERIOS QUE SEAN PRECISOS PARA VALORAR LA TASA DE DESCUENTO.	119
11.1. VALOR ACTUAL NETO DE LAS INVERSIONES.....	120
11.2. ESTRUCTURA DE COSTES.....	121
11.2.1. COSTES DE AMORTIZACIONES.	122

Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 226 de 422

11.2.2.	COSTES FINANCIEROS.....	123
11.2.3.	COSTES DE PERSONAL.....	124
11.2.4.	COSTES DE EXPLOTACIÓN.....	153
11.2.5.		...
11.3.	ESTRUCTURA DE INGRESOS.....	166
11.3.1.	VENTA DE BILLETES.....	167
11.3.2.	INGRESOS POR BONOS.....	169
11.3.3.	PUBLICIDAD.....	171
11.3.4.	ALQUILER DE LOCALES.....	173
11.3.5.	TARIFA A APORTAR POR LA ADMINISTRACIÓN.....	175
11.3.6.	PREVISIÓN DE INGRESOS.....	178
12.	FLUJO DE EXPLOTACIÓN.....	178
12.1.	CONSIDERACIONES PREVIAS.....	178
12.2.	TASAS DE ACTUALIZACIÓN.....	179
12.3.	FLUJO DE EXPLOTACIÓN RESULTANTE.....	181
13.	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN.....	189
14.	VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO.....	189
15.	PARAMETRIZACIÓN DEL CONTRATO.....	190
16.	PLAZO DEL CONTRATO Y DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN.....	192
16.1.	TASA DE DESCUENTO.....	193
16.2.	PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN.....	194
17.	APORTACIÓN DE AYUDAS A LA EXPLOTACIÓN PARA LA VIABILIDAD DE LA CONCESIÓN.....	199
18.	OBSERVACIONES FINALES.....	199

1. OBJETO DEL DOCUMENTO.

La redacción del presente estudio de viabilidad se enmarca en el cumplimiento de lo establecido en el artículo 285.2. de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), donde se regulan las actuaciones preparatorias del contrato de concesión de servicios, en el cual se indica que:

*“En los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un **estudio de viabilidad** de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tendrán carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto. En los casos en que los contratos de concesión de servicios comprendan la ejecución de obras, la tramitación de aquel irá precedida, además, cuando proceda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 248.1, de la elaboración y aprobación administrativa del Anteproyecto de construcción y explotación de las obras que resulten precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización; y, además, de la redacción, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto de las obras.*

En los supuestos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma, el estudio de viabilidad se pronunciará sobre la existencia de una posible ayuda de Estado y la compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.”

El contenido del presente estudio, por analogía, será similar al establecido en el artículo 247.2 de la LCSP correspondiente a las actuaciones preparatorias del contrato de concesión de obras.

Así, el objeto del presente Estudio de Viabilidad es el análisis de todas las variables que determinen la viabilidad del contrato, de forma que éste resulte factible desde un punto de vista económico-financiero de acuerdo con una serie de condiciones y criterios marcados, llevándose a cabo sobre unas bases de información tanto técnicas, como económicas y financieras, que serán indicadas en este documento.

Sentado lo anterior, es objeto de este documento el estudio de las variables que determinen la viabilidad del contrato administrativo de concesión de servicios para la gestión del transporte regular de viajeros de ***** cuyo objeto es el siguiente:

- Gestión y prestación del servicio de transporte regular de viajeros de uso general por carretera en la isla de ***** incluido servicios de refuerzos y especiales.

Cód. Validación: 579JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 228 de 422

- Mantenimiento del sistema integrado de transporte.
- Mantenimiento y conservación de las infraestructuras cedidas para la gestión del servicio mencionado.
- Inversión, renovación y mantenimiento de la flota de vehículos y otros medios materiales.

Para que se alcance el objetivo principal del contrato, es necesario que éste genere beneficio suficiente para la entidad gestora en su conjunto y de esta manera pueda seguir prestando sus servicios de manera continuada, obteniéndose la rentabilidad de la explotación de la diferencia entre los costes operativos de la prestación de los servicios frente a los ingresos recibidos, principalmente, por la venta de billetes de las personas que hagan uso del transporte, así como de una tarifa a aportar por la Administración en aras de cubrir el déficit de su explotación.

Por otro lado, este estudio pretende proporcionar datos económico-financieros que, con la suficiente racionalidad y objetividad, posibiliten alcanzar conclusiones sobre:

- 1- Capacidad financiera de una posible empresa concursante para acometer el proyecto con una óptima relación precio-calidad en la oferta de servicios a presentar.
- 2- Sostenibilidad de los servicios a desarrollar en función de la venta de billetes y de la previsión de otros recursos.
- 3- Factibilidad económica del cumplimiento de las obligaciones a asumir por la empresa concesionaria en materia de conservación y mantenimiento, principalmente, del estado de las instalaciones y flota de vehículos.
- 4- Generación por el proyecto de una rentabilidad razonable con un plazo de recuperación de la inversión asumible por la entidad adjudicataria.

Asimismo, los otros objetivos marcados para este contrato serán:

- Optimizar el servicio prestado, su calidad y disponibilidad.
- Fomentar la eficiencia de costes, sin menoscabo de la consecución de calidad y disponibilidad, tratando de obtener el máximo rendimiento.
- Motivar a la entidad adjudicataria para optimizar la concesión de los servicios objeto de contrato.

Los resultados que considera el presente documento deben ser tenidos en cuenta como un "escenario de referencia preliminar".

2. FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS, ASÍ COMO DEFINICIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.

2.1. FINALIDAD DE LOS SERVICIOS.

Se considera transporte público el transporte por carretera o por vía pública mediante vehículos con motor que, a cambio de una remuneración económica, se presta un servicio de transporte de viajeros a terceras personas con medios propios de vehículos y/o con personal. En el presente caso, el transporte público es prestado mediante el medio de transporte de la guagua.

Asimismo, el transporte público juega un importante papel en la movilidad de personas. Es económico, sostenible, seguro, capilar y socialmente rentable, definiéndose como el modo de transporte más seguro y ofreciendo las tarifas más reducidas en comparación con los modos de transporte alternativos, brindando un alto nivel de calidad.

La regulación del sector del transporte por carretera en ***** constituye una necesidad de primer orden para el desarrollo de las comunicaciones en las islas, así como dar solución a las necesidades para desplazarse de las personas, atendiendo especialmente a la realidad geográfica y a la obligada interoperatividad con otros modos de transporte.

Por tanto, la finalidad de los servicios objeto de concesión consistirá en la gestión integral del transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en la isla de ***** permitiendo el desplazamiento de personas de un punto a otro en la isla y es, por tanto, parte esencial de la misma.

2.2. JUSTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS.

Tanto en el artículo 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (LOTCC), como en el artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, señalan que los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tienen la consideración de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente.

En este caso, la Administración competente es el Cabildo Insular de ***** (en adelante *El Cabildo*), el cual tiene atribuida la competencia de planificación, financiación y gestión del transporte, en particular en cuanto a modalidades de gestión, de conformidad con el artículo 56 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, así como lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de cabildos insulares y en el artículo 2 del DECRETO 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 230 de 422

Por otro lado, en el artículo 48 de la citada Ley 13/2007, establece que la adjudicación de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, con carácter general, serán prestados en régimen de concesión administrativa y adjudicados por el procedimiento de concurso público por el órgano administrativo competente, en la forma que establezca la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, esta ley y sus normas de desarrollo.

Actualmente, este servicio es gestionado mediante una concesión administrativa, por gestión indirecta, cuyo contrato finalizó en fecha de 31 de diciembre de 2022, habiéndose firmado una prórroga con carácter excepcional, en las mismas condiciones en la que se ha venido prestando, hasta la adjudicación del nuevo contrato.

La finalización del contrato de servicio público regular permanente y de uso general de viajeros anteriormente referido, obliga, conforme a la legislación, al inicio de un nuevo expediente de contratación de un concurso público para la adjudicación de una nueva concesión, motivo por el cual El Cabildo ha iniciado las actuaciones preparatorias del mismo.

Por tanto, calificado de servicio público la gestión del servicio de transporte regular de viajeros de uso general por carretera en la isla de ***** en concurrencia con la iniciativa privada y atribuida su competencia a los Cabildos de conformidad con la normativa anteriormente citada se procede a la gestión del mismo a través de los cauces previstos en el ordenamiento jurídico vigente.

En definitiva, a través del sistema que se propone, se pretende dar cumplimiento a uno de los principios generales de actuación de todas las Administraciones Públicas, que es el de servir con objetividad los intereses generales mediante la optimización de los recursos disponibles, con una utilización adecuada y racional de los mismos para obtener su máximo rendimiento, en aras a mejorar notablemente la movilidad de la isla.

En concreto, el sistema propuesto, al optimizar los recursos disponibles, supone un ahorro de recursos para la Administración; la adecuación a lo exigido por la normativa europea, en concreto, que la compensación que se reconozca al operador por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se impongan sea transparente y no resulte excesiva, todo ello en el marco de una mejora en la oferta de los servicios de transporte que se presta a la población de la isla de *****

Sentado lo anterior, y perfiladas las líneas de asignación de riesgos que necesariamente ha de asumir el operador concesional para la debida calificación jurídica del contrato, habremos de observar las actuaciones preparatorias del contrato de conformidad al artículo 285 de la LCSP.

Cód. Validación: 579JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 231 de 422

Por tanto, la necesidad e idoneidad del contrato de concesión de servicios a que da soporte este estudio de viabilidad halla su justificación en el ejercicio de las competencias atribuidas al Cabildo conforme se ha reseñado, así como dar cumplimiento a las medidas de control del déficit público y de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera a que viene obligada la administración concedente.

2.3. DEFINICIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.

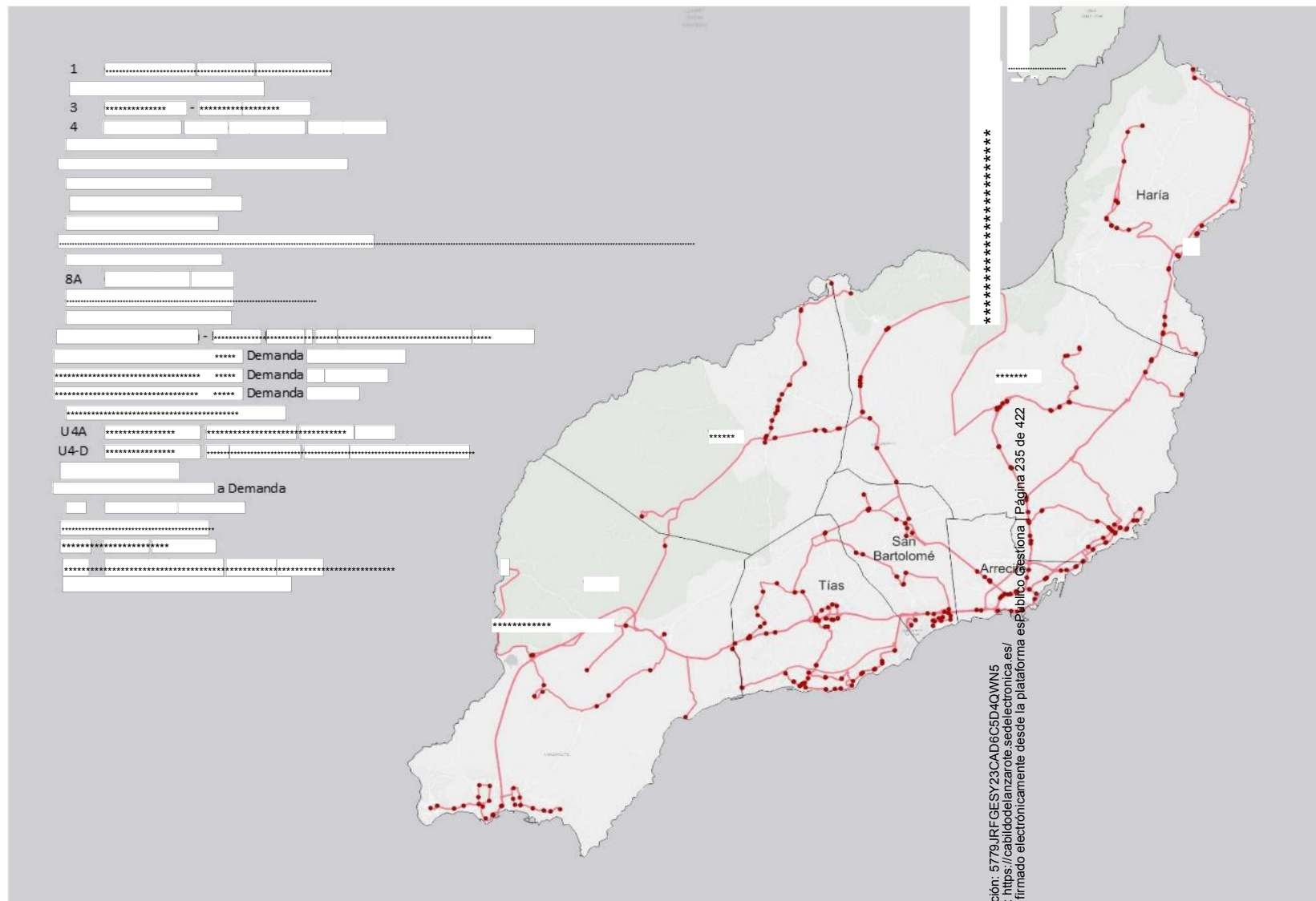
Para establecer las características esenciales de los servicios, las cuales determinarán los parámetros técnicos – económicos de este estudio, se partirá, a modo orientativo, de las condiciones establecidas en la Línea Estratégica 1 de la modificación del Plan Insular de Transporte Sostenible 2024-2031, así como en el proyecto de explotación, que se adjuntará a los pliegos que rijan la futura licitación, por lo que, los datos de partida necesarios para la realización del presente Estudio de viabilidad corresponden con los que se describirán a continuación.

2.3.1. LÍNEAS PROPUESTAS.

El servicio propuesto, sus características, en cuanto a líneas propuestas, periodo de servicio, frecuencia, etc., se detalla a continuación:

Líneas Interurbanas	Línea 1 (Aeropuerto - Costa Teguise).	Antigua línea 22 ampliada desde el Intercambiador de guaguas de Arrecife, junto al Cabildo hasta la También se integran las escasas expediciones de la actual línea 1. De esta forma se consiguen dos objetivos: se conecta directamente la zona urbana de Costa con el Aeropuerto y juntamente con la línea 3 se consigue una frecuencia conjunta de 10 minutos en el corredor de Costa cubriendo la zona residencial y de servicios.
	Línea 2 (Puerto del - Hospital).	Nueva línea que permite la conexión directa de Puerto del Carmen, Playa Honda y zona sur de con el Hospital. Del mismo modo, permite reforzar la línea 3, obteniéndose una frecuencia de 10 minutos en Puerto del Carmen.
	Línea 3 (Costa - Puerto del Carmen)	Actual línea 3 con prolongación de itinerario en Costa al igual que la línea 1 para aumentar su cobertura. El aumento de frecuencia del corredor de Puerto del (nueva línea 2), facilita el transbordo de la línea 4 y no son necesarias las expediciones de las actuales líneas 24 y 25. sea funciona todo el que a partir de las 23 h pasara cada hora.
	Línea 4 (Aeropuerto - Puerto del -)	Actual línea 161. No se modifica ni el horario ni la frecuencia. Con una de 30 minutos laborables y festivos
	Línea 5A (Arrecife - y) Línea 5B (Arrecife- Famara).	Actuales líneas 15, 16, 52 y 53. Aumenta su frecuencia hasta 60 minutos buena parte del día con extensión a demanda. Para la línea 5A se puede solicitar el servicio de guagua a demanda hasta para todas las expediciones (12 al día). La línea 5B, conecta la localidad de y (línea 5B).
	Línea 6 (Arrecife - Playa Blanca).	Coincide con las actuales líneas 6 y 60. Se mantiene el horario y la frecuencia de una hora, también en fin de semana. Juntamente con la línea 8 se consigue una frecuencia de 30 minutos entre y Por la mañana y al mediodía pasa por el realizando las expediciones de la actual línea 42 y la línea 43 -
	Línea 7A -) 7B-D - - * y) 7C -)	La conexión - contará con 16 expediciones al día, 7 de ellas cubren el trayecto - vía y (línea 7A), 5 el trayecto - 4 expediciones a demanda cubren un itinerario alternativo por Guinate hasta * (línea 7B-D).
Líneas Urbanas	Línea 8A -) Órzola y Línea 8B (Playa - Arieta - Órzola).	Nueva línea que atraviesa la isla y permite una conexión directa entre y los puntos de atracción turística del norte y También se integra la actual línea 13. Además, sustituye a la línea 9 y tampoco se considera la necesidad de un aumento de frecuencia en la línea ya que de forma combinada permite obtener una frecuencia de 30 minutos. Como contrapartida, no pasa por o Bartolomé, municipios ya cubiertos, a excepción de los domingos, ya que al integrar la actual línea 13 - pasará por el municipio de en algunas expediciones. Cada 2 horas la línea 8B recorre un itinerario alternativo con paradas en Arieta y Punta Mujeres.
	U1)	Corresponde con la actual línea 30. La creación de una frecuencia conjunta de 15 minutos entre las líneas 6 y 4 permite una mejor coordinación con la línea urbana. Se aumenta la frecuencia a 15 minutos. También se plantea una ligera modificación del itinerario para dar una mayor cobertura del núcleo urbano.

	U2. ****	Se plantea una línea a demanda que cubra el itinerario ***** – ***** – Fe – *** – ***** con extensiones a demanda a ***** y a ***** y ***** a primera de la ***** y última hora de la tarde. En el caso de que la carretera LZ-703 esté cortada por obras, la línea a demanda a El Golfo se desvía temporalmente por la LZ-704. La parada ***** se suprime en este caso. **
	U3 ***** - *****	Corresponde a la Línea 21 actual.
	U4A ***** .	Se amplía la frecuencia (una hora). Corresponde a la actual línea 33 (que cubre la línea 31 y parte de la línea 20). La U4-D, línea urbana ***** – ***** ofrece servicio a demanda ***** veces al día los días laborables.
	U5 ***	Corresponde con la actual línea 34. Se plantea la realización de 4 servicios adicionales a demanda a ***** (línea U5B-D) que, además, servirá de refuerzo en la conexión **** – ***** punta. Además de esta forma también se cubren las entradas y salidas al instituto, en periodo lectivo.
	U6 *****	Es una línea urbana que unirá las localidades del municipio de ***** Al coordinar los horarios con otras líneas como la 5, se consigue la conexión de ***** con ***** cada 30 minutos.
Líneas Turísticas	L9A **** - *****	Línea de futura implantación. Se trata de una nueva línea lanzadera que conectaría la localidad de **** con el ***** con expediciones a la localidad de **** que la guagua conectará un estacionamiento de vehículos privados en la localidad de **** con *****
	L9B ***** - *****	Línea de futura implantación. Se trata de una segunda línea lanzadera ***** que conecta ***** con el ***** con 8 expediciones al día. La guagua conectará un estacionamiento de vehículos privados en el municipio de ***** con *****
	L10 ***** - *****	Coincide con la línea actual.
	L11 ***** - *****	Coincide con la línea actual.



En la siguiente tabla se muestra la equivalencia entre las líneas actuales y las líneas propuestas:

Nº LÍNEA	LINEA ACTUAL	COBERTURA OFERTA PROPUESTA
1	***** - *****	1
2	***** - *****	2
3	Costa ***** - *****	3
5	***** - *****	U2 o U5+ transbordo línea 6 y 8
6	***** - Puerto del ***** - *****	Línea 4 + transbordo línea 2/3
7	***** - Máquez	7A
9	***** - Órzola	8A + 8B
10	***** - *****	7C
11	***** - *****	
12	***** - *****	
13	***** - ***** Market	6/8 + 7A/7B/7C/12
14	Arrecife-Teguise Market	7A/7B/7C
15	*****	5A
16	***** - *****	
19	***** - Conil- *****	***** + transbordo
20	***** - *****	5B
21	***** - *****	U3 Urbano *****
23	***** - ***** - Aeropuerto - *****	1
24	***** - *****	4+2/3
25	***** - *****	4+2/3
26	***** - *****	
30	Interior *****	30
31	***** - *****	U4 *****
32	***** - ***** - *****	U3 URBANO - *****
33	***** - ***** - *****	*****

Nº LÍNEA	LINEA ACTUAL	COBERTURA OFERTA PROPUESTA
34	Interior de *****	*****

PROGRAMACIÓN DE LAS LÍNEAS

Los días y horas que se proponen para cada una de las líneas corresponden con:

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ACIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
1	***** - ***** - *****	Laborable	*****		*****	*****	0:20	05:30 – 23:10
			*****				0:20	05:30 – 23:10
		Fin de semana					0:40	05:30 – 22:50
			*****				0:40	05:30 – 22:50
2	***** – Hospital	Laborable	*****		25	422	0:20	07:10 – 22:30
			*****				0:20	07:10 – 22:30
		Fin de semana	*****				0:40	07:10 - 2310
			*****				0:40	07:10 - 2310
3	***** - ***** -	Laborable	*****		55	Publico Gestiona Página 2	0:20	00:10 – 23:00
			*****				0:20	00:10 – 23:10
		Fin de semana	*****				0:20	00:10 – 23:00
			*****				0:20	00:10 – 23:10
4	Aeropuerto – ***** – *****	Laborable	*****		57	ct	0:30	07:30 – 22:30
			*****				0:30	08:25 – 23:25
		Fin de semana	*****				0:30	07:30 – 22:30
			*****				0:30	08:25 – 23:25
*****	*****						1:00	07:00 – 21:40

Cód. Verificación: 577
Verificación: https://c
Documento firmado

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ACIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
			*****				1:00	05:30 – 19:50
		Fin de semana	*****		8		1:00	08:00 – 20:30
			*****				1:00	07:00 – 19:45
5A-D	***** – ***** a demanda	Laborable	Caleta de Caballo	1,10	12		1:00	A demanda
			*****				1:00	A demanda
		Fin de semana	*****		8			A demanda
			*****				1:00	A demanda
5-B	*****	Laborable	*****		5		3:00	06:30 – 20:45
			*****				3:00	07:00 – 21:30
		Fin de semana	*****		4		3:00	09:45 – 20:45
			*****				3:00	10:30 – 21:30
6	***** – *****	Laborable	*****				1:00	05:50 – 21:50
			*****				1:00	06:40 – 23:40
		Fin de semana	*****				1:00	05:50 – 21:50
			*****				1:00	06:40 – 23:40
7A	*****	Laborable	*****				2:00	08:00 – 21:30
			*****				2:00	06:40 – 20:20

Cód. Validación: 57
Verificación: https://
idde.lanzarote.es/

REGESY23CAD6CE40W05
idde.lanzarote.es/electronicas/
clónicamente desde la plataforma esPúblico Gestoría | Página 239 de 422

Documento firmado

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ACIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
		Fin de semana	*****			*****	2:00	08:00 – 21:30
			*****				2:00	06:40 - 20:20
7B-D	***** – Máguez – Guinate - ** a demanda	Laborable	*****			*****	4/día	07:00 – 18:00
			*****					08:00 - 19:00
		Fin de semana	*****		2		2/día	09:00 – 18:00
			*****					10:00 - 19:00
7C	***** – *****	Laborable	*****		5		5/día	06:00 – 20:00
			*****					06:40 - 20:40
		Fin de semana	*****		4		4/día	09:00 – 20:00
			*****					09:40 - 20:40
8A	*****	Laborable	*****		7		2:00	07:45 – 19:45
			*****					08:10 – 20:10
		Fin de semana	*****				2:00	07:45 – 19:45
			*****					08:10 - 20:10
8B	*****	Laborable	*****				2:00	08:45 – 16:45
			*****					07:10 – 17:10
		Fin de semana	*****				2:00	08:45 – 18:45
			*****					07:10 - 19:10

Cód. Validación: 5779JPEGESY23CAD6C5D404N5
 Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 240 de 422

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ACIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
9A	***** — *****	Laborable	*****		*****	*****	8/día	09:00 – 16:00
			*****					09:30 – 16:30
		Fin de semana	*****				8/día	09:00 – 16:00
			Timanfaya	11,20				09:30 – 16:30
9B	***** — *****	Laborable	*****		8		8/día	09:00 – 16:00
			*****					09:30 – 16:30
		Fin de semana	*****		8		8/día	09:00 – 16:00
			*****					09:30 – 16:30
10	***** — *****	Domingo	*****		5		5/día	09:00 – 11:00
			*****					12:00 – 14:00
11	***** — *****	Domingo	*****		5		5/día	09:00 – 11:00
			*****	18,10				12:00 – 14:00
U1	Urbano ***** — *****	Laborable	*****		D6C5D40WN5	sede electrónica.es		06:30 – 23:00
		Fin de semana	*****					06:30 – 23:00
*****	Ur ***** — ***** — ***** — Las a demanda	Laborable	Circular	22,30	*****	*****	1:00	07:00 – 21:00

Cód. Verificación: 15779JREFGE
 Verificación: https://cabildode Lanzarote.es/verificacion/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublica Gestiona | Página 241 de 422

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ACIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
		Fin de semana						07:00 – 21:00
	***** - U *****	Laborable	*****			***** 2	2/día	A demanda
		Fin de semana						
	***** ***** demanda La	Laborable	*****		2	422	2/día	A demanda
		Fin de semana						
	***** ***** demanda *****	Laborable	*****		2	2	2/día	A demanda
		Fin de semana						
U3	Urbano *****	Laborable	***** *****				0:20	06:00 – 22:50 08:25 – 23:05
		Fin de semana	***** *****				0:20	06:45 – 21:00 07:10 – 21:10
U4A	*****	Laborable	*****				1:00	06:30 – 20:30

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ACIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
			*****	36,60		*****		06:30 – 20:30
		Fin de semana	*****		7		1:00	09:30 – 20:30
			*****	36,60	6			10:30 – 19:30
U4-D	***** - a ***** -	Laborable	*****		5		5/día	07:30 – 19:00
		Fin de semana	*****		4		4/día	10:30 – 19:00
U5A	*****	Laborable	*****		16		1:00	07:00 – 22:00
		Fin de semana	*****		15		1:00	07:00 – 21:00
U5B-D	***** a demanda	Laborable	*****		4		4/día	07:30 – 17:30
		Fin de semana	*****				2/día	08:30 – 17:30
U6	*****	Laborable	San Bartolomé	21,60			1:00	07:00 – 22:00
			*****					08:00 – 22:00
		Fin de semana	*****				1:00	08:00 – 21:00

Cód. Validación:
 Verificación: https://ca...
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 243 de 422

LÍNEAS	RECORRIDO	CLASE DE DÍA	SENTIDO	LONGITUD	Nº EX	ICIONES	FRECUENCIA	TRAMO HORARIO
			*****		13			09:00 – 21:00

**Nota: En cuanto a la frecuencia de paso, cabe destacar que las mismas no tendrán, en ciertos momentos del día, la frecuencia indicada, sino que será algo superior, lo que se traduce en el número concreto de expediciones que se han determinado.*

En relación a las líneas "a demanda", se hace constar que, dado que no es posible conocer con exactitud el número concreto de expediciones que se van a solicitar por parte de los/as ciudadanos/as, se ha procedido a realizar una estimación conservadora de los datos del servicio.

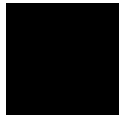
2.3.3. DATOS TÉCNICOS DE PARTIDA.

Por tanto, atendiendo a las necesidades establecidas en los apartados anteriores, en la tabla siguiente se muestra de las líneas propuestas el tiempo de viaje, longitud, frecuencia, velocidad, Km, horas recorridos, número de guaguas necesarias en días laborables, y número de expediciones totales, que se ha tomado como base de licitación:

TIPO	LÍNEA	RECORRIDO	SENTIDO	LONGITUD (Km)	TIEMPO DE VIAJE (h:mm)	Tiempo expedición	FRECUENCIA (h:mm)	VELOCIDAD COMERCIAL	EXPEDICIONES		Km/AÑO	HORAS/AÑO	EXPEDICIONES /AÑO	GUAGUAS DÍA LABORABLE
									LABORABLE	FIN SEMANA				
INTERURBANAS		***** -	*****	*****	*****	*****								
	2	Arrecife - Hospital	Pto. Del Carmen	*****		*****								
	3	Pto. del Carmen	Pto. Del Carmen	*****		80	0:20		55	55	521.950,00	26.766,67	20.075	8
	4	Aeropuerto – Pto. del Carmen – Playa	*****	*****	75	*****								
			*****	*****	*****	*****								
			*****	*****	*****	*****								
	5A-D	***** de ***** a demanda	*****	1,1	0:02	*****	1:00	33,00	*****	*****	2.158,20	*****	*****	*****
	5B	Famara	*****	26,20	0:33	40	3:00	47,60	5	4	44.828,20	1.140,67	1.711	1
	6	Blanca	*****	40,90	0:44	60	1:00	55,80	19	17	274.316,30	6.707,00	6.707	4
	7A	Máguez	*****	41,70	0:59	60	47,60	42,40	7	7	106.543,50	2.555,00	2.555	2
	7B-D		**	41,50	0:57	60	47,60	43,70	4	2	25.564,00	616,00	1.232	1

TIPO	LÍNEA	RECORRIDO	SENTIDO	LONGITUD (Km)	TIEMPO DE VIAJE (h:mm)	Tiempo expedición	FRECUENCIA (h:mm)	VELOCIDAD COMERCIAL	EXPEDICIONES		Km/AÑO	HORAS/AÑO	EXPEDICIONES /AÑO	GUAGUAS DÍA LABORABLE
									LABORABLE	FIN SEMANA				
		***** – Máguéz – Guinate – Y... a demanda	*****											
		***** – *****	*****											
		*****	*****											
	8A	***** Playa nca	*****	76,60	1:25		0	54,10			195.713,00			
		*****	*****	76,00	1:24			54,30			194.180,00			
URBANAS		Órzola – *****	*****											
		***** – *****	*****											
	U1	Urbano Playa *****	Circular	23,50	0:56	60	0:15	25,20	45	45	385.987,50	16.425,00	16.425	4
	U2 -D	Urbana ***** – ***** ***** – Las Casitas – U... – ***** a demanda	Circular	22,30	0:34	60	1:00	39,40	15	15	61.046,25	2.737,50	5.475	1
	U2-D1	***** – ***** demanda Playa *****	Circular	9,70	0:15	15	2/día	38,80	2	2	3.540,50	91,25	730	*U2-D
	U2-D2	***** – ***** demanda	Circular	6,60	0:12	12	2/día	33,00	2	2	2.409,00	73,00	730	*U2-D
	U2-D3	***** – ***** demanda El Golfo	Circular	16,90	0:28	17	2/día	36,20	2	2	6.168,50	103,42	730	*U2-D

Cód. Validación: 57795
Verificación: https://caja.mallorca.es/
Documento firmado electrónicamente



TIPO	LÍNEA	RECORRIDO	SENTIDO	LONGITUD (Km)	TIEMPO DE VIAJE (h:mm)	Tiempo expedición	FRECUENCIA (h:mm)	VELOCIDAD COMERCIAL	EXPEDICIONES		Km/AÑO	HORAS/AÑO	EXPEDICIONES /AÑO	GUAGUAS DÍA LABORABLE	
									LABORABLE	FIN SEMANA					
		Urbano Playa	*****	6,80	0:15			27,20	44	18	89.052,80	4.365,33	13.096		
				9	0:18			30,00	42	17	112.320,00	4.160,00	12.480		
	****	Urbano *****	*****		0:48			46,00		7	167.918,40	4.563,00	4.563		
			*****	36,60	0:49			44,80		6	162.833,40	4.449,00	4.449		
	U4-D	Urbano Teguişe: ***** a demanda	*****		0:59	60	5/día	39,60	5	4	35.496,25	912,50	1.825	1	
			*****		*S/D 4/día										
	***	*****			1:00	60	1:00	33,90	16	15	194.111,40	5.726,00	5.725		
	*****	Urbano ***** a	*****		0:55	60	4/día	30,40	4	2	17.186,40	616,00	1.232		
					*S/D 2/día										
		Urbano *****		21,60	0:36	*****	*****	36,00	16	14	121.219,20	3.741,33	5.612		
			20,90	0:35	*****		35,80	15	13	109.662,30	3.498,00	5.247			
TURÍSTICAS		*****	*****		0:21	30	1:00 de 42	36,00	8	8	36.792,00	1.460,00	2.920	1	
			*****	11,20	0:19			35,40			32.704,00				
	9B¹	*** *****	*****	10,30	0:17	30	1:00	36,40	8	8	30.076,00	1.460,00	2.920	1	
			*****	10,50	0:17			37,10			30.660,00				
	10	*****	*****		0:46	60	Y23 : D6C5D4QWNS riza : esedelectrónica.es/ me desde : latatorma esPublico Gestiona Página 248 de 42	43,00	-	5	18.810,00	570,00	570	0	
			Pto. del *****	26,80	0:39			41,20			15.276,00				
		*****	*****	*****	*****	0:25		***	42,00			9.975,00			
				*****	18,10	0:26			41,80			10.317,00			

Cód. Val : ació
Verificac n : h
Documento fir

TIPO	LÍNEA	RECORRIDO	SENTIDO	LONGITUD (Km)	TIEMPO DE VIAJE (h:mm)	Tiempo expedición	FRECUENCIA (h:mm)	VELOCIDAD COMERCIAL	EXPEDICIONES		Km/AÑO	HORAS/AÑO	EXPEDICIONES /AÑO	GUAGUAS DÍA LABORABLE
									LABORABLE	FIN SEMANA				
		Servicios especiales ²									3.209,18			
TOTALES									761	604	6.421.574	223.538		52

Notas:

*S / D: sábados y domingos

1 Líneas 9A y 9B: Futura implantación

2 Estimados, en base a datos de años anteriores, de ferias, peri s comerciales, actos significativos, etc.

En cuanto a la frecuencia de paso, cabe destacar que las mismas no tendrán, en ciertos momentos del día, la frecuencia indicada, sino que será algo superior, lo que se traduce en el número concreto de expediciones que se han determinado.

En relación a las líneas "a demanda", se hace constar que, dado que no es posible conocer con exactitud el número concreto de expediciones que se van a solicitar por parte de los/as ciudadanos/as, se ha procedido a realizar una estimación conservadora de los datos del servicio.

2.3.4. OTRAS PRESTACIONES A REALIZAR.

Además de la prestación principal de gestión del servicio de transporte, también será objeto de la concesión la realización de las siguientes actividades:

- Servicios de transporte de refuerzos por casos de alta demanda.
- Gestión y conservación de las instalaciones adscritas a la concesión

la futura ***** y la futura

- Gestión y conservación de pantallas leds, sistemas SIP, puntos de información PIV y equipos informáticos de las infraestructuras de transporte.
- Mantenimiento de las instalaciones fotovoltaicas de las infraestructuras de transporte.
- Seguridad y vigilancia de las infraestructuras de transporte, incluido la conservación de los equipos.

2.3.5. RECURSOS HUMANOS.

Atendiendo a las necesidades anteriormente expuesta, se determina que los medios humanos que se deberán adscribir al contrato corresponderán con:

PERSONAL NECESARIO

CATEGORÍA PROFESIONAL	Nº PERSONAS
Conductor/a	144
Gerente	1
Jefe/a de administración	1
Auxiliar administrativo/a	5
Jefe/a de tráfico	2
Inspector/a	2
Oficial de 1ª	1
TOTALES	156

2.3.6. RECURSOS MATERIALES.

Para la prestación de los servicios descritos deberán adscribirse, como mínimo SESENTA (60) guaguas, CINCUENTA Y DOS (52) guaguas para el servicio más OCHO (8) guaguas de reserva, para la necesidad de refuerzos, picos de demanda, averías y cualquier otro tipo de incidencias que garanticen el cumplimiento del servicio, distribuidas por líneas:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 250 de 422



	Líneas	Recorrido	
Interurbanas	*****	- ***** -	
	*****	-	
	*****	- *****	8
	4	Aeropuerto - ***** -	
	*****	a demanda	

	*****	a demanda	1
	*****		1

Urbanas		- Femés -	
		d *****	
		Demanda *****	
		Demanda *****	
		Demanda *****	
	U3	Urbano *****	2
	*****	***** - *****	2
	*****	*****	2
	*****	a Demanda	
	U6	*****	
Rística	L9 A	*****	1
	L9 B	*****	
		-	
	*****	- *****	
		TOTAL	52

2

siona | Página 2

s/ a esPublic

6C5D4
selec
esde la
Cód. Validación: 5779URFGESY23
Verificación: https://cabildodelanza
Documento firmado electrónicamente

Se considera ocho guaguas adicionales (15%) de reserva para hacer frente a la necesidad de refuerzos, picos de demanda, averías y cualquier otro tipo de incidencias que garanticen el cumplimiento del servicio.

Por otro lado, el Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de Transposición de la Directiva (UE) 2019/1161, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, en su Anexo, cuadro 4 establece que:

“Objetivos mínimos de contratación pública para la cuota de vehículos pesados limpios en el número total de vehículos pesados objeto de los contratos contemplados en el artículo 87 a nivel nacional ()*

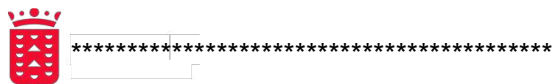
Guaguas (categoría de vehículos M3) (*)	
Del 2 de agosto de 2021 hasta el 31 de diciembre *****	Del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre 2030
45%	65%

() Debe alcanzarse la mitad del objetivo mínimo para la cuota de guaguas limpios mediante la contratación pública de guaguas de emisión cero, tal como se definen en el artículo 88, punto 5.”*

Por otra parte, en el artículo 88, punto iii) se define como categoría M3, vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor/a y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie.

Entre los vehículos excluidos en el Decreto-Ley, en el artículo 89 apartado b) se indica los vehículos de la categoría M3 distintos de los de clase I (vehículo M3 con una capacidad superior a 22 viajeros además del conductor/a, construido con zonas para viajeros de pie que permitan el movimiento frecuente de viajeros) y de clase A (vehículo M3 con una capacidad no superior a 22 viajeros, además del conductor/a, diseñado para transportar viajeros de pie y que esté provisto de asientos y preparado para viajeros de pie), tal como se definen en el artículo 3, puntos 2 y 3, del Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.

Cód. Validación: 5779JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 252 de 422



Para dar cumplimiento al Real Decreto-Ley los vehículos urbanos deben ser en un 45% vehículos limpios siendo como mínimo la mitad de las guaguas de emisión cero. Es por ello, que de las 4 guaguas necesarias para dar servicio a las línea urbana U1 de los únicos que permiten viajeros de pie, será necesario que 2 sean eléctricos (cero emisiones) para 2025. A partir deberá aumentar en una guagua para alcanzar el 65%.

3. JUSTIFICACIÓN DE LAS VENTAJAS CUANTITATIVAS Y CUALITATIVAS QUE ACONSEJAN LA UTILIZACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS FRENTE A OTROS TIPOS CONTRACTUALES.

3.1. JUSTIFICACIÓN DEL TIPO CONTRACTUAL.

El artículo 15 LCSP define el contrato de concesión de servicios como aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

El contrato de concesión de servicios requiere, y se caracteriza, por:

- Una transferencia de la responsabilidad de explotación.
- La gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia y sea susceptible de explotación directa o indirecta.

La modalidad del contrato de concesión de servicios prevista en el citado artículo permite incluir en el tráfico jurídico mercantil la explotación de los servicios en los términos que se determinen, sin que se modifique la titularidad pública de los bienes, ni el carácter de servicio público que se desarrolle en la misma.

Además, el derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia a la entidad concesionaria del riesgo operacional, en los términos señalados en el artículo 14.4 LCSP, derecho que deberá implicar la transferencia a la entidad concesionaria de un riesgo operacional en la explotación de los servicios objeto de contrato, abarcando el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos.

Se entiende por riesgo de demanda el que se debe a la demanda real de los servicios objeto del contrato y riesgo de suministro el relativo al suministro de los servicios objeto del contrato, en particular el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda.

Cód. Validación: 5779JRFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 253 de 422

En este sentido, se considerará que la entidad concesionaria asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación de los servicios que sean objeto de la concesión. La parte de los riesgos transferidos a la entidad concesionaria debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra la entidad concesionaria no es meramente nominal o desdeñable.

La Resolución 51/2016, de 25 de febrero, del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía dispone, al respecto, que el riesgo de demanda cubre las variaciones que pueden producirse a lo largo de la vida del contrato de la demanda de los servicios, debido a factores ajenos. Este riesgo de demanda o de exposición a las incertidumbres del mercado (véase, en este sentido, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea de 10 de septiembre de 2009 ***** antes citada apartados 66 y 67), puede traducirse en el riesgo de enfrentarse a la competencia de otros operadores, el riesgo de un desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios, el riesgo de insolvencia de los deudores de los precios por los servicios prestados, el riesgo de que los ingresos no cubran íntegramente los ***** de explotación o incluso el riesgo de responsabilidad por un perjuicio causado por una irregularidad en la prestación del servicio (véanse, en este sentido, las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, de 27 de octubre de 2005, ***** y otros, C-234/03, apartado 22, y ***** apartado 74).

Por su parte, la Comunicación Interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el derecho comunitario 2000/C 121/02 señala que el derecho de explotación implica la transferencia de la responsabilidad de explotación, de forma que es la entidad concesionaria el responsable de efectuar las inversiones precisas para que la obra pueda ponerse a disposición de las personas usuarias de una forma útil. Indica asimismo que la entidad concesionaria no sólo asume los riesgos vinculados a cualquier construcción, sino que deberá igualmente soportar los riesgos vinculados a la gestión y frecuentación del equipamiento.

Con esta fórmula de contratación frente a otros tipos contractuales se persigue la financiación de los servicios con los ingresos que se obtenga de su explotación, debiendo garantizarse a tal fin la calidad de la oferta y prestación de servicios del mismo.

La justificación de la celebración de este tipo de contrato frente a otro tipo contractual es la necesidad por parte de El Cabildo de gestionar de forma indirecta, a través de una o varias personas jurídicas resultantes del correspondiente procedimiento de adjudicación, de un servicio público cuya prestación es de su competencia, como es el servicio de transporte público regular de viajeros por carretera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 13/2007, artículo 6 de la Ley 8/2005 y el artículo 2 del Decreto 159/1994, tal y como se ha expresado anteriormente.

El operador resultante del proceso de licitación recibirá como contraprestación por la prestación de los servicios objeto del contrato el derecho a explotar los mismos, asumiendo el riesgo operacional de la explotación de los servicios propio de este tipo contractual al conllevar que parte del precio del contrato será abonado por las personas usuarias en función de la demanda existente en la Isla.

Por otra parte, este tipo contractual supone una mejora en la prestación de los servicios, ejecutándose los mismos de una manera más eficaz y eficiente, yendo en perjuicio del propio operador las deficiencias en la ejecución del contrato debido a las posibles penalidades impuestas por la administración al conservar ésta los poderes de policía necesarios para verificar la buena marcha de los servicios contratados.

La decisión de recurrir a la concesión de servicios como fórmula de colaboración público-privada para la prestación de los servicios de transporte constituye una solución ya experimentada por otras Administraciones Públicas españolas. La experiencia acumulada evidencia múltiples ventajas derivadas de este modelo concesional, tanto desde el punto de vista de la eficiencia presupuestaria para la Administración, como desde la perspectiva de la eficiencia y la calidad en la gestión del servicio percibidos por las personas usuarias.

3.2. JUSTIFICACIÓN DE LAS VENTAJAS.

En este apartado se analizan aquellas ventajas desde el punto de vista cualitativo y cuantitativo del contrato de concesión de servicios frente a otros modelos contractuales, que aconsejan la prestación del servicio bajo esta modalidad contractual:

3.2.1. CARÁCTER CUANTITATIVAS.

Seguridad jurídica.

El contrato de concesión de servicios cuenta con una extensa y detallada regulación en la LCSP. En consecuencia, su utilización conlleva una significativa seguridad jurídica. Asimismo, este tipo de contrato ha sido muy utilizado en los últimos años, por lo que se cuenta con numerosas experiencias prácticas precedentes. Ello aporta mayor

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 255 de 422

seguridad jurídica, en tanto que es posible prever a priori la resolución, tanto administrativa como judicial, de gran parte de las contingencias que pudieran acontecer en su puesta en práctica. Además, la experiencia previa evidencia múltiples ventajas derivadas de este modelo, tanto desde el punto de vista de la eficiencia presupuestaria, como desde la perspectiva de la calidad en la gestión del transporte percibida por las personas usuarias.

Riesgo de explotación: Transferencia del riesgo operacional a la entidad concesionaria.

En el contrato de concesión de servicios, el riesgo operacional se transfiere a la entidad concesionaria no asumiendo riesgos de esta naturaleza la Administración, al contrario de lo que sucedería se llevase a cabo a través de otros tipos de contratos en los que no existe dicha transferencia y el riesgo lo asume la propia Administración.

Bajo o nulo impacto de los costes en las arcas de El Cabildo.

Dado que el servicio será a riesgo y ventura de la entidad concesionaria, los compromisos de inversión serán sufragados por éste, liberando a las arcas de El Cabildo de tener que realizar este tipo de desembolsos, generalmente de elevados importes, por lo que el impacto sobre la estabilidad financiera de El Cabildo puede ser considerado poco apreciable.

Capacidad de endeudamiento

Cuando la gestión está siendo ejecutada por una empresa privada a través de una concesión, la capacidad de endeudamiento para dotar al servicio de mayores inversiones es mayor que en el caso de otras tipologías de contrato y, por supuesto, que, en el caso de la gestión directa, donde la capacidad de endeudamiento de las administraciones suele ser mucho menor y está sujeto a la sostenibilidad financiera.

3.2.2. CARÁCTER CUALITATIVAS.

Agilidad en los procedimientos de compras.

De ser gestionado el servicio por una empresa privada, la compra de energía y de materiales, así como las subcontrataciones, puede realizarse de manera más ágil que frente a la gestión directa y a precios más competitivos, disminuyendo así los costes asociados al mantenimiento de las infraestructuras.

Agilidad en la contratación y gestión del Personal

En el caso de gestión indirecta mediante concesión, la contratación y gestión del personal no tiene que seguir los procedimientos encorsetados de la administración

pública para la gestión directa, sino que presenta una mayor flexibilidad en la dedicación de medios humanos al servicio.

Aprovechamiento del Know How de la entidad concesionaria

El servicio prestado por la empresa privada se beneficia del Know How de esta, disponiendo de servicios técnicos especializados que ofrecen al servicio mejores medios técnicos basados en la tecnología y equipos como medios humanos, al disponer de personal con mayor profesionalización, que los servicios prestados de forma directa, lo que sin duda redundará en un mejor servicio al poder implementar las mejores soluciones para la eficacia y eficiencia de los servicios.

Implantación de planes de gestión, mantenimiento y protocolos de actuación en beneficio de la calidad del servicio.

En los casos de gestión indirecta, el apoyo del servicio en la estructura de una gran empresa permitirá implantar, ante las posibles contingencias que inevitablemente se producen en la gestión diaria de este tipo de servicios, planes de gestión y protocolos de mantenimiento eficaces. De esta manera se mejorará la calidad del servicio y la percepción de la misma por parte las personas usuarias.

Efectos positivos sobre las personas usuarias y el entorno.

La gestión indirecta puede permitir mantener una modernización del servicio, mediante la aportación de financiación privada y el “saber hacer” de los gestores privados especialistas en la gestión de los servicios de transporte, sin descuidar que El Cabildo es el que mantiene la titularidad del servicio y la propiedad de las instalaciones y por lo tanto se reserva la tutela del servicio, la protección de los derechos de las personas usuarias y la supervisión efectiva del cumplimiento de las obligaciones del gestor privado.

Los conocimientos técnicos que aporta la entidad concesionaria van a repercutir positivamente en la calidad del servicio, en la economía de escala del proyecto y la mejora en la gestión podrá suponer una disminución del precio del mismo, junto con la modernización de las instalaciones y los recursos materiales destinados al servicio.

Por otro lado, los procedimientos de una entidad concesionaria privada son más flexibles que los de la gestión pública, pudiendo resolver determinadas situaciones de manera más ágil.

Igualmente, la entidad concesionaria dada la capacidad económica que se le supone, podrá acometer actuaciones en el entorno de la isla que de otro modo serían

difícilmente acometibles por la más que presumible escasez de presupuestos de las Administraciones.

3.2.3. NIVELES DE CALIDAD QUE RESULTA NECESARIO CUMPLIR.

Las personas usuarias del servicio de transporte se sienten satisfechos con el servicio cuando su percepción del mismo coincide con sus expectativas.

Para conseguir un nivel de calidad óptimo que consiga la satisfacción de los mismos, los diferentes agentes implicados en el transporte público deben garantizar y hacer visible su compromiso, dedicación y esfuerzo para la mejora continua del servicio y de su credibilidad. Cada agente debe asumir su parte de corresponsabilidad para garantizar la eficacia, eficiencia, efectividad y credibilidad del sistema ante los ojos de las personas usuarias. Para conseguir la satisfacción de las mismas, todos los agentes (operadores, titulares y partes interesadas) deben corresponsabilizarse tanto en la gestión de la calidad producida como en la gestión de las evidencias de servicio y de la información y la comunicación relativas a aspectos del servicio.

La concesión se regirá por un sistema de calidad, estableciéndose mecanismos de seguimiento y control de la gestión del servicio basado en criterios de calidad y gestión, quedando obligado la entidad concesionaria a alcanzar los niveles óptimos de calidad, siendo penalizado en caso de que la gestión sea deficiente.

Los criterios mínimos que deberán regir el sistema de calidad de la prestación de los servicios son:

- Conseguir una explotación eficiente mediante el cumplimiento de horarios y la disponibilidad de servicios.
- Mantener la flota en condiciones de operación y fiabilidad.
- Aumentar la seguridad de viajeros.
- Dar una calidad de servicio, tanto en las guaguas a disposición de los servicios como en los sistemas de información a bordo, en paradas, limpieza, etc.
- Prestar un servicio óptimo de atención a la persona usuaria.
- Conseguir una mejora continua de la imagen del servicio entre las personas usuarias.
- Mejora de la información a la persona usuaria mediante la implantación de herramientas de SAE.
- Definir y especificar documentalmente la forma en que se llevan a cabo los controles para los documentos la entidad concesionaria necesite para asegurarse de la eficaz planificación, operación y control de aquellas de sus actividades que tengan incidencia directa o indirecta en la calidad del servicio

(procedimientos, instrucciones, especificaciones, guías, Manual del conductor/a, planes de calidad, etc.), incluidos los documentos que especifican los requisitos legales que afecten al servicio y los relativos a los vehículos y a los seguros.

- Asegurar la competencia profesional necesaria para el personal que ha de realizar los trabajos que afecten a la calidad del servicio, proporcionando formación o adoptar otras acciones para asegurarla.
- Realizar un control y registro de la prestación, analizar las muestras de insatisfacción, escuchar la opinión de las personas conductoras, del personal de oficinas de atención a la persona usuaria, de reclamaciones,... y medir la satisfacción de forma regular y periódica.
- Incrementar la seguridad de las personas viajeras.
- Mantener en buen estado de limpieza y mantenimiento las infraestructuras e instalaciones adscritas a la concesión.

Para alcanzar el nivel de calidad mínimo que se persigue con la prestación de los servicios por parte de la entidad concesionaria, deberá ejecutar acciones como:

- Todos los vehículos dispondrán de sistemas de billeteaje adecuados a los títulos vigentes, garantizándose su funcionamiento, mantenimiento y actualizaciones.
- Estar dotado de todos los elementos, equipos y sistemas (hardware y software) asociados al SAE en todos los vehículos de la flota, en el centro de control de la empresa y en los puntos de información a la persona usuaria en la calle, así como asegurar el funcionamiento, actualizaciones y mantenimiento de los mismos.
- La flota de guaguas adscritos a la prestación del servicio deberá ajustarse a la dimensión establecida, siempre que no se produzcan alteraciones significativas de la oferta, tanto en cuanto a disminución como incremento del número de servicios.
- Mantenimiento de los vehículos, existencia de un plan de contingencia ante averías de la flota.
- Mantenimiento de las infraestructuras de transportes, manteniendo en buen estado de limpieza y conservación las estaciones, paradas, etc.
- Los vehículos destinados a la prestación del servicio deberán contemplar en todo caso la normativa existente en esta materia en cuanto a inspecciones, equipamiento, etc.
- Dotación de sistemas o procedimientos que garanticen o mejoren la seguridad de las personas usuarias.
- Actuaciones de reducción del impacto ambiental generado por el desarrollo de la prestación del servicio.

- Disposición de un protocolo de atención al cliente, garantizándose su cumplimiento.

3.2.4. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA NECESARIA PARA VERIFICAR LA PRESTACIÓN.

El control de la ejecución y calidad del contrato es esencial para garantizar que los recursos públicos se utilicen de manera eficiente, que se cumplan los objetivos establecidos y que se mantenga la transparencia. Además, ayuda a prevenir posibles problemas y desviaciones, lo que a su vez contribuye a la satisfacción de todas las partes involucradas en el proceso contractual.

Al objeto de verificar la correcta ejecución de la explotación de los servicios, y en virtud de lo dispuesto en la LCSP, el mecanismo de control de la ejecución de los contratos públicos recae en la figura del Responsable del Contrato, con independencia de la unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato, que figurará en los pliegos.

Al Responsable del Contrato le corresponderá supervisar su ejecución, adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de la prestación pactada, dentro del ámbito de facultades que le atribuyan, además de proponer la aplicación de penalidades por incumplimiento parcial, cumplimiento defectuoso y demora en la ejecución del contrato, en su caso, informar de retrasos producidos por motivos imputables al contratista, entre otros.

Por tanto, algunos de los aspectos clave que aborda el control de la ejecución y calidad del contrato incluye:

- *Cumplimiento de Plazos:* Se verificará que los plazos establecidos en el contrato se cumplan de manera oportuna y se realicen según lo que se acuerde en los pliegos.
- *Calidad de los servicios:* Se evaluará la calidad de los servicios para asegurarse de que cumplan con los estándares especificados en los pliegos y contrato, y determinar si se están alcanzando los objetivos del contrato.
- *Control de costes:* Se monitorean los costos asociados con la ejecución del contrato para evitar desviaciones presupuestarias significativas.
- *Cumplimiento legal y normativo:* Se verificará que todas las actividades relacionadas con el contrato se realicen de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables.
- *Resolución de problemas:* Si surgen problemas durante la ejecución del contrato, se trabajará en su resolución de manera efectiva y eficiente para evitar retrasos o incumplimientos.

- *Gestión y control de las posibles modificaciones del contrato.* Autorizar o denegar modificaciones en el personal o medios materiales adscritos al contrato. Emitir informes justificativos de las causas de modificación del contrato, de los cambios en la composición de la UTE, en su caso, así como de la cesión del contrato para su autorización por parte del órgano de contratación.
- *Supervisión y cumplimiento de las condiciones del contrato.* Comprobar y supervisar las condiciones laborales, sociales y ambientales. Controlar y hacer cumplir las condiciones especiales de ejecución. Identificar incumplimientos parciales, defectuosos o demoras y proponer imposición de penalidades.
- *Entrega, recepción, liquidación del contrato y garantía.* Verificar entrega y comprobación del cumplimiento del contrato y subsanación de posibles incidencias o defectos. Recepción del contrato. Liquidación del contrato. Verificar las obligaciones durante el plazo de garantía y cancelación de la garantía.

En resumen, el Responsable del Contrato supervisará las modificaciones, el cumplimiento de las condiciones y obligaciones de la contratista, gestionará los problemas que puedan surgir y toma decisiones para corregirlos, participará en la recepción y liquidación del contrato tras verificar su correcta ejecución y culminará con la devolución de la garantía si es el caso.

Asimismo, se designará a una persona que actúe en defensa del interés general para obtener y para verificar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, especialmente en lo que se refiere a la calidad en la prestación de los servicios y obras complementarias.

Además, al objeto de verificar la correcta ejecución de los servicios, El Cabildo creará una Comisión de Control y Seguimiento que estará compuesta por los siguientes miembros:

- Presidente/a: Consejero/a titular del Área.
- Responsable del Área de Transporte.
- Titular del Área de Contratación del Cabildo de Lanzarote.
- Titular del Área de Intervención del Cabildo de Lanzarote.
- Persona técnica del Cabildo de Lanzarote (Responsable del Contrato).
- Responsable del Servicio de Inspección de Transporte.
- Persona delegada de la entidad adjudicataria.
- Persona responsable del servicio, nombrado por la empresa concesionaria.
- Como Secretario/a de la Comisión, con voz y sin voto, actuará un funcionario de los servicios administrativos del Cabildo.

La Comisión de Control y Seguimiento ejercerá las funciones de fiscalización e inspección de la gestión de la entidad concesionaria y velará por el exacto cumplimiento de sus obligaciones respecto a las personas usuarias y al propio Cabildo de Lanzarote.

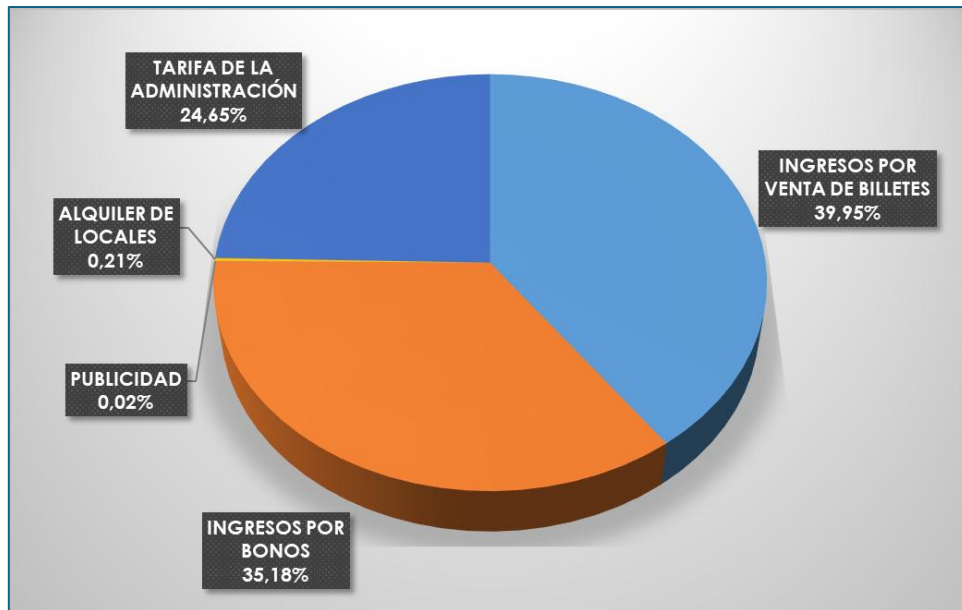
La Comisión de Control y Seguimiento podrá solicitar de la entidad concesionaria cuantos datos e informaciones se requieran para tener un conocimiento actualizado del contrato y faciliten la adopción de las medidas que se estimen pertinentes, así como proponer al Cabildo las correcciones o modificaciones oportunas para la prestación del servicio.

La Comisión de Control y Seguimiento, entenderá así mismo, de cuantos problemas puedan presentarse en el servicio y coordinará las relaciones entre la entidad concesionaria y El Cabildo, decidiendo, por mayoría simple, de las cuestiones derivadas de la interpretación del contrato o cuestiones relacionadas con el Servicio.

En definitiva, el modelo de control de la ejecución del contrato pivota en la LCSP sobre un triple eje: la unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria, el responsable del contrato y el órgano de contratación, que, sin duda, asume las máximas responsabilidades, en cuanto a las amplias potestades que les atribuye la normativa. Por ello, la responsabilidad no finaliza en la adjudicación, sino que, tras la firma del contrato, comienza una nueva etapa en la que se deben extremar las responsabilidades *invigilando*.

3.2.5. VARIABLES EN RELACIÓN CON EL IMPACTO DE LA CONCESIÓN EN LA ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA.

Dado que se propone una gestión indirecta a través de una concesión de servicios a riesgo y ventura de la entidad concesionaria y con transferencia del riesgo operacional, el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria ha de considerarse medio, dado que una parte de los ingresos los obtiene la propia entidad a través de la venta de billetes, publicidad, etc., requiriéndose una tarifa a abonar por el órgano de contratación en contraprestación a favor del derecho a explotar las instalaciones acompañado del de percibir un precio, en el orden del:



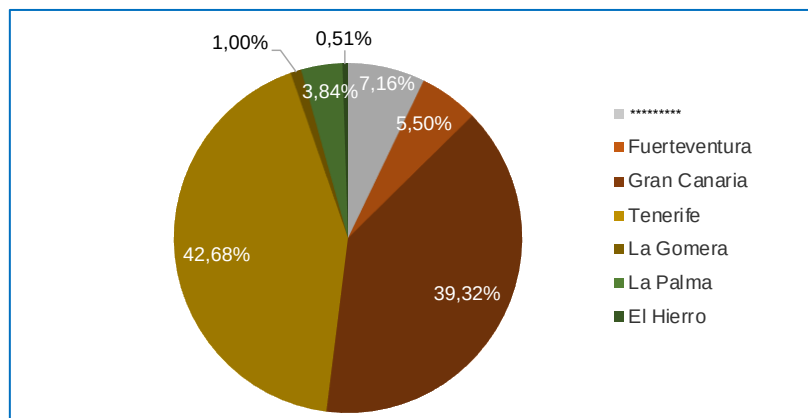
4. PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO E INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LOS SERVICIOS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA Y SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.

4.1. PREVISIÓN SOBRE LA DEMANDA DE USO.

Estructura de la población

Datos globales

Los más recientes datos demográficos de las islas de ***** y La Graciosa censan la población total en 155.812 habitantes (INE, 2020). Este dato representa un 13,78% de la población total de la provincia de Las Palmas y un 7,16% de la población total de las islas Canarias, alcanzando unas de las mayores cifras de población después de las islas de Tenerife (42,5%) y Gran Canaria (39,8%).



Distribución de la población por islas. Fuente: ISTAC

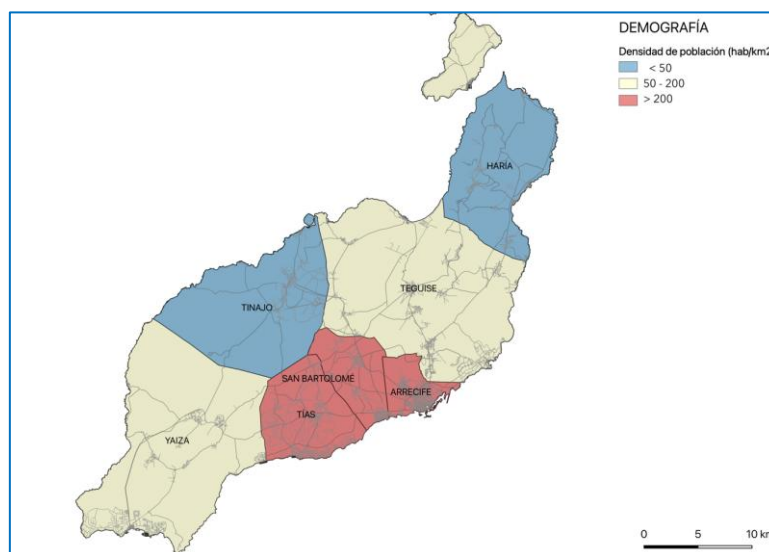
Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: [https://sede.cabildolanzarote.es/verificador-valores/?codigo=5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5](#)
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 263 de 422

El conjunto de la población de ***** se encuentra dividido en 7 municipios (La información demográfica de la isla de La Graciosa está representada a través de los datos de ***** al pertenecer a su término municipal. De aquí en adelante se utilizará directamente el dato de Tegui, sin hacer referencia específica a La Graciosa), concentrándose casi la mitad de la población en Arrecife, con un 41,49% de la población. Entre los municipios de Arrecife, ***** (14,57%), **** (13,24%) y San Bartolomé (12,26%) se concentra la práctica totalidad de los/as habitantes de la isla.

MUNICIPIO	Población de derecho	Población turística	Población total	Superficie (km ²)	Densidad de población total	Densidad de población de derecho
*****	64.645	236	64.881	22,70	2.858,19	2.847,80
****	5.263	80	5.343	106,6	50,12	49,37
San Bartolomé	19.099	32	19.131	40,9	467,75	466,97
*****	22.703	3.619	26.322	264	99,70	86,00
****	20.628	5.796	26.424	64,6	409,04	319,32
*****	6.434	187	6.621	135,3	48,94	47,55
*****	17.040	4.617	21.657	211,8	102,25	80,45
*****	155.812	14.567	170.379	845,9	201,42	184,20

*Datos de población por municipios e isla (2020). Fuente: Cabildo ******

Tal y como se observa en la tabla, el peso demográfico del turismo afecta especialmente a los municipios ubicados en la costa suroeste, desde ***** hasta Yaiza, pasando por los tres municipios con mayores datos de densidad y de población. No obstante, aunque el turismo pueda generar impacto, estos 5 municipios también son los que más población residente albergan. Sobre el siguiente plano se han representado los datos de densidad de población residente (en habitantes por km²). Destaca especialmente el dato de Arrecife, 2.847,80 hab/km², el principal núcleo y con gran parte del suelo municipal ya edificado.



Densidad de población por municipios. Fuente: Cabildo de Lanzarote

Si bien así es el reparto de población por municipios, la segregación demográfica dentro de cada término municipal depende del protagonismo de algunos núcleos de población sobre otros. Los últimos datos disponibles, relativos al año 2020, expuestos en las tablas siguientes, muestran la concentración de población en la costa, aumentando los datos de población en función de la proximidad al mar.

En el término municipal de Arrecife, el 96% de la población se concentra en la ciudad homónima y sus alrededores (Argana Alta, ***** y Maneje). En Tegui, entre los núcleos de Costa ***** y Tahiche, aún en interior pero próximo a la línea de costa, se ubica el 58% de los y las residentes, junto con el 5% del núcleo norteño de Caleta Famara.

Ocorre algo similar en San Bartolomé y Tías, municipios con datos de densidad de población considerablemente elevados, y concentrados fundamentalmente en los núcleos costeros de Playa Honda y Puerto del Carmen, ambas con un porcentaje del 55%. El pueblo de **** y sus aledaños de Mácher y ***** – a menos de 10 km de ambos núcleos costeros -, aunque en menor medida, también acoge a una parte importante de la población. Del mismo modo, en Yaiza, el 77% de la población se ubica en ***** aunque destaca el pueblo de *** en cuanto a concentración de población.

En los casos de ***** y Tinajo, la distribución ya no se ve tan marcada por la proximidad con la costa, pues la población se concentra casi en la misma proporción en núcleos interiores como ***** y ***** que en pueblos costeros como Arrieta, Punta Mujeres y La Santa.

*****	POBLACION	*****	POBLACION	*****	POBLACION	*****	POBLACION
*****	47.977	*****	1.384	*****	108	*****	370
*****	9.931	*****	435	*****	1.131	*****	208
*****	1.576	*****	504	*****	155	*****	243
*****	692	*****	10.530	*****	8.484	*****	13.126
*****	649	*****	6.246	*****	841	***	1.181
*****	2.881	TOTAL MUNICIPIO	19.099	*****	48	*****	997
*****	939	****	POBLACION	*****	114	*****	59
TOTAL MUNICIPIO	64.645	*****	684	*****	401	*****	53
****	POBLACION	*****	378	*****	351	*****	127
*****	1.054	*****	1.293	*****	949	*****	105
*****	146	*****	4.407	***	597	*****	46
*****	37	***		*****	4.712	*****	25
*****		*****		*****			
*****		*****	245	*****		TOTAL MUNICIPIO	17.040
****	505	TOTAL MUNICIPIO	20.628	*****	327		
*****	338	*****	POBLACION	*****	75		
*****		*****		*****	429		
*****	144	*****	802	*****	205		
**	131	*****	938	*****	307		
TOTAL MUNICIPIO	5.263	*****	606	*****	20		
		*****		*****	731		
		TOTAL MUNICIPIO	6.434	*****	81		
				TOTAL MUNICIPIO	22.703		

Reparto demográfico por núcleos de población, 2020. Fuente: Cabildo de Lanzarote



En definitiva, los municipios de Arrecife, San Bartolomé, Tegui, y se definen por contar con población concentrada en torno a la costa sur de la isla; mientras que y se caracterizan por estructuras de población más dispersas en el territorio.

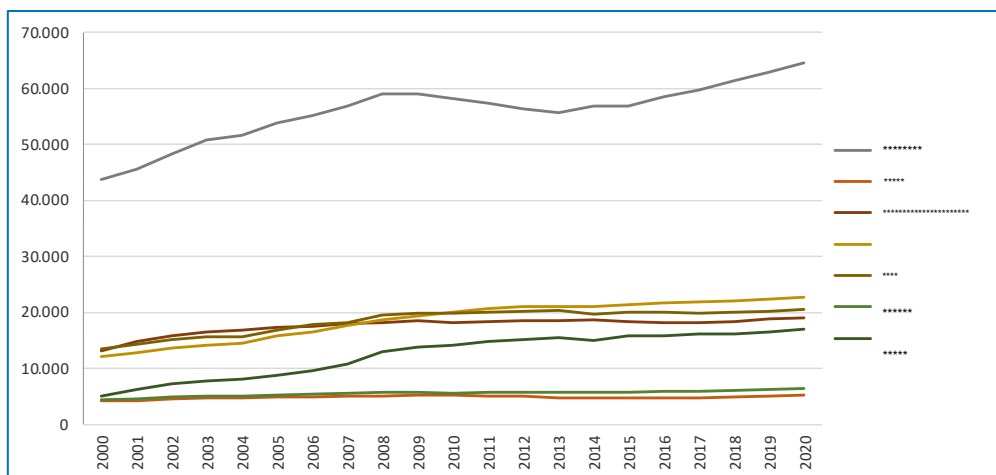
En cuanto a la evolución de los datos de población durante las últimas dos décadas, en su conjunto contó con una tendencia creciente durante la primera década 2000-2010, no obstante, con la llegada del periodo de crisis económica que comenzó a fraguarse en 2008, los datos de población cayeron notablemente. A pesar de las fluctuaciones durante los siguientes años, no es hasta el año 2015 cuando se recupera el crecimiento del número de habitantes.

El crecimiento de población previo y posterior a la crisis se experimenta en todos los municipios, pero tiene un especial impacto en el mayor núcleo de población de la isla: Arrecife; y en los tres municipios con mayores porcentajes de población turística sobre la población total: (13,75%), (21,32%) y (21,03%).

2000	1.716.276	96.310	43.711	4.201	13.129	12.184	13.537	4.373	5.175
2001	1.781.366	103.044	45.549	4.285	14.835	12.905	14.442	4.670	6.358
2002	1.843.755	109.942	48.253	4.551	15.910	13.714	15.230	4.964	7.320
2003	1.894.868	114.715	50.785	4.741	16.481	14.214	15.636	5.066	7.792
2004	1.915.540	116.782	51.633	4.747	16.884	14.477	15.788	5.123	8.130
2005	1.968.280	123.039	53.920	4.894	17.452	15.824	16.850	5.258	8.841
2006	1.995.833	127.457	55.203	5.004	17.610	16.616	17.884	5.476	9.664
2007	2.025.951	132.366	56.834	5.049	18.050	17.688	18.263	5.588	10.894
2008	2.075.968	139.506	59.040	5.188	18.300	18.798	19.487	5.746	12.947
2009	2.103.992	141.938	59.127	5.249	18.517	19.418	19.849	5.837	13.941
2010	2.118.519	141.437	58.156	5.249	18.161	20.105	19.869	5.655	14.242
2011	2.126.769	142.517	57.357	5.203	18.468	20.788	20.102	5.728	14.871
2012	2.118.344	142.132	56.284	5.190	18.487	21.096	20.228	5.716	15.131
2013	2.118.679	141.953	55.673	4.782	18.541	21.152	20.451	5.783	15.571
2014	2.104.815	141.940	56.880	4.736	18.689	21.101	19.658	5.808	15.068
2015	2.100.306	143.209	56.940	4.755	18.402	21.454	20.019	5.824	15.815
2016	2.101.924	145.084	58.537	4.767	18.151	21.724	20.037	5.924	15.944
2017	2.108.121	147.023	59.771	4.858	18.249	21.896	19.964	6.028	16.257
2018	2.127.685	149.183	61.351	4.969	18.327	22.122	20.006	6.119	16.289
2019	2.153.389	152.289	62.988	5.123	18.816	22.342	20.170	6.279	16.571
2020	2.175.952	155.812	64.645	5.263	19.099	22.703	20.628	6.434	17.040
****	2,64%	9,23%	10,04%	0,27%	4,91%	11,44%	3,68%	12,11%	16,42%

Evolución de la población de municipios, y Canarias. Fuente: ISTAC

La tasa de crecimiento relativa a la última década es positiva para todos los municipios. Destacan sobre el conjunto de los datos de población, tanto de todas las islas Canarias (2,64%) como de los datos totales de (9,23%), la tasa de crecimiento de (10,04%), San Bartolomé (4,91%), (11,44%), (12,11%) y (16,42%).



Evolución de la población en la isla. Fuente: ISTAC

Por el contrario, cabe recordar que entre los años 2010 y 2016 todos los municipios excepto ***** registraron al menos en un año tasas medias anuales de crecimiento negativas. Estos datos negativos coinciden en el tiempo con un descenso de los flujos de inmigración en la isla de Lanzarote.

Año	C*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
*****		7%	4%	2%	11%	6%	6%	6%	19%
*****		6%	6%	6%	7%	6%	5%	6%	13%
*****		4%	5%	4%	3%	4%	3%	2%	6%
*****		2%	2%	0%	2%	2%	1%	1%	4%
*****		5%	4%	3%	3%	9%	6%	3%	8%
*****		3%	2%	2%	1%	5%	6%	4%	9%
2007	1%	4%	3%	1%	2%	6%	2%	2%	11%
*****		5%	4%	3%	1%	6%	6%	3%	16%
2009	1%	2%	0%	1%	1%	3%	2%	2%	7%
*****		0%	-2%	0%	-2%	3%	0%	*****	
		1%	-1%	-1%	2%	3%	1%	1%	4%
2012	0%	0%	-2%	0%	0%	1%	1%	0%	2%
2013	0%	0%	-1%	-9%	0%	0%	1%	1%	3%
2014	-1%	0%	2%	-1%	1%	0%	-4%	0%	-3%
2015	0%	1%	0%	0%	-2%	2%	2%	0%	5%
2016	0%	1%	3%	0%	-1%	1%	0%	2%	1%
2017	0%	1%	2%	2%	1%	1%	0%	2%	2%
2018	1%	1%	3%	2%	0%	1%	0%	1%	0%
2019	1%	2%	3%	3%	3%	1%	1%	3%	2%
2020	1%	2%	3%	3%	1%	2%	2%	2%	3%

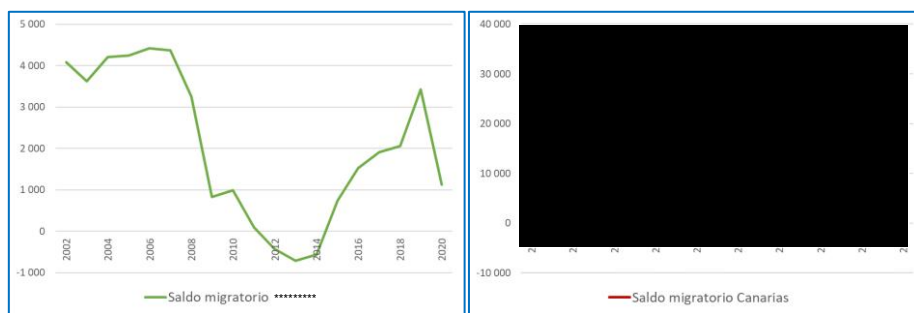
Tasas medias anuales de crecimiento de población por municipios, ***** y Canarias. Fuente: ISTAC

Población extranjera

La inmigración es para el conjunto de las islas un fenómeno demográfico clave en los datos de crecimiento. Tanto es así que, en el caso de la isla de Lanzarote, la pérdida de población que se experimentó en todos los municipios entre los años 2010 y 2016 coincide con las cifras negativas de los saldos migratorios que comenzaron a registrarse en los municipios de la isla desde 2009 hasta el año 2016.

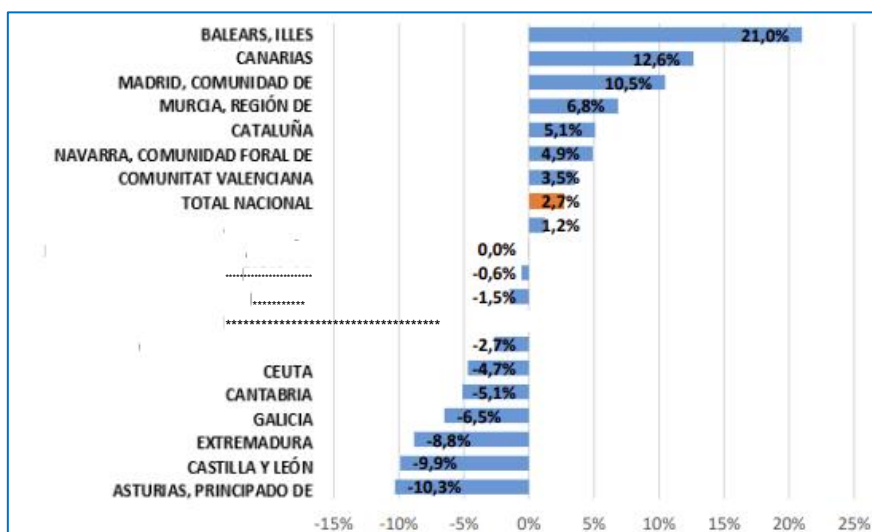
Sobre las siguientes dos gráficas podemos observar el impacto de los saldos migratorios (diferencia entre la cifra de inmigrantes y la cifra de emigrantes) desde 2002, el primero

con cifras registradas. Los flujos migratorios, tanto de llegada como de salida, han influenciado notablemente las tendencias de crecimiento y/o pérdida de población experimentadas y comentadas anteriormente. En el caso de Lanzarote, el saldo migratorio negativo (gráfico izq.) fue más incipiente que en el conjunto de las islas Canarias (gráfico dcho.). Este impacto señala la relevancia de la población extranjera sobre los datos de población de la isla de Lanzarote, con un porcentaje medio entre los años 2002 ***** 2,75% de población extranjera sobre el total de habitantes isleños.



Evolución saldo migratorio (2002-2020) en ***** y Canarias. Fuente: ISTAC

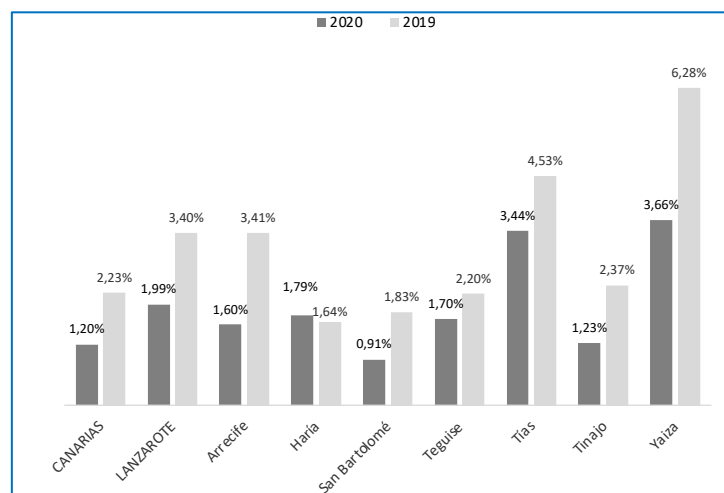
Según las últimas proyecciones de población del Instituto Nacional de Estadística (2020), para el año 2035 el conjunto de Canarias experimentaría un crecimiento de su población respecto a los datos ***** 12,6%, siendo la segunda comunidad con mayor índice de crecimiento. A la provincia de Las Palmas, más concretamente, se le asigna un incremento porcentual del 9,8%. Estos indicadores de aumento de la población canaria son asumidos como fruto de las futuras cifras del saldo migratorio exterior, siendo éste el factor determinante por encima del saldo migratorio interior (entre comunidades autónomas) y por encima del saldo vegetativo (en función de los datos de nacimientos y defunciones).



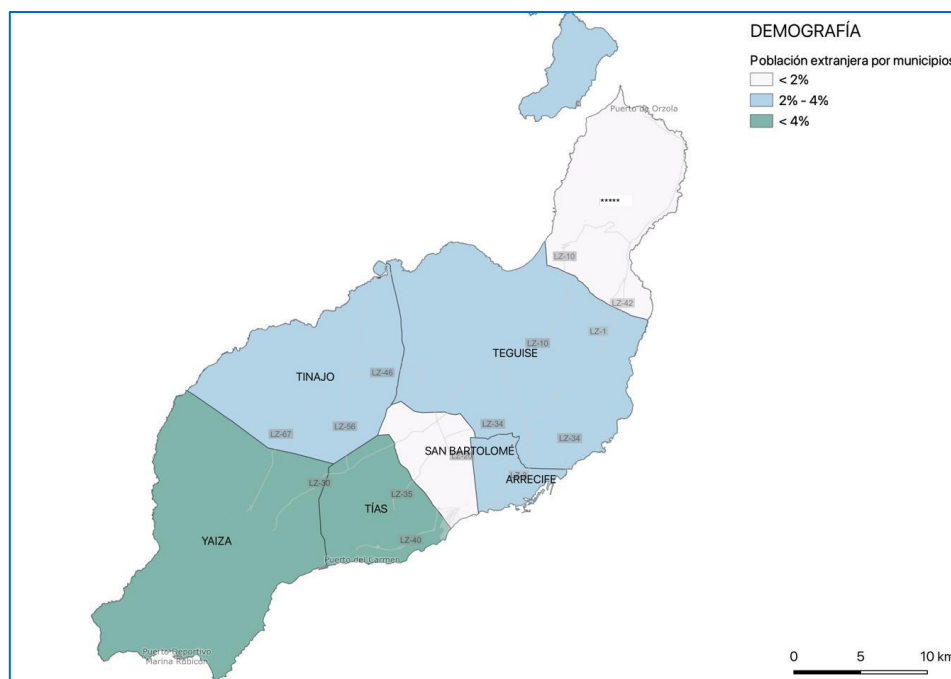
Crecimiento relativo de la población por CCAA proyectado 2020-2035. Fuente: Ministerio de Interior (a partir de datos del INE)

Al comparar los citados datos de crecimiento de la población proyectados para los próximos 15 años con los datos de crecimiento desde inicios del siglo XXI, se pone de manifiesto la relevancia de la inmigración en las fluctuaciones demográficas para las islas.

Sobre las siguientes ilustraciones podemos observar el porcentaje que representa la población extranjera sobre el total de las Islas Canarias, en la isla de ***** y en cada uno de los municipios que conforman la isla. El gráfico muestra los datos de los últimos dos años, 2019 y 2020. La bajada de este porcentaje coincide con la caída experimentada en la curva del saldo migratorio durante estos dos años, tal y como hemos visto anteriormente para las poblaciones de Canarias en su conjunto y Lanzarote.



Población extranjera sobre población total (%) a nivel autonómico, isla y municipal, 2019-2020. Fuente: ISTAC



Población extranjera (%) sobre el total por municipio, 2019. Fuente: ISTAC

Pese al descenso de la población extranjera, destacan los porcentajes de Arrecife, **** y Yaiza. Estos tres municipios son fundamentales en la construcción de las zonas urbanas costeras de la isla y, por ello, junto con ***** y San Bartolomé, los municipios que concentran más población y, como se verá más adelante, más turismo.

Sobre la siguiente tabla están representadas, para los últimos 20 años, las cifras absolutas de población total y extranjera y el porcentaje correspondiente a la relación entre extranjera y datos totales. Los valores coinciden con la lectura que se ha hecho en contadas ocasiones sobre el impacto, a partir de 2009, de la crisis financiera sobre los flujos migratorios.

Tras el repunte de las cifras de población extranjera en 2014, se comienzan a alcanzar valores tendentes a los datos de la década 2010, excepto en el año 2020, a causa de la irrupción del Covid-19 y de las consecuentes restricciones de movilidad, interior y exterior.

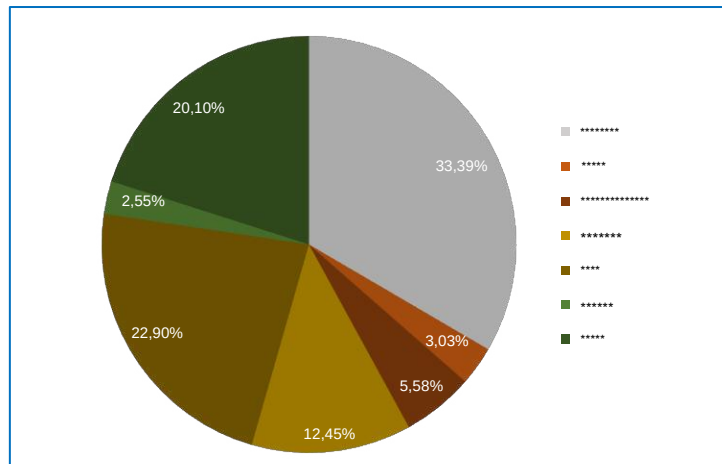
Años	C*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
2020	26 139	3 100	1 035	94	173	386	710	79	623
2019	47 981	5 171	2 147	84	345	492	914	149	1 040
2018	48 433	4 771	2 015	89	310	488	792	149	928
2017	42 294	4 286	1 693	87	255	517	761	129	844
2016	37 128	3 877	1 304	57	240	487	818	111	860
2015	29 597	3 192	1 010	57	167	436	740	97	685
2014	26 044	2 876	714	45	167	446	678	96	730
2013	22 809	2 602	648	33	158	413	645	76	629
2012	23 719	2 666	595	28	162	451	785	61	584
2011	24 680	2 587	849	35	167	346	587	69	534
2010	23 740	2 661	889	38	158	322	630	78	546
2009	24 323	2 643	928	37	183	336	553	65	541
2008	35 500	4 262	1 575	58	296	454	868	101	910
2007	42 078	5 496	2 320	111	309	503	1 227	111	915
2006	38 817	4 962	1 790	101	401	604	1 163	126	
*****	007	4 345	1 436	118	404	540	1 154	108	585
2004	35 706	4 285	1 542	127	406	517	1 123	99	471
2003	29 048	3 724	1 361	88	307	450	943	68	507
2002	28 321	4 180	1 826	128	463	439	792	79	453
2001	25 258	4 311	1 792	101	490	412	885	91	540
2000	23 416	3 960	1 523	114	464	342	981	95	441

Evolución de la población por años a nivel autonómico, isla y municipios (2000-2020). Fuente: Elaboración propia

El total de la población extranjera ***** la isla de ***** (5.171 personas) se repartieron porcentualmente entre los municipios tal y como se observa en el siguiente gráfico.

En consonancia con lo que se comentaba anteriormente, son los municipios de la costa sur los que albergan prácticamente toda la población de la isla (casi un 95%): ***** con un 33,39%, Tías, con un 22,90%, Yaiza, con un 20,10%, ***** con un 12,45% y San Bartolomé, con un 5,58%.

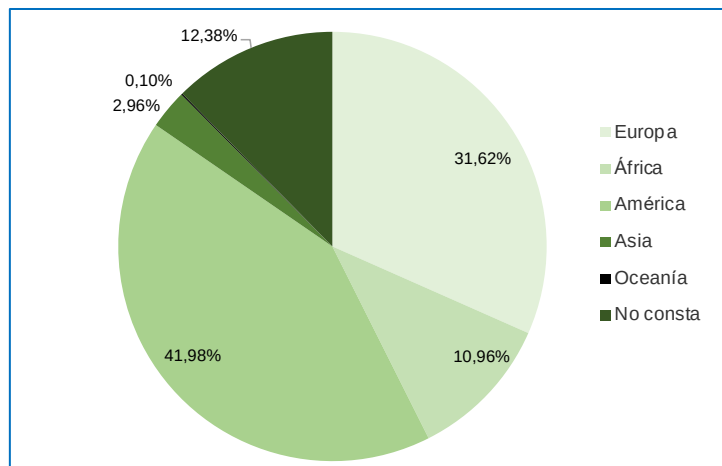
Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 270 de 422



Reparto de la población extranjera (%) por municipios. Fuente: ISTAC

De cara a escenarios futuros, una vez superado el contexto de pandemia y recuperando así las normas de movilidad vinculadas a la entrada en las islas, previsiblemente se mantendrá una evolución creciente. Cabe tener en cuenta, como reflejo de este posible repunte, los datos de inmigración que ha llegado a las islas por vía marítima, pues según los últimos datos del Ministerio de Interior, entre los meses de enero y noviembre ***** crecimiento ha sido de un 9,5% respecto al mismo periodo de 2020.

No obstante, la mayoría de la migración no llega a la isla por vía marítima, no es irregular y es, fundamentalmente, de origen europeo y americano.



Población extranjera en ***** por continente de origen, 2019. Fuente: ISTAC

A causa de las limitaciones a la movilidad aérea, la población extranjera ***** origen americano se ha reducido en un 10% respecto al año anterior, reduciéndose casi a la mitad (de 2.171 personas se ha pasado a 943). Si bien es cierto que la población de origen europeo también se ha visto reducida, pasando 1.635 personas a 1.334, la suma

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 271 de 422

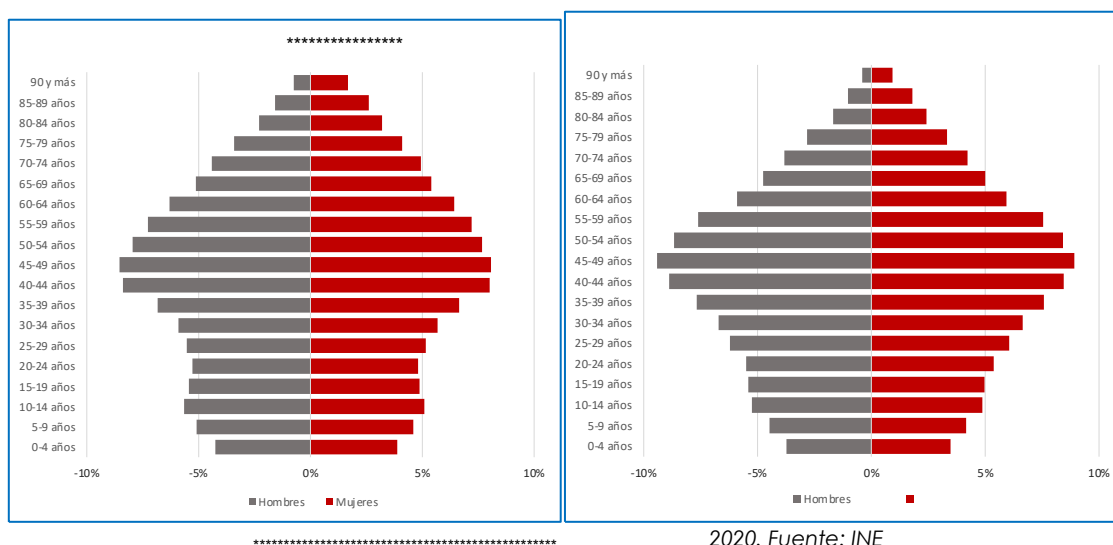
de la población extranjera procedente de estos dos continentes sigue dando un porcentaje superior al 70%.

Las cinco nacionalidades que más peso tiene actualmente sobre la población total de ***** son Reino Unido (4,12%), Marruecos (2,79%), Italia (2,69%), Colombia (2,69%) y Alemania (1,41%).

Población por edad y sexo

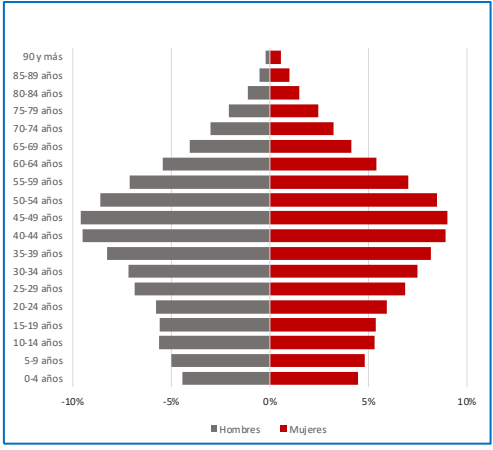
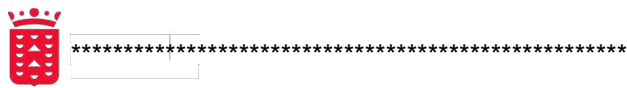
La pirámide de población del conjunto de las islas Canarias, tomando como referencia los datos del padrón de 2020, está más concentrada en las edades medias (entre los 35 y los 59 años) que la pirámide del conjunto de la población en el Estado español. En compensación, los porcentajes de población joven (menor de 14 años) y envejecida (mayor de 65 años) son menores en las islas.

Pese a la relevancia de la población extranjera en las islas, las dinámicas de los flujos migratorios en Canarias no favorecen considerablemente la parte inferior de la pirámide, lo cual da a entender dos supuestos posibles: a) que una parte importante del flujo de población que llega a la isla desde otros países está envejecida, o b) que existe una pérdida de población joven en la isla.



En definitiva, la conclusión es que se trata de una población si bien no significativamente envejecida, sí con tendencia al envejecimiento. Sin embargo, si tenemos en cuenta las proyecciones para el intervalo de tiempo 2020-2035 realizadas por el INE (citadas en apartados anteriores), puede darse un repunte de flujos migratorios que rejuvenezcan la población durante las próximas décadas.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 272 de 422



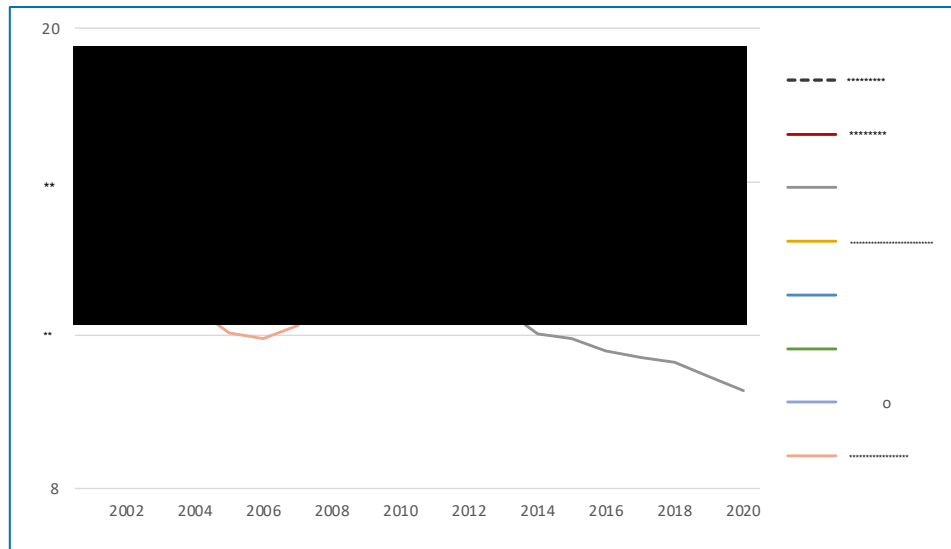
Pirámide de población ***** 2020. Fuente: INE

En el caso de ***** si bien es cierto que la parte superior del gráfico está menos engordada, obteniendo así menores porcentajes para los grupos de edad más longevos, la figura, en general, es bastante similar a la de la población total de las Islas Canarias. Podemos asumir que el proceso de envejecimiento tardará más en llegar, pero aun así, se trata de una población con tendencia al envejecimiento, especialmente por la falta de una base fortalecida que sostenga a la pirámide en su totalidad.

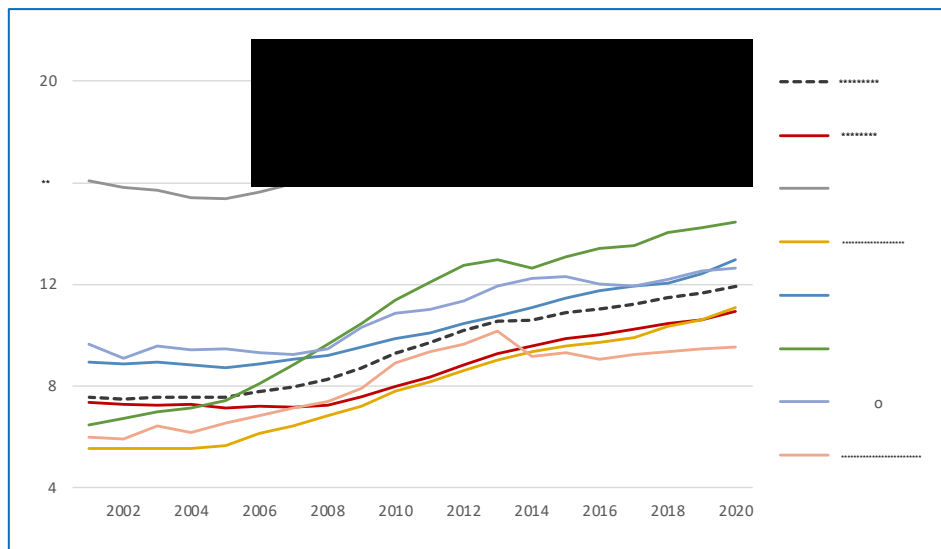
A fin de profundizar en la tendencia hacia unas poblaciones jóvenes o envejecidas, debemos atender a las cifras resultantes de los índices de juventud y vejez. Estos parámetros hacen alusión a la relación (mediante porcentajes) entre la población menor de 14 años y mayor de 65, respectivamente, sobre el total de la población.

En los siguientes dos gráficos podemos observar cómo han ido evolucionando ambos índices durante las últimas dos décadas, tanto para el total de la isla de ***** como para cada uno de los municipios que la conforman.

En el primer gráfico son los municipios de **** y ***** los que se mantienen siempre por debajo de los datos globales de la isla y, además, aquellos que mayor tendencia decreciente experimentan. Y son estos mismos municipios los que alcanzan mayores cifras en el índice de vejez, como se observa en el segundo gráfico. Mientras que el municipio de **** se encuentra más próximo a las áreas de concentración de la población de la isla (Arrecife, San Bartolomé y Tegüise), el municipio de ***** se ubica en el extremo noroeste de la isla, lo que supone un cierto grado de aislamiento para las poblaciones de dicho término municipal, que al combinarse con la variable de edad genera repercusiones sobre el grado de autonomía en la movilidad de la población local.



Índice de juventud ***** y municipios, 2000-2020. Fuente: ISTAC

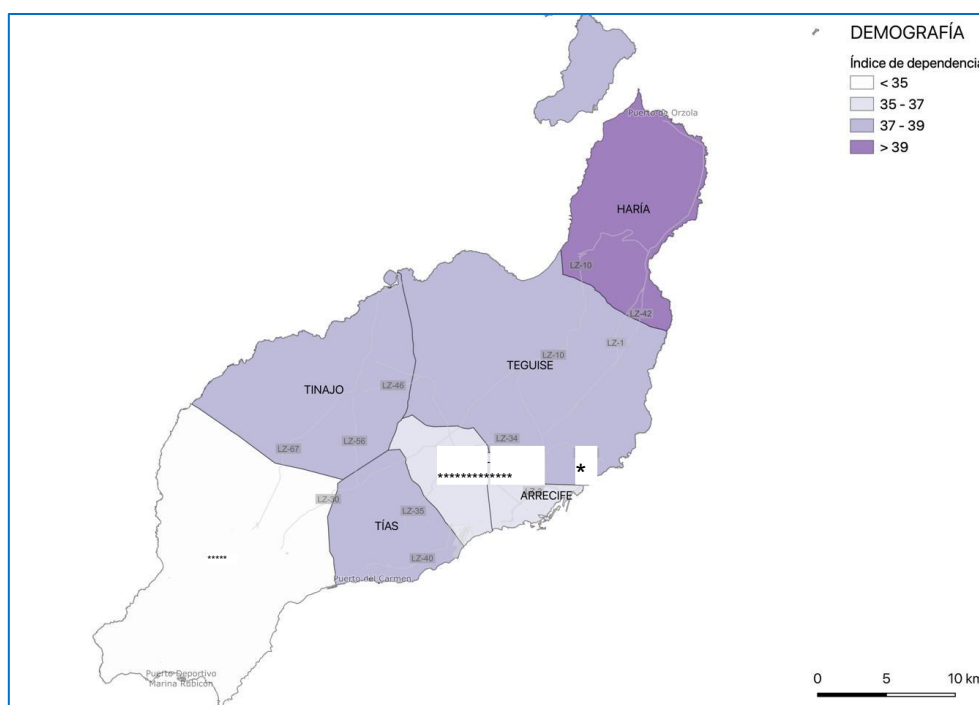


Índice de vejez ***** y municipios, 2000-2020. Fuente: ISTAC

En contrapartida nos encontramos con el caso de los municipios de Arrecife, San Bartolomé, ***** y Tinajo. Estos cuatro municipios, pese a experimentar también una tendencia a la baja en el índice de juventud, son los que alcanzan índices mayores. Si bien el contexto generalizado no destaca por el protagonismo de la población joven, tanto el valor del índice para la isla de ***** (14,81), como la mayor parte de sus municipios (Arrecife, 15,23; Yaiza, 15,26; Tinajo, 15,18; San Bartolomé, 14,99; Tegui, 14,81), superan los índices de juventud para las Islas Canarias (12,97) y para la población en España (14,25), según los últimos datos de 2020.

Cabe destacar, el caso de los municipios de ***** y ***** dado que ambos índices, de juventud y vejez, superan el valor medio en la isla, prácticamente durante los últimos 20 años. Estos valores dan lugar a unos de los índices de dependencia más altos: 38,46 y 38,51 respectivamente.

El índice de dependencia mide el total de población de menos de 14 años y mayor de 65 y su relación con la población entre 15 y 64 años, expresada en un valor porcentual. En la isla de ***** destacan también los datos de **** con un 38,39 y, especialmente, ***** con 43,88. Los valores citados expresan el porcentaje de la población por municipio que es dependiente de personas adultas para tareas cotidianas. La dependencia actúa sobre la movilidad contundentemente y, en muchos casos, de manera desigual sobre la variable género: son las mujeres adultas – ya sea por motivos familiares o laborales – quienes se encargan de solventar las necesidades de los grupos dependientes, mediante el acompañamiento o directamente facilitando el transporte con el vehículo privado.



Índice de dependencia por municipios, 2020. Fuente: ISTAC

Las necesidades sobre el transporte y sobre la movilidad de la isla deben ser abordadas desde un horizonte que sea responsable en términos de género sobre los grupos de población en los cuales recaen las cargas de cuidados, pues se trata de un problema general en la isla (con un 36,5% de la población en situación de dependencia) y no exclusivamente de un problema vinculado a los municipios citados.

Sectores de Actividad

La estructura económica de ***** cuenta con un sector primario estancado y marginal. Esta ausencia de protagonismo de los empleos vinculados a la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca hace disminuir la actividad de los núcleos interiores, produciendo un trasvase de población hacia las áreas más urbanas. A pesar de tratarse

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 275 de 422

de actividades minoritarias en todos los municipios, en los términos municipales de ***** y ***** las afiliaciones en este sector consiguen alcanzar el 4% sobre el total, mientras que en el resto de la isla apenas llegan al 2%; concluyendo con un 1% de media en toda la isla de *****

Ocurre algo similar en el sector industrial, aunque con algo más de peso sobre el conjunto de la economía de la isla, no consiguiendo superar las afiliaciones el 3% del total.

SECTORES ECONÓMICOS	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
AGRICULTURA	589	185	43	54	135	56	62	54
A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	589	185	43	54	135	56	62	54
INDUSTRIA	1.974	1156	12	205	251	192	68	90
B. Industrias extractivas	12	3	0	0	0	0	4	5
C. Industria manufacturera	1.312	644	12	190	155	162	64	85
D. Sum. de energía eléctrica, gas, vapor y aire acond.	34	9	0	12	11	2	0	0
E. Sum. de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	616	500	0	3	85	28	0	0
CONSTRUCCIÓN	4.275	1.871	55	773	392	463	*20 50*	
Construcción	4.275	1.871	55	773	392	463	220	501
SERVICIOS	50.057	18.260	973	5.908	7.264	9.031	1.273	7.348
G. Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas	9.811	4.746	193	1.751	740	1.428	*88 76*	
H. Transporte y almacenamiento	3.218	1593	29	770	314	199	93	220
I. Hostelería	16.236	1.929	271	668	3.204	4.693	590	4.881
J. Información y comunicaciones	348	189	11	44	46	33	9	16
K. Actividades financieras y de seguros	202	110	3	23	31	26	4	5
L. Actividades inmobiliarias	777	262	11	52	111	208	10	123
M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	1.736	812	29	237	224	216	35	183
N. Actividades administrativas y servicios auxiliares	3.282	1.128	28	889	468	441	36	292
O. Admón Pública y Defensa; S. Social obligatoria	4.005	1.701	117	531	851	327	*44 33*	
Educación	2.095	738	72	324	472	295	74	120
Q. Actividades sanitarias y de servicios sociales	4.686	3.542	154	117	262	538	14	59
R. Activ. artísticas, recreativas y de entretenimiento	1.376	365	18	209	292	308	16	168
S. Otros servicios	1.684	791	21	246	181	253	48	144
T. Activ. hogares como empleadores y productores de bienes y servicios uso propio	599	353	16	47	68	65	12	38
U. Actividades sin especificar	2	1	0	0	0	1	0	0
TOTAL	56.895	21.472	1.083	6.940	8.042	9.742	1.623	7.993

Afiliaciones a la seguridad social por sector económico, 2021. Fuente: ISTAC

En el caso concreto de la construcción no se han llegado a alcanzar el 20% de afiliaciones, porcentaje al cual se llegó durante los años previos a la crisis financiera. El conjunto de la isla se mueve entorno a un 8%, no obstante, destacan por obtener los mayores datos porcentuales los municipios de ***** (14%) y ***** (11%). Este protagonismo puede estar señalando, bien un aumento de población residente o bien un aumento en las cifras de turismo dentro de los dos términos municipales, lo cual podría tener un impacto sobre las necesidades de movilidad en la isla.

En definitiva, es el sector terciario el que representa casi el 90% de la empleabilidad de la isla. Entre sus actividades las fundamentales son el comercio y la reparación de vehículos (17%) y la hostelería (29%). La hostelería, más específicamente, es determinante en los municipios de ***** (61%), ***** (48%) y ***** (40%).

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 276 de 422

Los datos aquí señalados corresponden a datos de empleo de 2021, cuya coyuntura económica se considera especialmente particular. No obstante, la priorización en valores porcentuales del sector servicios y, más concretamente del turismo, permite leer la información en términos relativos. Además, la inercia de este sector como motor económico de la isla responde a una inercia que no se explica por la coyuntura actual del Covid-19, si no que cuenta ya con varias décadas de tradición. A fin de desgarnar la relación entre actividad económica y situación de la movilidad, a continuación, se profundizará en la lógica de territorialización del turismo en *****

La actividad turística

Durante el último periodo, la isla de ***** en su conjunto ha experimentado un descenso de los datos de turismo que no se vivían desde hace más de tres décadas. El impacto causado ***** el virus Covid-19 y sus consecuentes, ya citadas en otros apartados, restricciones preventivas sobre la movilidad exterior frenó radicalmente la llegada de turistas. Esta situación ocasionó una reducción de la oferta de plazas turísticas en ***** tal y como se observa en la siguiente gráfica.



*Evolución plazas ofertadas en ***** entre 1992-2020. Fuente: Cabildo de Lanzarote*

No obstante, independientemente de la evolución de los datos de turismo en los últimos dos años, la organización territorial del turismo sigue estando marcada por una jerarquía espacial determinada. La línea de costa de los municipios de Arrecife, Tegui, **** y ***** concentra más del 90% de la oferta de plazas turísticas de la isla.

MUNICIPIO	Hotelera		Extrahotelera		TOTAL	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
*****	1.099	547	51	13	1.150	560
*****	11.257	5.789	5.940	2.360	17.197	8.149
****	11.265	5.898	18.049	8.540	29.314	14.438
****	17.021	8.886	4.277	2.077	21.299	10.963
Resto Lanzarote	1.892	473	285	133	2.177	606
*****	42.534	21.593	28.602	13.123	71.136	34.716

Número de plazas turísticas por municipio y año. Fuente: ISTAC

Los últimos datos de 2021 señalan un repunte del turismo que, si bien no alcanza los valores de 2019 aún, sí consigue superar el dato ***** cifrarse en septiembre en 57.698 plazas ofertadas.

Como apunte final cabe señalar que, en comparación con el desglose por tipos global de la oferta, para el caso específico de las viviendas turísticas, las plazas ofertadas se reparten especialmente entre los municipios de Yaiza, **** y Teguiise. Según los datos de 2021, estos tres municipios absorben el 80% de la oferta, un 83% del total si contamos también con el municipio de Arrecife.

Esta diferencia es relevante, dado que puede apuntar a una oferta de plazas turísticas puramente dependientes del vehículo privado, dado que se sitúan en territorios más diseminados (como los son los términos municipales de **** y Tinajo).

[illegible]

Oferta turística en viviendas particulares. Fuente: Cabildo de Lanzarote

Equipamientos

Centros hospitalarios

Uno de los grandes centros generadores atractores de viajes sobre el territorio son los hospitales. En estos equipamientos la movilidad supera el ámbito estrictamente municipal.

La isla cuenta con un hospital de referencia, ubicado en Arrecife: el Hospital Doctor José Molina Orosa, integrado en el Servicio Canario de la Salud. Además, concentra hospitales específicos de otras especialidades. Debe indicarse que la cobertura en transporte público del Hospital es baja. De las líneas interurbanas únicamente las del corredor de ***** pasan por el hospital. El resto de las personas usuarias de la Isla se ven obligados a hacer transbordo con dichas líneas.

Todos los municipios disponen de consultorios locales y/o centros de salud.

MUNICIPIO	Consultorio local	Centro de salud	Hospital general	Hospital de otras especialidades (1)	Centro de especialidades (2)	TOTAL
*****		2	1	2	1	6
****	1	1				2
San Bartolomé	1	1				2
*****	2	2				4
****	1	1	1			3
*****	1					1
****	2					2
*****	8	7	2	2	*	20

Centros sanitarios de ***** por municipio. Fuente: Cabildo de Lanzarote

Centros educativos

En la isla de ***** se dispone de 65 centros educativos de los cuales más de la mitad están concentrados entre los términos municipales de ***** (29,23%) y ***** (24,61%). Esta concentración es consecuente ya que el 53,52% de la población (65.266 habitantes) de la isla se agrupa en estos dos municipios.

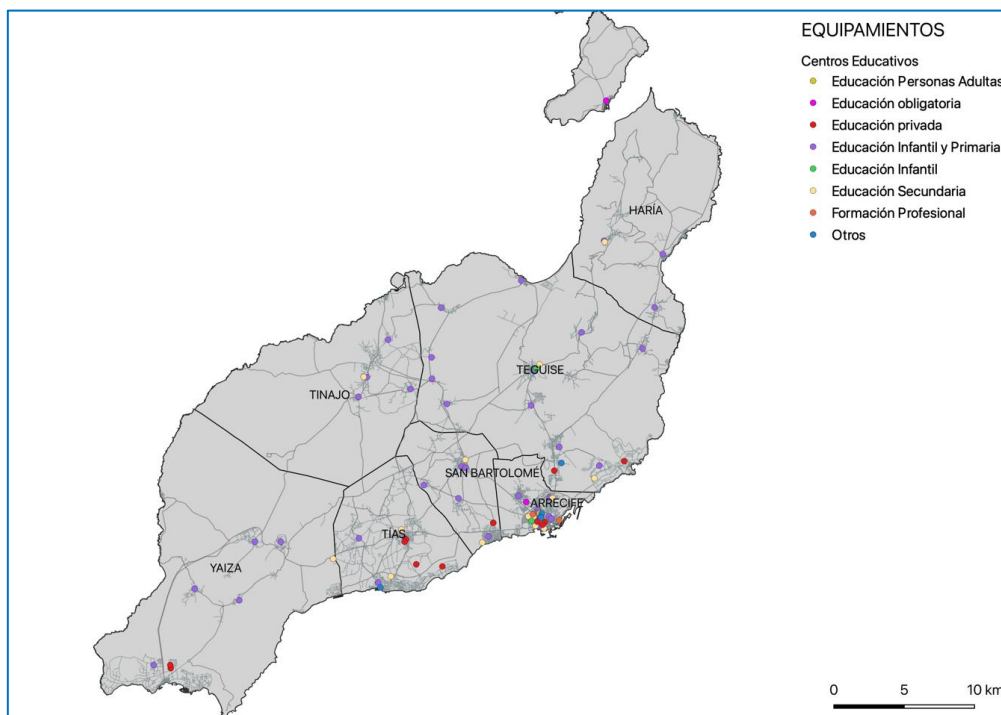
MUNICIPIO	Alumnos	Centros
*****	9.313	19
****	595	4
San Bartolomé	2.940	7
*****	3.429	16
****	2.644	7
*****	1.044	5
****	2.001	7
*****	21.966	65

Centros educativos de ***** por municipio. Fuente: Cabildo de Lanzarote

Mientras los centros de educación primaria están cubiertos con transporte escolar, las necesidades de transporte público de los centros de educación secundaria, a partir de los 12 años, se realiza mediante transporte público. En el municipio de ***** se localizan de tal forma que mayoritariamente se puede ir a pie/bici o incluso en transporte público urbano. Del mismo modo los municipios de San Bartolomé o ****

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 279 de 422

disponen de dos institutos, uno en el núcleo urbano y otro en las zonas costeras. Por el contrario, los de **** y ***** (núcleo urbano) cubren zonas dispersas y de baja densidad. Por tanto, es necesario garantizar un servicio de guaguas que de servicio a estos equipamientos.



Localización de equipamientos educativos en Lanzarote. Fuente: ISTAC

Estadísticas de transporte

La Estadística de transporte de viajeros (TV) tiene como objetivo proporcionar información mensual sobre el número de viajeros transportados en transporte urbano (guagua y metro), interurbano (guagua, ferrocarril, avión y barco) y especial y discrecional por guagua.

El transporte por guagua se investiga mediante una encuesta por muestreo. Para el transporte por ferrocarril el número de viajeros se calcula a partir de la información suministrada por los operadores ferroviarios (RENFE y otras empresas autonómicas). La información para el transporte aéreo es suministrada por Aviación Civil y para el transporte marítimo el número de pasajeros desembarcados se elabora a partir de la información de Puertos del Estado.

Las últimas estadísticas disponibles determinan que el número de personas usuarias del transporte público aumenta un 14,8% en octubre respecto al mismo mes de 2022, mientras que el transporte urbano sube un 18,4% en tasa anual y el interurbano un 14,4%

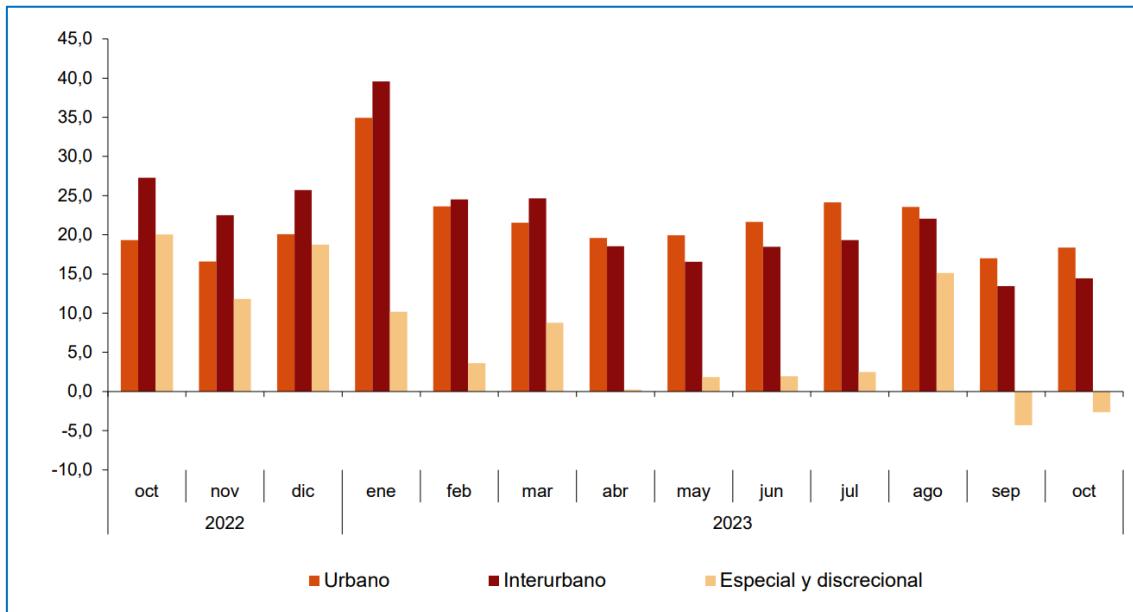
Evolución del transporte de viajeros

Más de 495,3 millones de pasajeros utilizan el transporte público en octubre, un 14,8% más que en el mismo mes del año 2022.

El transporte urbano aumenta un 18,4% en tasa anual y el interurbano un 14,4%. Dentro del interurbano, destaca el incremento del 17,5% en el transporte por guagua.

Transporte de viajeros. Tipo de transporte.

Tasa anual. Porcentaje



Fuente: INE

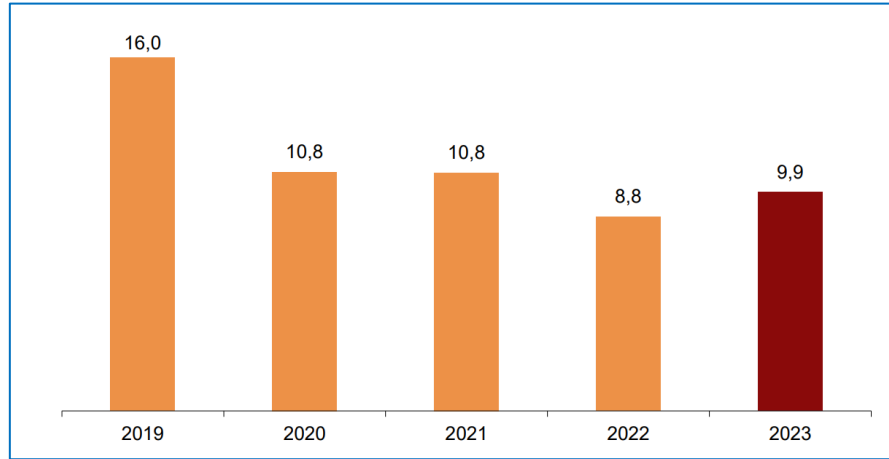
Evolución anual del transporte de viajeros por tipo de transporte.
Porcentaje

	Urbano	Interurbano	Especial y discrecional
2022 Octubre	19,3	27,3	20,0
Noviembre	16,6	22,5	11,8
Diciembre	20,1	25,7	18,7
2023 Enero	34,9	39,6	10,2
Febrero	23,6	24,5	3,6
Marzo	21,5	24,7	8,8
Abril	19,6	18,6	0,2
Mayo	19,9	16,6	1,9
Junio	21,7	18,5	1,9
Julio	24,1	19,3	2,5
Agosto	23,5	22,1	15,1
Septiembre	17,0	13,5	-4,3
Octubre	18,4	14,4	-2,6

Fuente: INE

Evolución de la tasa mensual

La tasa de variación del número de pasajeros del transporte público del mes de octubre respecto a septiembre es del 9,9%. Para contribuir al análisis e interpretación de los datos, en el siguiente gráfico se muestra la evolución de la tasa mensual del número de personas usuarias del transporte público en los últimos años.



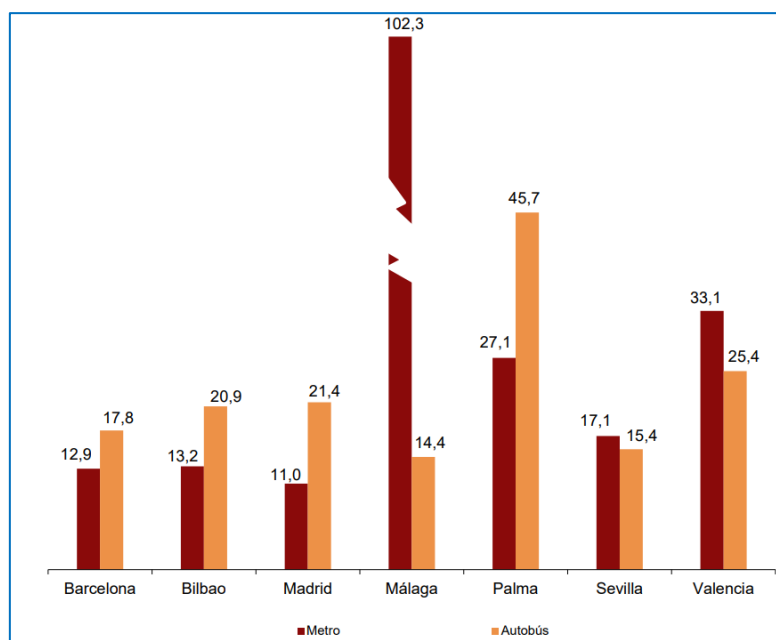
Fuente: INE

Transporte urbano

El transporte urbano es utilizado por más de 304,8 millones de viajeros en octubre, un 18,4% más que en el mismo mes del año 2022.

El transporte por metro aumenta un 13,8% en tasa anual. El metro de Málaga presenta el mayor incremento, del 102,3%, y el de Madrid el menor (11,0%).

Entre las ciudades que poseen metro, la mayor subida en el transporte por guagua se registra en Palma (45,7%), y la menor en Málaga (14,4%).



Fuente: INE

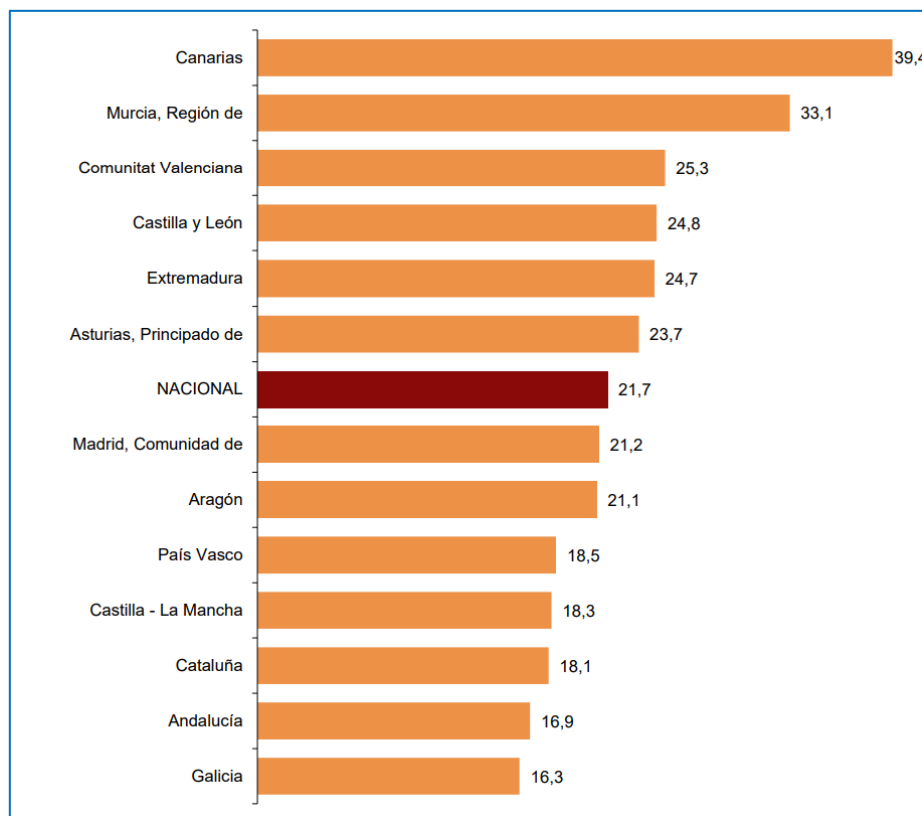
El transporte urbano por guagua aumenta un 21,7% en octubre respecto al mismo mes de 2022.

Todas las comunidades autónomas presentan tasas anuales positivas en el transporte por guagua. Las mayores subidas se dan en Canarias (39,4%), Región de Murcia (33,1%) y Comunitat Valenciana (25,3%).

Por su parte, Galicia (16,3%), Andalucía (16,9%) y Cataluña (18,1%) registran los menores incrementos en el transporte por guagua.

Transporte urbano por guagua. Octubre 2023.

Tasa anual. Porcentaje



Fuente: INE

Transporte interurbano

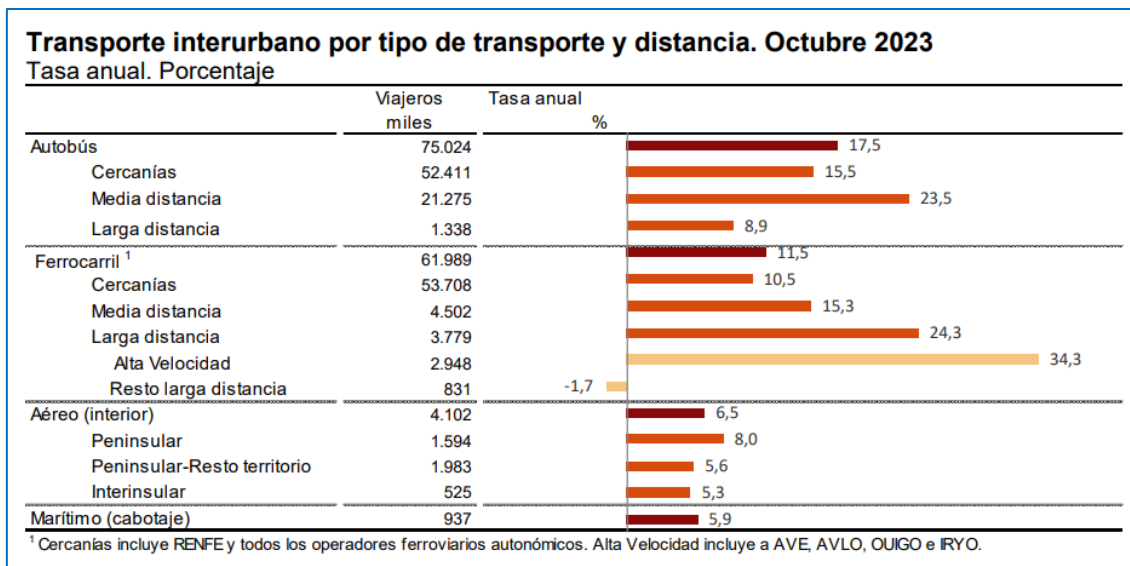
Más de 142,0 millones de viajeros utilizan el transporte interurbano en octubre, lo que supone un incremento del 14,4% respecto al mismo mes de 2022.

Por tipo de transporte, por guagua crece un 17,5%, por ferrocarril un 11,5%, el aéreo un 6,5%, y el marítimo un 5,9%.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 283 de 422

Cercanías sube un 15,5% en el transporte por guagua y un 10,5% en el transporte por ferrocarril. La media distancia crece un 23,5% en el transporte por guagua y un 15,3% en el ferroviario.

Por último, la larga distancia aumenta un 8,9% en el transporte por guagua y un 24,3% en el ferrocarril. Dentro de este último, Alta Velocidad crece un 34,3%.



Fuente: INE

Transporte especial y discrecional

Más de 48,4 millones de personas usuarias utilizan transporte especial y discrecional en octubre, lo que supone un descenso del 2,6% en tasa anual.

El número de pasajeros del transporte especial baja un 3,9% y supera los 31,1 millones de personas usuarias. Dentro de éste, el escolar disminuye un 3,5% y el laboral un 5,3%.

Por su parte, el transporte discrecional se reduce un 0,3% respecto al mismo mes del año 2022, con más de 17,3 millones de viajeros.

Sistema de transporte actual

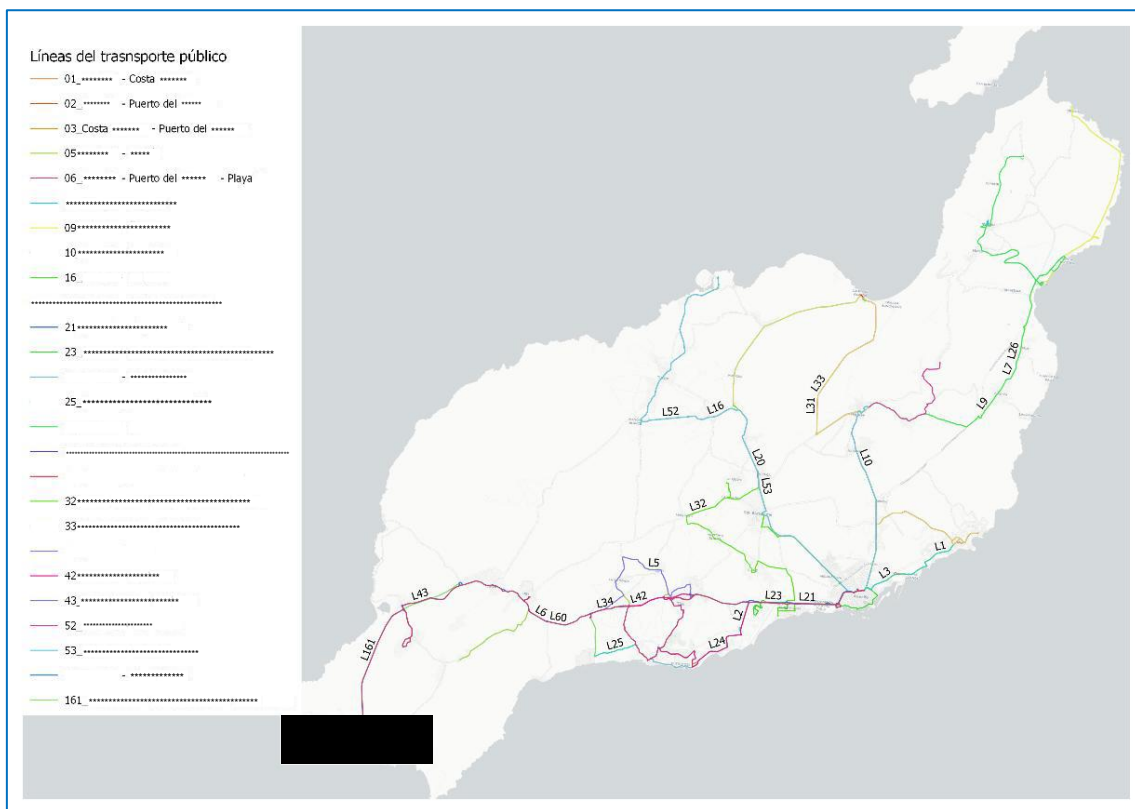
Actualmente, la oferta de transporte regular se compone de 34 líneas a las que habría que añadir los servicios especiales. La L3 es la línea con mayor frecuencia: un intervalo de paso de 20 minutos y un total de 52 expediciones en día laborable. Recorre el corredor "metropolitano" ***** que concentra la mayoría de población y plazas turísticas. Además, es la única que funciona durante prácticamente las 24 horas del día.

También se pueden considerar “metropolitanas” las líneas 21, que conecta con ***** con una frecuencia de 20 minutos y la línea 22 que conecta la parada preferente del Cabildo con el Aeropuerto. En fin de semana se fusionan en la línea 23.

El corredor Playa Blanca-Arecife es el segundo en importancia. Así las líneas 6/60, con una frecuencia de 1 hora realiza esta conexión de forma directa, mientras la 161/261 se queda en el Aeropuerto y tiene una frecuencia de 30 minutos. La distribución de estos viajes entre las distintas zonas de Playa ***** se realiza con la línea 30, que tiene una frecuencia de paso de 30 minutos.

El resto de las líneas tienen una frecuencia muy baja. Tan sólo el corredor que conecta La Santa con los Valles puede disponer de una frecuencia de 1 hora si consideramos varias líneas. La línea interior de **** también tiene una frecuencia aproximada de 1 hora.

Debe indicarse la existencia de diversas líneas turísticas que conectan diferentes núcleos turísticos con el mercadillo de Teguise.



Mapa de líneas de servicio de guaguas.

Únicamente, el municipio de ***** dispone de transporte de viajeros urbano con un itinerario circular de una hora.

Con fecha 04 de diciembre de 2023, se aprobó el "Plan Insular de Transportes y Movilidad Sostenible de ***** 2024-2031", persiguiendo conformar un sistema de transporte público isótopo, universal, flexible y eficiente mediante la puesta en funcionamiento de un servicio de guaguas jerarquizado, integrado y en red, en el que los diferentes servicios estén coordinados entre sí y con vehículo privado, de tal manera que, para cada etapa del desplazamiento total, se utilice la opción modal más eficiente desde un punto de vista económico y medio ambiental.

La aplicación de esta línea estratégica permitirá disminuir los tiempos de desplazamientos en guagua, reduciendo sensiblemente el coste del viaje, pero sobre todo incorporando la competencia entre modos. La disminución relativa del tiempo de viaje del transporte en competencia con el transporte privado debe ser especialmente sensible en las relaciones radiales con ***** y en el corredor sur *****.

Se precisa un significativo incremento de oferta, en orden de garantizar una distribución modal más sostenible.

En concreto, de acuerdo con el objetivo de distribución modal, se plantea un aumento del número de desplazamientos en transporte público de un tercio. Así, se prevé que el transporte público alcance el 20% contra tan sólo el 13% actual.

De esta forma, se plantea que se pase de los 5 millones de viajeros ***** los 7 millones. No obstante, para el cálculo de los posibles costes económicos se parte de una hipótesis conservadora de un aumento de sólo un tercio del número de viajeros 6,65 millones.

Para alcanzar esta cifra es necesario un significativo incremento de oferta que con las limitaciones de la concesión actual es difícil de obtener. Dicha concesión finaliza precisamente el 31 de diciembre del 2024.

Por otro lado, se plantea la integración tarifaria con la guagua urbana de ***** lo que permitiría facilitar el puerta a puerta en los desplazamientos en transporte público.

Datos estadísticos de los servicios actuales.

Viajeros totales por línea

	LÍNEAS	2018	2019	2020	2021	2022
1	*****	38.008	41.437	20.906	21.803	42.734
2	*****	32.129	38.027	28.905	26.539	49.899
3	***** - *****	1.753.242	1.814.226	928.795	1.197.739	2.144.799
5	*****	9.352	11.785	5.976	9.891	12.315
6	*****	13.351	18.802	7.589	19.851	29.885
7	*****	101.114	106.759	62.340	72.111	61.635

	LÍNEAS	2018	2019	2020	2021	2022
9	*****	85.118	89.009	52.029	78.561	100.614
10	*****	3.805	4.048	1.445	2.067	2.664
11	CTA TEGUISE-TEG-MARKET	63.009	60.369	10.984	16.905	50.405
12	PTO. CARMEN-TEG MARKET	64.985	60.327	11.339	20.132	53.041
13	*****	6.176	6.151	1.337	3.492	5.726
14	ARRECIFE-TEGUISE-MARKET	1.663	1.844	357	648	1.485
15	*****	1.394	1.788	418	980	2.770
16	*****	65.033	76.433	69.351	73.875	97.181
19	*****	2.984	4.812	1.339	2.283	7.215
20	*****	30.080	32.437	20.271	29.257	40.353
21	*****	153.807	184.769	50.340	68.452	189.686
22	*****	75.778	84.379	17.389	36.902	94.971
23	*****	47.888	53.787	63.348	75.897	59.912
24	*****	13.612	15.410	6.272	9.204	15.475
25	COSTA *****	52.861	60.963	20.257	16.268	59.167
26	*****	13.079	14.683	11.934	25.550	68.257
28	ESPECIAL CALETA DE FAMARA	581	44.390	3.189		1.254
30	INTERIOR *****	439.850	451.451	227.085	330.165	594.885
31	COSTA TEGUISE-CALETA DE FAMARA	28.918	30.769	9.926	23.678	36.821
32	INTERIOR *****	55.797	62.998	45.030	62.903	88.955
33	COSTA TEGUISE-CALETA DE *****	10.479	11.763	5.115	8.089	13.155
34	INTERIOR *****	77.515	87.447	51.283	73.125	101.583
42	***** *****	8.326	7.563	1.766	2.718	8.392
43	***** DE *****				16.368	13.490
52	*****	56.109	66.566	30.861	45.771	68.994
53	*****	46.710	52.663	19.874	34.446	55.517
60	***** *****	332.245	397.976	267.985	344.931	529.886
60	***** ***** *****	0	0	0	0	0
61	AEROPUERTO- PTO. DEL *****	4.410	6.540	2.026	1.744	5.357
81	*****	5.799				
82	*****	30.353				
83	*****	407.533				
	REFUERZOS L-01 *****		7.220	1.735		
	REFUERZOS L-02 ARRECIFE-PTO. DEL *****		33.052	7.482		
	REFUERZOS L-03 COSTA TEGUISE-PTO. DEL *****		500.917	102.509		
99	ESPECIAL *****	2.235	2.286	10		
161	AEROPUERTO-PTO. DEL *****	362.105	397.982	130.769	222.348	417.749
261	AEROPUERTO-PTO. DEL *****	44.060	14.908	3.551	6.704	13.922
	SERVICIO ESPECIAL *****	299	259	0		
	ESPECIAL FERIA DE ARTESANÍA					
	TOTALES	4.541.792	4.958.995	2.303.117	2.981.397	5.140.149

Distribución de viajeros por título

	TÍTULO	2018	2019	2020	2021	2022
BONIFICADOS	B 10%	343.378	189.096	75.588	78.071	110.504
	B 20%	385.589	132.743	43.713	41.317	49.572
	DESEMPLEADOS	68.137	20.635	8.123	10.580	10.783
	JUBILADOS	47.982	28.911	11.419	10.963	13.894

 Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 287 de 422

TÍTULO	2018	2019	2020	2021	2022
DISCAPACITADOS	61.903	38.404	16.439	16.412	33.748
JÓVENES	198.125	68.170	14.694	8.547	12.359
ESTUDIANTES	169.339	132.024	44.276	56.036	168.531
FAMILIA NUMEROSA	11.604	5.208	1.842	2.391	3.444
PENS. ESPECIAL		9.975	5.847	7.734	12.977
BRC (*)		1.190.756	724.186	1.115.062	2.000.317
BONOS	1.296.046	1.815.922	946.129	1.347.113	2.416.129
TICKETS	3.245.746	3.143.073	1.356.988	1.634.284	2.724.020
TOTAL	4.541.792	4.958.995	2.303.117	2.981.397	5.140.149

4.2. PREVISIONES SOBRE LA INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL.

El nuevo contrato para la gestión de los servicios de transporte supondrá una incidencia positiva para la isla, tanto en la eficiencia en la gestión del servicio, como para la generación y mantenimiento de empleo desde un punto de vista social, además de permitir el desplazamiento entre los diferentes lugares de la misma.

Este impacto positivo recae principalmente sobre los aspectos que se relacionan a continuación:

En clave económica.

- La generación de empleo directo e indirecto en la explotación del servicio, así como en la adquisición de los medios materiales asociados.
- La actividad inducida en empresas relacionadas con las actividades del sector de transporte para la ejecución de los servicios exteriores, tales como la vigilancia y seguridad de las infraestructuras, empresas de suministro de materiales para reparaciones y conservación de vehículos, instalaciones fijas, etc.
- La actividad económica de la isla por la notable ampliación de su oferta de servicio acorde con la demanda de las personas usuarias.
- Al disponer de una mayor oferta, puede conllevar un mayor uso del transporte público, lo que se traduce un ahorro respecto a los ***** de las personas usuarias si tuvieran que usar un vehículo privado.

En clave insular.

- Mejora de los servicios, mejora de la información facilitada a la persona usuaria, etc.
- Mejora de la imagen de los modos de transporte público.

- Fomento del uso del transporte como medida de anticongestión de los núcleos poblacionales, mejorando la movilidad urbana.
- Ahorro de ***** para la administración a través de la ganancia de eficiencia que supone la economía de escala.
- Mejora del rendimiento de los recursos públicos, gracias a la eficiencia que supone el aprovechamiento del sector privado en el desarrollo y gestión de los servicios de transporte a largo plazo, y en las relaciones con el mercado financiero.
- El incremento de ingresos indirectos para los fondos públicos, a través de las correspondientes tributos e impuestos; ya sea por la gestión y prestación del servicio, como actividad económica indirecta que la misma genere.
- El incremento del patrimonio público, pues el bien, en este caso la flota de vehículos revierte sin coste a la propia administración a la finalización del contrato, sin derecho a indemnización alguna por este concepto a favor de la entidad concesionaria, que deberá entregarla en perfecto estado de funcionamiento y con todas sus bienes muebles e inmuebles y demás elementos de la concesión, perfectamente conservados y con capacidad de prestar el servicio.

En clave social.

- Mejora de la calidad del servicio ofertado en la actualidad.
- Mayor accesibilidad a los servicios al incrementarse la oferta, adaptándose las necesidades de las personas usuarias.
- Creación de puestos de trabajo.
- Ahorro de tiempo para las personas usuarias al no conllevar la búsqueda de aparcamiento en zonas saturadas.
- Tarifas menores con respecto a otros transporte, lo que se traduce en un ahorro para las personas usuarias.
- Las guaguas son pilotadas por personas conductoras profesionales, lo que implica una garantía de seguridad. Además, hay que tener en cuenta que debido al tamaño del vehículo, la forma en la que ha sido construido, el límite de velocidad, los carriles especiales y todas las regulaciones de tráfico, son un gran añadido a la seguridad.
- El hecho de no tener que conducir y lidiar con el tráfico, los peatones a destiempo, los semáforos, la señalización y las normativas de tráfico, supone una considerable reducción del estrés de las personas usuarias, que además, puede aprovechar el tiempo en la guagua para otro tipo de tareas, lo que implica también un mejor aprovechamiento del tiempo para las mismas.

En clave medioambiental

- Una mayor oferta de líneas de transporte puede conllevar una reducción de la utilización del vehículo privado, lo que implica una reducción de emisión de gases contaminantes a la atmósfera.
- Usar el transporte público descongestiona el tráfico, con lo que las personas usuarias que aún sigan usando el coche, permanecerán menos tiempo “atascados” en la vía y, por lo tanto, emitirán menos agentes contaminantes al aire.

4.3. PREVISIONES SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.

Todos los costes operativos derivados de la prestación de los servicios objeto de contrato correrán por cuenta de la entidad adjudicataria. Todo ello dentro de los principios de riesgos que ha de regir durante el plazo de concesión que, debido a la inversión que resulta necesaria para el desarrollo del mismo, y su necesaria amortización dentro de la duración del contrato, se ha estimado un **horizonte temporal de 15 años de duración de la concesión**.

La entidad concesionaria obtendrá la rentabilidad de la inversión realizada y de los costes operativos de la prestación de los servicios, de los ingresos percibidos por la venta de billetes, publicidad, alquiler de los locales, etc., así como de la tarifa que aportará la Administración para cubrir el déficit de los costes de explotación.

Al objeto de analizar y medir el alcance de rentabilidad del proyecto que se presenta, se aporta en el presente documento, y en apartados posteriores, los capítulos esenciales del Estudio de Viabilidad en lo que se refiere a los costes, ingresos, los resultados de explotación, análisis de los flujos de caja, etc.

A tal fin, se han empleado las técnicas de uso más extendido en la evaluación de los proyectos de inversión, en concreto las siguientes:

- FLUJO DE CAJA LIBRE (FCL).

Sirve para medir la capacidad para generar caja independientemente de su estructura financiera. Es decir, el FCL es el flujo de caja generado por la empresa que se encuentra disponible para satisfacer los pagos a los suministradores de financiación de la misma. En definitiva, el FCL es el saldo de tesorería que se encuentra libre en la empresa, es decir, el dinero disponible una vez que se han atendido los pagos obligatorios.

- FLUJO LIBRE DEL ACCIONISTA (FLA).

Flujo de efectivo generado disponible para remunerar a los accionistas, una vez satisfechos todos los ***** y obligaciones previos. Se obtiene a partir del flujo de caja libre tras abonar el servicio de la deuda sin considerar el impacto fiscal en el impuesto de sociedades de los intereses de la deuda y el pago de extraordinarios.

- VALOR ACTUAL NETO (VAN)

El valor actual neto (VAN) es un criterio de inversión que consiste en actualizar los cobros y pagos de un proyecto o inversión para conocer cuánto se va a ganar o perder con esa inversión. También se conoce como Valor neto actual (VAN), valor actualizado neto o valor presente neto (VPN).

- TASA INTERNA DE RETORNO (TIR).

La Tasa interna de retorno (TIR) es la tasa de interés o rentabilidad que ofrece una inversión. Es decir, es el porcentaje de beneficio o pérdida que tendrá una inversión.

Además, y dadas las características del negocio concesional se utilizan una serie de ratios con el objetivo de disponer de una imagen dinámica de la eficiencia del proyecto, así se utiliza:

- RETORNO DE LA INVERSIÓN.

Refleja las ganancias financieras que se obtiene en cada acción implementada, por lo que hace referencia a la métrica que expresa la relación entre lo invertido y el beneficio obtenido proveniente de dicha inversión.

Suele utilizarse a menudo para calificar si la inversión vale la pena desde el punto de vista financiero.

Nos muestra el porcentaje de recuperación de la inversión inicial a través de los flujos de caja generados por el proyecto.

- RATIO DE LA COBERTURA DE LA DEUDA.

Muestra la disposición de caja suficiente como para afrontar el pago tanto de los intereses como de la devolución de la deuda. La cobertura del servicio de la deuda nos dice si es capaz de afrontar sus pagos con acreedores, e indirectamente, por tanto, de ser rentable y viable para sus accionistas, por tanto, mide la capacidad del proyecto de hacer frente a los compromisos financieros.

- EFICIENCIA OPERATIVA

Definido como el cociente entre la suma de los costes de explotación y los ingresos de explotación, interpretándose el resultado como la parte de valor añadido que se absorbe por los ***** de explotación.

Atendiendo a las previsiones económicas de la concesión calculadas, se obtiene la siguiente valoración del contrato:

El valor generado actualizado (**VAN**) para la duración del contrato de concesión prevista se estima en **444.768,32**, con una Tasa Interna de Rentabilidad (**TIR**) del proyecto de **5,48%** y del accionista de **14,73%**.

VAN	444.768,32 €

TIR DEL PROYECTO	5,48%

TIR DEL ACCIONISTA	14,73%

Asimismo, se concluye que el contrato presenta indicadores de rentabilidad que hace que sea viable, tal y como se muestra en las tablas siguientes:

ACLARACIÓN: Las variables económicas empleadas se presumen sin IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

VALORACIÓN DEL CONTRATO		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
	Inversión					
(FCL) Flujo de caja Libre (EBITDA-imp)	-30.459.182,17 €	783.019,89 €	1.673.165,62 €	1.857.254,28 €	2.120.512,64 €	2.409.521,08 €
(FCA) Flujo libre del accionista (BAT-imp)	-6.091.836,43 €	310.546,72 €	896.303,97 €	938.532,09 €	995.113,24 €	1.056.462,72 €
VAN		444.768,32 €				
TIR DEL PROYECTO		5,48%				
TIR DEL ACCIONISTA		14,73%				
Ratio de explotación						
Rentabilidad Explotación (RE)		2,40%	6,58%	6,67%	6,82%	6,96%
Ratios de Liquidez						
Ratio Corriente (RC)		1,14	1,17	1,18	1,20	1,22
Ratios de Solvencia						
Capacidad de devolución (CD)		19.346.441,53	20.131.134,80	20.711.812,53	21.384.985,47	22.093.341,40
VALORACIÓN DEL CONTRATO		AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
	Inversión					
(FCL) Flujo de caja Libre (EBITDA-imp)	-30.459.182,17 €	2.650.736,25 €	2.834.549,51 €	2.973.250,59 €	3.101.207,64 €	3.249.499,75 €
(FCA) Flujo libre del accionista (BAT-imp)	-6.091.836,43 €	1.107.876,90 €	1.149.533,87 €	1.185.760,74 €	1.220.279,06 €	1.258.579,11 €
VAN		444.768,32 €				

Cód. Validación: 4779URFGESY23CAD6C5D4QWNS
Verificación: <http://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 23 de 422

TIR DEL PROYECTO	5,48%

TIR DEL ACCIONISTA	14,73%

Ratio de explotación

Rentabilidad Explotación (RE)	7,06%	7,11%	7,15%	7,17%	7,21%

Ratios de Liquidez

Ratio Corriente (RC)	1,24	1,25	1,25	1,26	1,27

Ratios de Solvencia

Capacidad de devolución (CD)	22.755.358,81	23.365.183,82	23.936.726,64	24.505.777,79	25.105.432,19

VALORACIÓN DEL CONTRATO		AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15
	Inversión					
(FCL) Flujo de caja Libre (EBITDA-imp)	-30.459.182,17 €	4.104.535,44 €	4.635.448,79 €	4.648.842,76 €	6.496.525,05 €	7.363.553,68 €
(FCA) Flujo libre del accionista (BAT-imp)	-6.091.836,43 €	1.432.542,93 €	1.544.454,92 €	1.557.222,06 €	1.921.909,92 €	2.098.624,99 €

VAN	444.768,32 €

TIR DEL PROYECTO	5,48%

TIR DEL ACCIONISTA	14,73%

Ratio de explotación

Rentabilidad Explotación (RE)	7,67%	7,91%	7,84%	8,68%	8,97%

Ratios de Liquidez

Cód. Validación: 5779R3FGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cajadelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 294 de 422



Ratio Corriente (RC)	1,33	1,36	1,35	1,48	1,53
Ratios de Solvencia					
Capacidad de devolución (CD)	26.466.248,68	27.491.649,76	27.976.071,84	30.421.879,71	31.834.373,10

Atendiendo a los resultados presentados, se concluye que:

- La herramienta del VAN es un parámetro adecuado para valorar la inversión ya que ésta determina si se ha satisfecho la tasa de interés aplicada y, además, si se genera un beneficio adicional, lo que significaría también que la inversión produciría ganancias, quedando demostrada la viabilidad del proyecto. En este caso, el **VAN obtenido es positivo**, lo que significa que se ha satisfecho la tasa de interés aplicada y, además, se ha generado un beneficio adicional, por lo que la inversión produciría ganancias, quedando demostrada, igualmente, la viabilidad del proyecto. Por tanto, la rentabilidad del proyecto no estaría en riesgo y, por tanto, económicamente viable sin poner en riesgo la sostenibilidad del contrato, por lo que el proyecto puede aceptarse ya que crea valor.
- La **TIR del proyecto** es el indicador de rentabilidad relativa al proyecto utilizado para determinar la viabilidad o no del mismo, siendo el método mediante el cual valorar si una inversión es aconsejable, siendo así si la TIR resultante es igual o superior a la tasa exigida por el inversor. En este caso, **la tasa aplicada (5,32%) es menor que la TIR del proyecto obtenida (5,48%)**, lo que determina la conveniencia de realizar la inversión y, con lo cual, la viabilidad del mismo.
- La **TIR del accionista** es otro indicador sobre la rentabilidad que se traduce en garantizar la recuperación del capital efectuado que se destinaría para la realización de las inversiones. En este caso, la TIR **es positiva**, lo que se traduce en que la entidad que resultase adjudicataria se vería beneficiada por financiar parte del proyecto con deuda financiera.

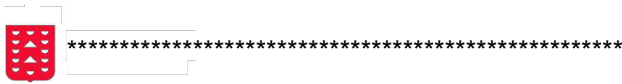
En conclusión, se concluye que el contrato presenta indicadores de rentabilidad que hace que el proyecto sea viable y la rentabilidad resultante tiene un valor que consideramos suficiente para atraer a posibles inversores y operadores del sector. Dicha rentabilidad se encuentra en un punto de equilibrio entre lo requerido por un inversor y el interés general de la Administración, que no ve perjudicado su valor patrimonial.

4.3.1. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DE LA RENTABILIDAD LA ENTIDAD CONCESIONARIA.

Una vez estimada la rentabilidad para la entidad concesionaria en el escenario básico planteado, se procede, a continuación, a analizar cómo varía la misma ante diferentes opciones que pudieran darse en la licitación prevista o durante la ejecución del contrato.

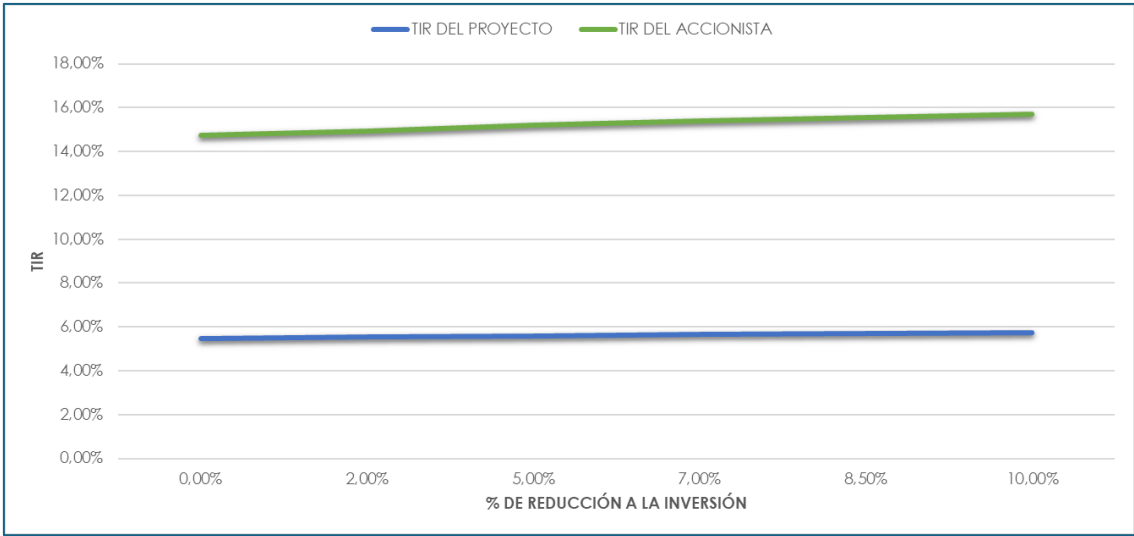
El parámetro fundamental que determina la rentabilidad para la entidad concesionaria es el coste de la inversión, que básicamente consiste en la renovación de la flota de guaguas, implantación de sistemas de ayuda a la explotación y equipos embarcados,

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 296 de 422



entre otros. Por tanto, procede analizar como varía dicha rentabilidad ante la variación en el coste de la inversión.

Reproduciendo el cálculo de rentabilidad anteriormente realizado, pero aplicando sucesivamente diferentes porcentajes de baja en la inversión, se obtienen los resultados reflejados en el siguiente gráfico:



% DE BAJA A LA INVERSIÓN INICIAL	0,00%	2,00%	5,00%	7,00%	8,50%	10,00%
VAN	444.768,32 €	560.038,40	732.943,51	848.213,58	934.666,14	1.021.118,69
TIR DEL PROYECTO	5,48%	5,53%	5,60%	5,65%	5,69%	5,73%
TIR DEL ACCIONISTA	14,73%	14,92%	15,20%	15,40%	15,56%	15,71%

Por otro lado, procede analizar cómo varía la rentabilidad durante la ejecución del contrato ante diferentes escenarios en cuanto a la previsión de demanda estimada, estudiándose concretamente dos escenario pesimistas, consistente en una reducción

del 5% y 15% de los número de billetes y viajes con bono y un escenario optimista relativo a un incremento del 5% y 15% de los mismos, manteniendo la tarifa a aportar por la Administración invariable, obteniéndose los siguientes valores:

% DEMANDA DE BILLETES Y BONOS	-15,00%	-5,00%	0,00%	5,00%	15,00%
VAN	-14.907.725,81	-4.378.072,10	444.768,32 €	5.237.751,89	14.823.719,02
TIR DEL PROYECTO	-0,74%	3,63%	5,48%	7,23%	10,54%
TIR DEL ACCIONISTA	INEXISTENTE	6,86%	14,73%	21,75%	34,89%



5. VALORACIÓN DE LOS DATOS E INFORMES EXISTENTES QUE HAGAN REFERENCIA AL PLANEAMIENTO SECTORIAL, TERRITORIAL O URBANÍSTICO.

El Cabildo de Lanzarote pondrá a disposición de la entidad concesionaria, a los efectos de explotación del servicio, las siguientes infraestructuras:

■ *****

La ***** es un edificio de dos plantas en forma triangular situado en la ***** de la localidad de Arrecife. Dispone de una zona cubierta en las dársenas de acceso a las guaguas. Y el edificio central, dispone de un hall central y sala de espera, con diferentes locales en las dos plantas.



GOBIERNO DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 1251803DS4015S0002IR

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización: CL *****

Clase: URBANO

Uso principal: Industrial

Superficie construida: 1.700 m2

Año construcción: 1987

CONSTRUCCIÓN

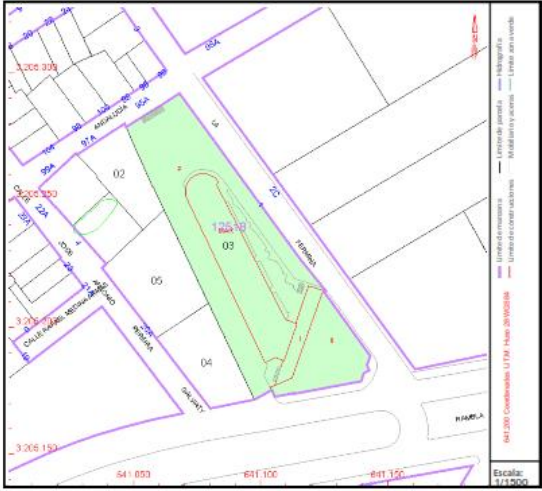
Destino	Escala/Planta/Puerta	Superficie m²
OTROS USOS	1/00/01	623
COMERCIO	1/00/02	52
COMERCIO	1/00/03	38
COMERCIO	1/00/04	34
COMERCIO	1/00/05	27
COMERCIO	1/00/06	37
OCIO HOSTEL	1/00/07	147
OTROS USOS	1/01/01	741

PARCELA

Superficie gráfica: 4.600 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes, 23 de Diciembre de 2024

▪ Intercambiador de Guaguas de *****

El Intercambiador de guaguas de Arrecife, situado en la ***** en la ciudad de Arrecife, consta de una superficie total de 3.672 m², con un área cubierta de 837 m², aseos públicos, cuarto de instalaciones (usado actualmente como cuarto de seguridad) y una oficina de información de transportes y turística.



GOBIERNO DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9838235DS4003N0001RE

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CR ARRECIFE GC-720 TIAS

Clase: URBANO
Uso principal: AlmEst.UsoRESID
Superficie construida: 461 m2
Año construcción: 2009

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m²
SOPORT. 50%	1/00/01	417
SOPORT. 50%	1/00/02	44

PARCELA

Superficie gráfica: 15.940 m2
Participación del inmueble: 100,00 %
Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes, 23 de Diciembre de 2024

- Parada Preferente de *****

La parada preferente de guaguas de ***** con una superficie 530.50 m², situada en la ***** en el municipio de **** consta de una terminal de espera, con un kiosco para la venta de billetes (actualmente sin uso), aseos públicos y un almacén para material y limpieza (usado actualmente como cuarto de seguridad). Dispone, a su vez, de una zona protegida de la intemperie mediante una pérgola techada.



GOBIERNO DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 0107401FT3000N0001UR

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:

Clase: RÚSTICO
 Uso principal: Agrario
 Superficie construida: 66 m2
 Año construcción: 2007

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m²
OFICINA	/01/	66

CULTIVO

Subparcela	Cultivo/aprovechamiento	Intensidad Productiva	Superficie m²
0	I- Improductivo	00	3.344

PARCELA

Superficie gráfica: 3.427 m2
 Participación del inmueble: 100,00 %
 Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes , 23 de Diciembre de 2024

▪ Estación de Guaguas de Playa *****

Esta estación, situada en la ***** en ***** cuenta con una superficie total de 4.414 m2, contando de un área de estacionamiento con 4 dárseas en forma de para guaguas y zona de accesos para las guaguas, siendo toda la zona cubierta. Además, dispone de sala de espera y aseos y una oficina de venta de ticket del operador.



GOBIERNO DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 4035006FS1943N0001UI

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización: Es:1

Clase: URBANO

Uso principal: Industrial

Superficie construida: 2.124 m2

Año construcción: 2013

CONSTRUCCIÓN

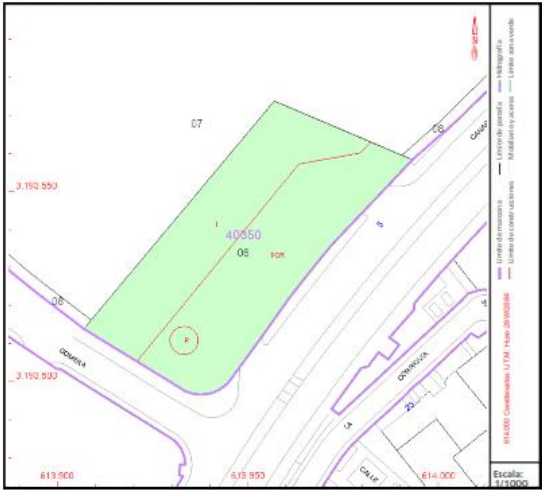
Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m²
EST SERVICIO	1/00/01	1.337
SOPORT. 50%	1/00/02	787

PARCELA

Superficie gráfica: 2.954 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo: Parcela construida sin división horizontal



COORDINACIÓN GRÁFICA CON EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD

Registro: TIAS

Código registral único: 35019000641621

Fecha coordinación: 14/11/2024

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes, 23 de Diciembre de 2024

Actualmente, las citadas infraestructuras no están afectadas por ninguna modificación del planeamiento, no siendo necesario la valoración de los datos del mismo. No obstante, se deberá atender en todo momento al planeamiento de ordenación que esté aprobado y vigente durante la ejecución del contrato, debiendo adaptar cualquier obra que se ejecute según las prescripciones que se establezcan en el mismo.

6. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL / ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS Y LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS NECESARIAS.

6.1. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

El artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental señala que serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos:

- Los comprendidos en el anexo I, así como los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo I mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.
- Los comprendidos en el apartado 2, cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental, en el informe de impacto ambiental de acuerdo con los criterios del anexo III.

- c) Cualquier modificación de las características de un proyecto consignado en el anexo I o en el anexo II, cuando dicha modificación cumple, por sí sola, los umbrales establecidos en el anexo I.
- d) Los proyectos incluidos en el apartado 2, cuando así lo solicite el promotor.

Siendo objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada los siguientes:

- a) Los proyectos comprendidos en el anexo II.
- b) Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000.
- c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:
 - 1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
 - 2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.
 - 3.º Incremento significativo de la generación de residuos.
 - 4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
 - 5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.
 - 6.º Una afección significativa al patrimonio cultural.
- d) Los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo II mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.
- e) Los proyectos del anexo I que sirven exclusiva o principalmente para desarrollar o ensayar nuevos métodos o productos, siempre que la duración del proyecto no sea superior a dos años.

En el caso que nos ocupan, y atendiendo a las obras menores que se puedan dar durante la ejecución del contrato, no tipifican las posibles actuaciones como proyecto sometido a evaluación ambiental.

6.2. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS.

De conformidad con lo dispuesto en el punto anterior, al no ser preceptiva la redacción de estudio de impacto ambiental, no es necesario proceder al análisis ambiental de las alternativas.

Sin embargo, las actividades que hay que realizar para la explotación del objeto del contrato es responsable de ciertos impactos sociales y ambientales como: contaminación atmosférica, ruido, accidentes, congestión y dependencia energética, entre otros.

Entre los impactos medioambientales destacables que originarían la explotación de los servicios por la utilización de recursos naturales son los siguientes:

- Emisión de gases de efecto invernadero.

Se trata de una consecuencia directa e inevitable del consumo de combustibles fósiles (gasolina, gasóleo, gas natural). El principal gas de efecto invernadero es el dióxido de carbono, CO₂.

El efecto invernadero se debe a la presencia en la atmósfera de ciertas sustancias contaminantes derivadas, principalmente, de la combustión. Estas sustancias impiden la evacuación al espacio de parte del calor emitido por el planeta una vez que se ha calentado éste por la radiación solar. La principal consecuencia de este hecho es el incremento de la temperatura media del planeta, lo que se conoce como calentamiento global o efecto invernadero- y las consiguientes alteraciones meteorológicas (cambio climático) y sus consecuencias sobre los ecosistemas, incluidos los ecosistemas humanos.

- Consumo de combustibles fósiles.

El consumo de combustible que, de acuerdo con el modelo energético actual, se basa en la práctica totalidad en derivados del petróleo (gasolina, gasóleo), recurso natural limitado. Este consumo es el origen principal de las emisiones a la atmósfera del sector, con otros efectos negativos sobre el medio ambiente.

Por otra parte, el centro también consume energía en sus instalaciones para el calentamiento del agua, la calefacción o climatización, el consumo eléctrico de máquinas y equipos, etc.

- Agua.

El consumo de agua también supone un impacto ambiental al tratarse de un bien escaso.

En este tipo de contratos, el agua se destinará, por lo general, a consumo para lavado de equipamiento e instalaciones, así como aquellas para uso humano en las instalaciones fijas.

- Generación de residuos.

Las operaciones de reparación y mantenimiento generan importantes cantidades de residuos de distinta naturaleza (peligrosos, urbanos y especiales).

Entre los residuos peligrosos destacan: filtros de combustible, aceites usados, líquido de frenos, detergentes, refrigerantes, etc.

En los residuos no peligrosos destacan los plásticos, gomas, vidrio, etc., y finalmente, los residuos especiales como son equipamientos fuera de uso, fluorescentes, depósitos, etc.

- Vertidos contaminantes a la red de saneamiento, al cauce o al suelo:

Entre las consecuencias medioambientales de la actividad que utilizan equipos y maquinaria, se encuentra el derrame accidental de sustancias químicas contaminantes y el vertido de aguas contaminadas. Estos derrames y vertidos líquidos deben ser gestionados correctamente con el fin de evitar consecuencias negativas sobre el medio.

- Generación de ruido.

El funcionamiento de algunas de la maquinaria (sobre todo por el funcionamiento del motor) y el ruido producido por gran cantidad de personas y el tráfico rodado, puede generar altos índices de ruido, lo que puede causar trastornos a las personas usuarias y personas colindantes de las zonas de paradas, con la consecuencia de pérdidas de productividad y rendimiento en la población afectada.

6.3. MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS NECESARIAS.

En relación a la ejecución de las obras para la mejora de las infraestructuras de transporte, con la finalidad de evitar perjuicios y molestias a los habitantes de la zona, así como al medio ambiente, se deberá atender a medidas como:

- Residuos.

Los Residuos de Construcción y Demolición (RCD) se deben tratar en vertederos autorizados. Los residuos de obras y derribos serán depositados en contenedores de gran volumen y trasladados directamente por las empresas del sector al vertedero de escombros.

Con objeto de evitar en la medida de lo posible que se produzcan afecciones al entorno, la utilización, en cuanto a medios técnicos, de la mejor tecnología aplicable para la realización de las obras, recomendándose la revisión periódica de la maquinaria que se vaya a utilizar durante las obras con el objeto de evitar pérdidas de lubricantes, combustibles, etc., que son perjudiciales para el complejo del suelo, pudiendo incidir en la calidad del agua, tanto de cauces como de los acuíferos, lo que tendría consecuencias nefastas para los seres vivos, incluyendo al hombre.

El principal contaminante durante la fase de obras es mayoritariamente polvo originado durante la fase de construcción por el uso de los elementos propios, arena, grava, cemento, etc. Para evitarlo se tendrán en cuenta las siguientes sugerencias:

El acopio de materiales, generadores de este tipo de contaminación se efectuará en recipientes estancos.

Se evitará la emisión de polvo durante todo el proceso productivo mediante el empleo de lonas, riegos superficiales, etc.

- Paisaje.

Con el fin de reducir las afecciones sobre el paisaje, se propone adecuar las nuevas construcciones a las características del entorno, minimizando el impacto de las mismas sobre el paisaje, así como la utilización de materiales constructivos y colores que se adapten al entorno circundante, especialmente en la construcción y renovación de las paradas.

- Contaminación atmosférica y acústica.

Los equipos fijos que pueden transmitir ruidos y vibraciones deberán adaptarse asimismo a la normativa vigente de aplicación que corresponde y mantendrán los niveles sonoros dentro del rango permitido.

Se tomarán las medidas necesarias para que los niveles de ruidos transmitidos al exterior y a edificaciones colindantes, en el caso de las instalaciones fijas, y los niveles de vibraciones transmitidos, no superen los valores que tienen fijados como máximo la normativa de aplicación vigente. En caso necesario se utilizarán silenciadores para minimizarlos.

Por otro lado, en cuanto a la explotación del servicio, las medidas correctoras y protectoras necesarias en la gestión medioambiental de la actividad más apropiadas para cumplir con la normativa ambiental y también reducir el impacto ambiental y mejorar su rendimiento, son las que se definen a continuación:

- Separación de los residuos peligrosos de los no peligrosos. Los residuos peligrosos deben ser depositados en recipientes adecuados estancos y correctamente etiquetados, finalmente deben ser transportados y tratados por gestores autorizados.
- Para evitar emisiones a la atmósfera de gases se debe cumplir con una serie de requisitos:
 - o Las calderas de calefacción, grupos electrógenos, etc., de las instalaciones fijas deben tener un control y mantenimiento de la instalación.
 - o Respecto a sustancias utilizadas como refrigerantes de aires acondicionados y como halones contra incendios, está prohibido el uso de clorofluorocarburos, otros clorofluorocarburos totalmente halogenados, los halones, el tetracloruro de carbono, el 1,1,1-tricloroetano, el bromuro de metilo, los hidrobromofluorocarburos, los hidroclorofluorocarburos.
 - o Actuaciones para reducir gases de efecto invernadero y para fomentar el desarrollo y utilización de combustibles alternativos y de maquinaria de bajo consumo.
 - o Incremento del nivel de calidad de vida y bienestar de las personas mediante la protección de la salud y la mejora de la calidad del aire y del ruido.
 - o Análisis del estado y evolución del medio ambiente.
 - o Implantación de medidas para mejorar el respeto de la normativa medioambiental vigente y fomento del buen comportamiento medioambiental entre las personas trabajadoras, usuarias, etc..

Asimismo, se deberán plantear medidas encaminadas a mejorar el cuidado medioambiental durante el desarrollo del contrato, tales como:

- Ahorro en el consumo de energía.
- Ahorro y optimización en el consumo, reutilización y reciclaje de materiales.
- Minimización en la generación de residuos y óptima gestión de los mismos.
- Ahorro y optimización en el consumo de agua.
- Sensibilización del personal encargado de realizar los trabajos: de la importancia de sus actuaciones y las repercusiones que pueden tener éstas sobre el Medio Ambiente.

Deben hacerse un buen uso de sus instalaciones, procurando en la medida de lo posible responder a los requerimientos medioambientales que se exponen a continuación:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 307 de 422

- Residuos.

Se deberá implantar un sistema eficaz de reducción y clasificación de residuos. Se dotará en las infraestructuras fijas de espacios reservados para contenedores, que albergarán de forma separativa los distintos tipos de residuos, con el fin de garantizar su reutilización y/o reciclaje.

- Consumo energético de las instalaciones.

Dado que se considera que durante el ciclo de vida de las instalaciones se consumirá una importante cantidad de energía, los objetivos básicos que se han de perseguir durante la explotación son:

- Disminución de las necesidades energéticas.
- Incremento de la eficiencia energética de los equipos y sistemas.
- Recuperación de energía residual de otros equipos y sistemas.
- Utilización de reductores de consumo de agua potable.
- Utilización de luminarias de bajo consumo y control de iluminación por detectores de presencia en zonas de baja ocupación.
- La calefacción, en su caso, podría resolverse mediante una caldera de biomasa, o algún sistema alternativo que resulte sostenible, para obtener la mejor calificación en emisiones de CO₂.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ELEGIDA.

En aras de optimizar los servicios de transporte ya existentes, así como la adecuación a los requerimientos actuales de las personas usuarias, se ha llevado a cabo un nuevo proyecto de explotación para la nueva concesión, lo que hizo necesaria la "Modificación Parcial del Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de ***** y ***** Estudio del Transporte Regular de Viajeros", estableciéndose en su línea estratégica 1 un aumento y mejora de la oferta de transporte público, contemplando conformar un sistema de transporte público isótropo, universal, flexible y eficiente mediante la puesta en funcionamiento de un servicio de guaguas jerarquizado, integrado y en red, en el que los diferentes servicios estén coordinados entre sí y con el vehículo privado, de tal manera que, para cada etapa del desplazamiento total, se utilice la opción modal más eficiente desde un punto de vista económico y medioambiental, suponiendo además, modificaciones en la actual red, en cuanto a trazados, horarios y frecuencia, lo que implica una mejora de la calidad y accesibilidad de los mismos.

Los criterios considerados para definir la nueva red han sido los siguientes:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 308 de 422

- Intervalos de paso mínimo conjunto de 10 minutos en el corredor "metropolitano": Puerto del ***** - ***** - Costa ***** al superponerse y coordinarse las líneas 1, 2 y 3.
- Intervalo de paso mínimo conjunto de 15 minutos en la conexión Playa Blanca/Yaiza/Arrecife/Aeropuerto. La coordinación y superposición de las líneas 6 y 8 permite tener una frecuencia media de 30 minutos en la conexión entre Playa ***** y Aeropuerto. Si a ello añadimos la línea 4, con una frecuencia de 30 minutos, se obtiene el intervalo de paso de 30 minutos.
- Intervalos de paso mínimos de 30 minutos de ***** con los núcleos urbanos de San Bartolomé, **** y Teguise.
- Intervalos de paso mínimos de 60 minutos en la conexión con los núcleos urbanos de Haría, ***** y Órzola.
- Conexión de todos los núcleos urbanos de la con línea urbana o línea regular.
- Horario continuo. Horas de inicio a las 6h y de final a las 23 h, aunque con una frecuencia regular en las horas de mayor demanda (de 7 a 20h). La línea 3 mantendrá sus expediciones nocturnas.
- Con un solo transbordo se debe asegurar la conexión de todos los núcleos de población con ***** el Hospital y el Aeropuerto.

Como criterios de modificación/ampliación de líneas se han considerado los siguientes:

- Mantenimiento, en la medida de lo posible, de las líneas actuales para evitar cambios en los hábitos de movilidad de los ciudadanos de *****
- Pasar de un conjunto de líneas superpuestas a una red de transporte público, mejorando la conectividad entre los diferentes servicios. La coordinación y la complementariedad son básicas. En este sentido, la existencia de frecuencias múltiples de los 15-20 minutos facilita esta complementariedad.
- Definición de una tipología de servicios, según diversas características, en cuanto a número de expediciones, amplitud horaria, vía, tipo de itinerario (servicios directos, semidirectos, etc. ...), ámbito territorial servido y tipología de núcleos servidos, etc.

La aplicación de esta línea estratégica permitirá disminuir los tiempos de desplazamientos en ***** reduciendo sensiblemente el coste del viaje, pero sobre todo incorporando la competencia entre modos. La disminución relativa del tiempo de viaje del transporte en competencia con el transporte privado debe ser especialmente sensible en las relaciones radiales con ***** y en el corredor sur *****

Se precisa un significativo incremento de oferta, en orden de garantizar una distribución modal más sostenible. En concreto, de acuerdo con el objetivo de distribución modal,

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 309 de 422

se plantea un aumento del número de desplazamientos en transporte público de un tercio. Así, se prevé que el transporte público interurbano alcance el 20% contra tan sólo el 13% actual. De esta forma, se plantea que se pase de los 5 millones de viajeros los 6,4 millones en 2031. Para alcanzar esta cifra es necesario un significativo incremento de oferta que con las limitaciones de la concesión actual es difícil de obtener.

Además, las características establecidas proponen la optimización de los servicios de transporte público de viajeros por carretera ya existentes en la concesión, así como la adecuación a los requerimientos actuales de las personas usuarias, cuya mejora de la oferta se traduce en aspectos como:

- Se pasa de 4 millones a más de 6,5 millones de kilómetros anuales recorridos, que representa un incremento de más del 50%.
- Se incorporan nuevos servicios.
- Más amplitud horaria y horarios estables.
- Itinerarios más directos para ganar competitividad respecto del vehículo privado, lo que se traduce en un ahorro de tiempo.
- Un nuevo modelo de gestión en el que la intervención pública y el control del servicio es mayor.
- Se trata, en la mayoría de los casos de cambios interrelacionados: se han de coordinar los horarios de las distintas líneas para obtener frecuencias conjuntas de 10-15 minutos en los corredores más importantes. Los cambios de itinerarios de unas líneas compensan los que se pierden en otras.
- Permite la implantación de herramientas de Smart Mobility (SAE) que facilita el cumplimiento de los horarios y la mejora de la información a la persona usuaria.

En el apartado 2.3. de este documento se especifican las características esenciales del servicio, tales como líneas propuestas, tráficos, expediciones, calendario, medios humanos y materiales, las cuales se ajustan al Proyecto de Explotación que se anexará a los pliegos que regirán el futuro contrato.

La entidad concesionaria prestará el servicio con las condiciones establecidas por el Cabildo de Lanzarote en los pliegos que rijan el futuro contrato, debiendo realizarse todas las modificaciones en las características del servicio que se indique en los mismos, al igual que el establecimiento de nuevos servicios o líneas, o la supresión de otros, siempre respetando y cumpliendo las condiciones técnicas, económicas y jurídicas expresadas para esta concesión.

8. RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 310 de 422

Los riesgos son los existentes en la explotación de los servicios de gestión y explotación del transporte público regular de viajeros de la isla de ***** que, en cualquier caso, la entidad concesionaria deberá asumir los siguientes riesgos.

8.1. EL RIESGO OPERACIONAL.

La modalidad del contrato de concesión de servicios prevista en el artículo 15 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) concede el derecho de explotación de los servicios implicando la transferencia al concesionario del riesgo operacional, en los términos señalados en el apartado cuarto del artículo 14.4 LCSP.

Al amparo del referido artículo 14.4 LCSP, el contrato de concesión de servicios para la explotación del servicio transporte público regular de viajeros de la isla de ***** deberá implicar la transferencia al concesionario de un riesgo operacional en la explotación de los referidos servicios, abarcando el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos. Se entiende por riesgo de demanda el que se debe a la demanda real de las obras o servicios objeto del contrato y riesgo de suministro el relativo al suministro de las obras o servicios objeto del contrato, en particular, el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda.

En este sentido, se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la ejecución de los servicios que sean objeto de la concesión. La parte de los riesgos transferidos al concesionario debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable.

El Informe núm. 13/2018, de 30 mayo, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Aragón, en cuanto a la calificación y determinación del contrato de concesión de servicios y la concurrencia del riesgo operacional se ha pronunciado en los siguientes términos:

*Como ha declarado el Tribunal de Justicia en la Sentencia de 11 de junio de 2009, ***** C-300/07, apartado 71, una concesión de servicios se caracteriza por la transferencia del derecho de explotación de un servicio determinado por un adjudicador a un concesionario, con una cierta libertad económica y quedando suficientemente expuesto a los riesgos*

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 311 de 422

vinculados a esa explotación. En el mismo sentido la Sentencia de 10 de septiembre de 2009, WAZV Gotha, asunto C-206/08, fundamento 72:

«De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, cuando la modalidad de retribución convenida consiste en el derecho del prestador a explotar su propia prestación, esta modalidad de retribución implica que el prestador asume el riesgo de explotación de los servicios (véanse, en este sentido las sentencias Parking Brixen, apartado 40; de 18 de julio de 2007, Comisión/Italia, apartado 34, y de 13 de noviembre de 2008, Comisión/Italia, apartado 29, antes citadas). A este respecto procede señalar que el riesgo es inherente a la explotación económica del servicio».

En cuanto al concepto de riesgo que se está manejando, es relevante la STJUE de 10 de marzo de 2011, Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler, asunto C274/09, apartados 37 y 38:

«37. A este respecto, procede señalar que el riesgo de explotación económica del servicio debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado (véase, en este sentido, la sentencia Eurawasser, apartados 66 y 67), que puede traducirse en el riesgo de enfrentarse a la competencia de otros operadores, el riesgo de un desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios, el riesgo de insolvencia de los deudores de los precios por los servicios prestados, el riesgo de que los ingresos no cubran íntegramente los ***** de explotación o incluso el riesgo de responsabilidad por un perjuicio causado por una irregularidad en la prestación del servicio [véanse, en este sentido, las sentencias de 27 de octubre de 2005, ***** y otros, C-234/03, Rec. p. I-9315, apartado 22, y ***** apartado 74].

38. En cambio, riesgos como los vinculados a una mala gestión o a errores de apreciación del operador económico no son determinantes a efectos de calificar un contrato como contrato público o como concesión de servicios, puesto que tales riesgos, en efecto, son inherentes a cualquier contrato, ya se trate de un contrato público de servicios o de una concesión de servicios».

En el mismo punto se insiste en la STJUE de 10 de noviembre de 2011, ... asunto C-348/10, apartados 48 y 49, cuando señala, con cita expresa de la anterior, que «el riesgo de explotación del servicio debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado».

Trasladando lo anterior a la terminología jurídica española, como dice la Resolución de 17 de febrero de 2014, núm. 32/2014, del Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad Autónoma de Madrid:

«El concepto de riesgo de explotación económica del servicio se concreta como aquel riesgo que asume el contratista que excede del que, como consecuencia del principio de riesgo y ventura en los contratos administrativos, que establece el artículo 215 del TRLCSP, debe soportar el contratista. Por el contrario, el riesgo de explotación es el que tiene lugar por estar sometido el contrato a las incertidumbres del mercado por nuevas tendencias de éste o el riesgo de demanda que se produzca por un desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios por variaciones que puedan producirse o que los ingresos no cubran íntegramente los ***** de explotación».

La figura tiene actualmente formulación legal, en la que constituye la plasmación de la evolución expuesta, en el art. 15 LCSP:

«1. El contrato de concesión de servicios es aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

2. El derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional, en los términos señalados en el apartado cuarto del artículo anterior».

Por su parte, la Resolución 51/2016, de 25 de febrero, del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía dispone, al respecto, que el riesgo de demanda cubre las variaciones que pueden producirse a lo largo de la vida del contrato de la demanda de los servicios, debido a factores ajenos. Este riesgo de demanda o de exposición a las incertidumbres del mercado (véase, en este sentido, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea de 10 de septiembre de 2009 Eurawasser, antes citada apartados 66 y 67), puede traducirse en el riesgo de enfrentarse a la competencia de otros operadores, el riesgo de un desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios, el riesgo de insolvencia de los deudores de los precios por los servicios prestados, el riesgo de que los ingresos no cubran íntegramente los ***** de explotación o incluso el riesgo de responsabilidad por un perjuicio causado por una irregularidad en la prestación del servicio (véanse, en este sentido, las

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 313 de 422

Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, de 27 de octubre de 2005, ***** y otros, C-234/03, apartado 22, y ***** apartado 74).

La Comunicación Interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el derecho comunitario 2000/C 121/02 señala, por otro lado, que el derecho de explotación implica la transferencia de la responsabilidad de explotación, de forma que es el concesionario el responsable de efectuar las inversiones precisas para que las mismas puedan ponerse a disposición de los/as usuarios/as de una forma útil. Indica asimismo que el concesionario no sólo asume los riesgos vinculados a cualquier construcción, sino que deberá igualmente soportar los riesgos vinculados a la concesión y frecuentación del equipamiento.

8.2. RIESGOS ASUMIDOS POR LA ENTIDAD CONCESIONARIA.

El Informe 12/2010, de 23 de julio, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado, del que se hace eco, entre otros, el Informe 4/2016, de 25 de febrero de la Comisión Consultiva de Contratación Pública de la Junta de Andalucía, indicaba que "las ideas fundamentales a través de las cuales la Jurisprudencia del Tribunal ha configurado la concesión de servicios se han condensado básicamente en la asunción del riesgo de explotación por parte del concesionario y ello ha llevado a la tantas veces mencionada Directiva a definirla como "un contrato que presente las mismas características que el contrato público de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de la prestación de servicios consista, o bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, o bien en dicho derecho acompañado de un precio" (art.1.4).

Esta definición, sin embargo, debe ser completada con otras ideas básicas expresadas también por la Jurisprudencia:

- a) La atribución de la explotación del servicio al concesionario implica la asunción por éste del riesgo derivado de la misma.
- b) Aunque los destinatarios de la prestación objeto de la concesión de servicio público son, de una forma natural, los particulares como usuarios del mismo, sin embargo, no es requisito imprescindible para que la relación jurídica se califique como tal que el pago por su uso sea realizado efectivamente por éstos. Por el contrario, no se desnaturaliza la concesión por el hecho de que el pago por la utilización del servicio corra a cargo de la entidad concedente (pago en la sombra), siempre que subsista la asunción de riesgo por el concesionario.
- c) La concesión administrativa de servicios públicos comporta la transferencia al concesionario de la organización del servicio, sin perjuicio naturalmente de las

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 314 de 422

potestades de policía que sobre el mismo corresponden al Consorcio. Esta potestad organizativa es una exigencia lógica de la propia asunción del riesgo de explotación, pues, esta última requiere dotar al concesionario de la libertad de organización necesaria para establecer el modo de llevar a cabo la explotación que le pueda resultar más acorde con su propia concepción de la empresa (...).

El concesionario deberá asumir, en cualquier caso, los siguientes riesgos inherentes a la prestación de los servicios objeto del contrato:

- EL RIESGO DE DISPONIBILIDAD.

La Decisión de la Oficina Estadística de la Comunidad Europea (Eurostat) sobre “el tratamiento de las Asociaciones Público-Privadas” incluye el “riesgo de disponibilidad” entre los riesgos que recomienda tener en cuenta, junto con el “riesgo de demanda” y el “riesgo de construcción”, para determinar si los activos incluidos en una asociación público-privada se tienen que considerar activos no públicos y, por lo tanto, contabilizar fuera del balance de las administraciones públicas. En concreto, recomienda que los activos incluidos en una asociación público-privada se clasifiquen como no públicos, si el socio privado asume el “riesgo de construcción” y, al menos, o bien el “riesgo de disponibilidad”, o bien el “riesgo de demanda”. Además, define “riesgo de disponibilidad” -“en el cual la responsabilidad del socio es evidente”, se afirma- como el “riesgo de no ser capaz de suministrar la cantidad pactada contractualmente o alcanzar la seguridad o los niveles certificados públicamente”, correspondientes a la prestación de servicios a las personas usuarias finales, definidos en el contrato; y también como el “riesgo de no alcanzar los estándares de calidad relativos al suministro del servicio, determinados en el contrato, produciendo un fallo evidente del servicio”. Asimismo, señala que la Administración no está obligada a asumir este riesgo si está legitimada para reducir significativamente (como una especie de penalización) sus pagos periódicos; que “los pagos de la Administración deben depender del nivel efectivo de disponibilidad suministrada por el socio durante un concreto periodo de tiempo”; y que “la aplicación de las penalizaciones cuando el socio incumple sus obligaciones de servicio debe ser automática y tener un efecto significativo sobre los ingresos/beneficios del socio y no ser puramente cosméticas o simbólicas”.

Más recientemente, el Eurostat (Manual on Government Deficit and Debt. Implementation of ESA 2010 -Edition 2016-), sigue distinguiendo estas tres categorías principales de riesgos y concreta que el “riesgo de disponibilidad”, que cubre el volumen y la calidad de la producción, se refiere a los casos en los cuales se reclama la responsabilidad del socio, a causa de una gestión defectuosa que tiene como resultado

Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 315 de 422

un volumen de servicios inferior al acordado contractualmente, o servicios que no cumplan los estándares de calidad especificados en el contrato.

Además, con el fin de mejorar el marco estadístico, el Eurostat ha elaborado, en cooperación con el EPEC, una Guía sobre el tratamiento estadístico de las asociaciones público-privadas (APP) (*Guide to the Statistical Treatment of PPPs*, septiembre 2016), en el que se exige que las APP se lleven a cabo sobre la base de una buena relación calidad-precio y una asignación de riesgos y eficiencia operativa adecuadas, con especial atención a la asequibilidad y responsabilidad presupuestaria a largo plazo, de forma que para mantener las APP fuera de balance se debe trasladar la mayor parte de los riesgos y beneficios al socio privado o entidad concesionaria.

En cuanto a las APP, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, «*Principles of Public Governance of Public-Private Partnerships*», 2012) las define como acuerdos contractuales a largo plazo entre el ***** y un socio del sector privado donde el último financia y presta un servicio público usando un activo de capital y compartiendo los riesgos asociados.

En este sentido, la naturaleza y resultados de las APP no son diferentes de los proyectos adjudicados de manera tradicional, pero presentan algunas diferencias en lo que respecta al proyecto y a la gestión de contratos. **La principal diferencia entre los proyectos de las APP y los tradicionales es la distribución del riesgo entre el socio del sector privado y el público**, de tal manera que la entidad concesionaria o socia del sector privado es responsable de los riesgos asociados con la financiación, el funcionamiento y el mantenimiento de las infraestructuras y medios materiales adscritos al contrato, mientras que la Administración o socio del sector público asume, esencialmente, riesgos normativos y políticos.

De esta manera, se destaca que el contrato de concesión de servicios se configura como la forma más común de APP, toda vez que se trata del contrato de financiación, mantenimiento y explotación de los servicios de transporte, en el que se encomienda, en base al contrato, al socio del sector privado todas las prestaciones que se requiere para un buen desarrollo del mismo, la gestión integral del servicio, explotación y el mantenimiento de las infraestructuras y medios materiales, incluida la recaudación de fondos, conociéndose esta perspectiva, a largo plazo, como el "enfoque de vida útil".

En relación, particularmente, con el riesgo de disponibilidad, se debe atender a la posibilidad de costes adicionales, como los de mantenimiento y financiación de las obras o de las instalaciones y las sanciones soportadas como consecuencia de las penalidades impuestas a la entidad concesionaria por las infracciones cometidas y derivadas del volumen o la calidad de los servicios de gestión y explotación de las

infraestructuras y de las prestaciones asociadas a las mismas, en cuanto que no se cumplan las normas especificadas en el contrato, en los pliegos o en el resto de los documentos de carácter contractual.

- EL RIESGO DE DEMANDA.

El contratista percibirá la mayor parte de los ingresos de la venta de billetes y bonos a las personas usuarias del transporte, debiendo la entidad adjudicataria asumir el riesgo de demanda por la explotación y gestión del citado servicio, toda vez que no se garantiza, en ningún caso, que se completen la totalidad de viajes estimados, incluyéndose, al respecto, los riesgos derivados de la posibilidad de que la demanda de los servicios asociados sea mayor o menor de la esperada.

Por tanto, la entidad concesionaria deberá asumir, una vez que se proceda a la explotación del servicio y de las instalaciones asociadas, los riesgos derivados de la mayor o menor demanda de uso por parte de las personas usuarias de todas y cada una de las líneas de transporte e infraestructuras asociadas a las mismas.

Asimismo, cabe significar que el riesgo de impago de los deudores por la prestación de los servicios recae íntegramente en la entidad adjudicataria.

- EL RIESGO TECNOLÓGICO.

La asunción por la entidad concesionaria del denominado Riesgo Tecnológico, entendido como al riesgo del progreso o del incremento continuo de herramientas, aplicaciones y avances en materia de transporte que se vayan adoptando como consecuencia del avance de la tecnología -por ejemplo, nuevas e innovadoras guaguas, sistemas de información, además del riesgo de incremento de los costes de explotación y de mantenimiento de las infraestructuras como consecuencia de la revisión y la adaptación a la normativa sobre las instalaciones y los sistemas de seguridad; o el riesgo de que los activos utilizados dejen de ser los más adecuados para la prestación del servicio a lo largo de la duración del contrato, por mejoras técnicas alcanzadas en otros equipamientos.

En el caso que nos ocupa, durante el plazo de vigencia de la explotación, la entidad concesionaria deberá prestar atención a cuantos avances tecnológicos se vayan produciendo, de tal suerte que asumirá expresamente los costes derivados de la adecuación, adaptación y puesta en funcionamiento de aquellos sistemas que resulten adecuados en aras a satisfacer las necesidades de las personas usuarias del transporte, así como para cumplir con las normativas que en materia de seguridad, dotación, prevención, equipamiento e instalaciones resulten de aplicación.

A modo resumen, a continuación se presenta una tabla con la estructura de la asignación de otros riesgos inherentes al presente contrato, durante la fase de explotación del mismo:

TIPO DE RIESGO	CABILDO DE LANZAROTE	ENTIDAD CONCESIONARIA	OBSERVACIONES
Financiero. Riesgo de tipo de interés.		x	Contratación de derivados de cobertura.
Sobrecostos. Sobrecostos por aumento de los costos unitarios de las actividades de conservación y mantenimiento.		x	Excepción fuerza mayor, cambio contractual y cambio legal discriminatorio o específico.
Inflación. Riesgo de incremento de costes por motivo macroeconómico por encima de la revisión, según factor de actualización.		x	Indexación de la retribución en principio semejante o similar a la previsión de la evolución de los costes de ésta afectos a revisión o inflación.
Reinversiones. Sobrecostos por reinversiones respecto a lo estimado.		x	Se prevén necesidades de reinversiones para todas las anualidades del contrato.
Reversión. Sobrecostos por necesidad de cumplimiento de las condiciones de reversión de la infraestructura.		x	Ejecución de un Plan de mantenimiento y reposición durante la fase de operación, con arreglo a las especificaciones de calidad exigidas en el PPTP y el propio contrato de concesión.
Fuerza mayor. Mayores costes por causas asegurables (inundaciones, heladas, incendios, huelgas, actos de terrorismo) o por causas no asegurables (guerras, golpes de estado).	x	x	El privado se responsabiliza por la cobertura de eventos de fuerza mayor asegurables. El público se responsabiliza por la cobertura de eventos de fuerza mayor no asegurables.
Cambios contractuales. Cambios en el alcance del contrato por modificaciones de operación por decisiones del órgano de contratación	x		
Terminación anticipada del contrato (por incumplimiento del privado)	*****	x	Se refiere al riesgo de insuficiencia de compensación por terminación anticipada para cubrir deudas e importes de inversión pendientes de amortizar con rentabilidad esperada según el procedimiento previsto en la normativa. NOTA: El riesgo de terminación anticipada por incumplimiento de parte pública o por fuerza mayor es esencialmente un riesgo de contraparte

9. COSTE DE LA INVERSIÓN A REALIZAR, ASÍ COMO EL SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO PARA LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS CON LA JUSTIFICACIÓN.

9.1. INVERSIONES A REALIZAR.

La entidad concesionaria, tras la formalización del contrato y en los términos que se establezcan en los pliegos, deberá efectuar una inversión inicial, consistente:

- Renovación de la flota de guaguas de la concesión actual.
- Implantación de un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y equipos embarcados en nuevos vehículos, así como de una plataforma de gestión del contrato.
- Adquisición de vehículos para labores de inspección y reparaciones, entre otras prestaciones.
- Instalación de puntos de recarga para vehículos de cero emisiones.

El cálculo de la inversión se ha realizado en virtud de los precios de mercado en cuanto a la adquisición de medios materiales, así como los costes proporcionados por el Observatorio de Costes del Transporte Discrecional de Viajeros en Autocar, mediante los cuales permite calcular la estructura de costes de un servicio de transporte a partir de datos reales de cada empresa.

Asimismo, en cuanto a las obras a realizar para la construcción de puntos de recarga de vehículos de cero emisiones, así como para la mejora de las infraestructuras de transporte a realizar durante el desarrollo del contrato, se han establecido precios de ejecución material contrastados con la realidad actual del mercado y son el resultado promedio del coste constructivo de proyectos de similares características, atendiendo a idéntico nivel de calidad, acabados y dotaciones.

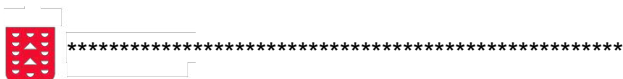
La totalidad de la inversión a realizar están comprendidos por los costes de proyecto, licencias, estudios y dirección facultativa de las citadas obras, así como el respectivo impuestos (Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) sobre la concesión.

Por tanto, el desarrollo del presente contrato, se exige la realización de las inversiones que se relacionan a continuación:

▪ Inversión inicial.

La ejecución inicial del contrato conllevará inversión en equipamiento y vehículos, así como la respectiva ejecución de obras para la construcción de puntos de recarga de

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 320 de 422



vehículos de cero emisiones, así como los respectivos ***** administrativos e impuestos asociados, por un importe de:

INVERSIÓN INICIAL			
Tipo de inversión			Importe
Tipo	Importe unitario	Unidades	Totales
EQUIPAMIENTO			3.196.830,95 €
Renovación de la flota de guaguas de la concesión actual - de combustible	300.000,00 €	4	1.200.000,00 €
Renovación de la flota de guaguas de la concesión actual - de cero emisiones	600.000,00 €	2	1.200.000,00 €
Sistema de Ayuda a la Explotación y equipos embarcados en nuevos vehículos	716.830,95 €	1	716.830,95 €
Implantación de la plataforma de gestión del contrato	20.000,00 €	1	20.000,00 €
Vehículo tipo turismo para inspecciones y reparaciones, entre otros	30.000,00 €	2	60.000,00 €
OBRAS			450.000,00 €
Puntos de recarga de vehículos cero emisiones	150.000,00 €	3	450.000,00 €
***** ADMINISTRATIVOS DE LAS OBRAS		%	68.400,00 €
Honorarios Redacción del proyecto		4,00%	18.000,00 €
Honorarios Dirección de obras		6,00%	27.000,00 €
Licencias y Permisos		2,00%	9.000,00 €
ICIO (Impuesto sobre Instalaciones, Construcciones y Obras)		3,20%	14.400,00 €
INVERSIÓN TOTAL			3.715.230,95 €

Los ***** administrativos en concepto de “gastos por proyectos, licencias, permisos, dirección facultativa, seguridad y salud, etc.”, se han determinado sobre el presupuesto de las obras.

El **Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO)** se origina por la realización de cualquier construcción, instalación u obra para la que se exija la obtención de la correspondiente licencia de obras o urbanística, se haya obtenido o no dicha licencia, siempre que su expedición corresponda al Ayuntamiento en el que se realice las obras.

En cuanto a la base imponible del ICIO está constituida por el coste real y efectivo de la construcción, instalación u obra, entendiéndose por coste real y efectivo, a los efectos del impuesto, el coste de ejecución material de aquélla. No forman parte de la base imponible el IGICI y demás impuestos análogos propios de regímenes especiales, las tasas, los precios públicos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público local relacionadas, en su caso, con la construcción, instalación u obra, ni tampoco los honorarios profesionales, el coste de ejecución de las partidas relativas a la seguridad y

salud durante la ejecución de las obras, el beneficio empresarial del contratista, ni cualquier otro concepto que no integre, estrictamente, el coste de ejecución material.

Se ha establecido el 3,20% del Presupuesto de Ejecución Material según lo dispuesto en el artículo 5 de la Ordenanza Fiscal Número 4 del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, número 166, lunes 26 de diciembre de 2011), del Ayuntamiento de Arrecife.

▪ **Inversiones a lo largo del contrato.**

Asimismo, dado la duración del contrato prevista, se requiere que se realicen, especialmente, renovación de la flota de vehículos a medida que vaya finalizando la vida útil de los mismos, prevista en 12 años, así como la renovación de baterías de los vehículos eléctricos, prevista en 6 años, y renovación de los puntos de recarga eléctricos. Además, se ha previsto una partida que engloba las diferentes obras que se pudieran dar a lo largo de la vida del contrato mediante una bolsa de dinero por el valor de 350.000,00 € en la primera anualidad, actualizándose para el resto de las anualidades. Todo ello, en aras de que el contrato se desarrolle en condiciones adecuadas para una explotación viable y adaptada a los cambios que se vayan produciendo.

Las inversiones se llevarán a cabo en los siguientes años y por importes de:

Tasa de actualización de la inversión	1,00%
Tasa de actualización de la inversión de obras	0,18%

Tipo de inversión		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible	300.000,00 €	300.000,00 €	303.000,00 €	306.030,00 €	309.090,30 €	312.181,20 €	315.303,02 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico	600.000,00 €	600.000,00 €	606.000,00 €	612.060,00 €	618.180,60 €	624.362,41 €	630.606,03 €
Baterías de vehículos eléctricos	80.000,00 €	80.000,00 €	80.800,00 €	81.608,00 €	82.424,08 €	83.248,32 €	84.080,80 €
Puntos de recarga eléctricos	45.000,00 €	45.000,00 €	45.450,00 €	45.904,50 €	46.363,55 €	46.827,18 €	47.295,45 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes	350.000,00 €	350.000,00 €	350.614,84 €	351.230,77 €	351.847,77 €	352.465,86 €	353.085,04 €

Nº de medios objeto de renovación							
Tipo combustible		0	2	6	6	8	6
Tipo eléctrico		0	0	0	1	0	0
Baterías de los vehículos eléctricos		0	0	0	0	0	0
Puntos de recarga eléctricos		0	0	0	0	0	0
Obras de mejora de infraestructuras de transportes		1	1	1	1	1	1

INVERSIONES A LO LARGO DE LA VIDA DEL CONTRATO

Tipo de inversión		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible		0,00 €	606.000,00 €	1.836.180,00 €	1.854.541,80 €	2.497.449,62 €	1.891.818,09 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico		0,00 €	0,00 €	0,00 €	618.180,60 €	0,00 €	0,00 €
Baterías de los vehículos eléctricos		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Puntos de recarga eléctricos		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes		350.000,00 €	350.614,84 €	351.230,77 €	351.847,77 €	352.465,86 €	353.085,04 €
TOTALES		350.000,00 €	956.614,84 €	2.187.410,77 €	2.824.570,17 €	2.849.915,49 €	2.244.903,13 €

Tasa de actualización de la inversión	1,00%
Tasa de actualización de la inversión de obras	0,18%

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D5WVNS
Verificación:
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 23 de 422



Tipo de inversión		Año 7	Año 8	Año 9		Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible	300.000,00 €	318.456,05 €	321.640,61 €	324.857,01 €		328.105,58 €	331.386,64 €	334.700,50 €	338.047,51 €	341.427,98 €	344.842,26 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico	600.000,00 €	636.912,09 €	643.281,21 €	649.714,02 €		656.211,16 €	662.773,28 €	669.401,01 €	676.095,02 €	682.855,97 €	689.684,53 €
Baterías de vehículos eléctricos	80.000,00 €	84.921,61 €	85.770,83 €	86.628,54 €		87.494,82 €	88.369,77 €	89.253,47 €	90.146,00 €	91.047,46 €	91.957,94 €
Puntos de recarga eléctricos	45.000,00 €	47.768,41 €	48.246,09 €	48.728,55 €		49.215,84 €	49.708,00 €	50.205,08 €	50.707,13 €	51.214,20 €	51.726,34 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes	350.000,00 €	353.705,30 €	354.326,66 €	354.949,10 €		355.572,64 €	356.197,27 €	356.823,00 €	357.449,83 €	358.077,77 €	358.706,80 €

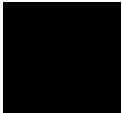
Nº de medios objeto de renovación											
Tipo combustible		4	2	2		2	10	5	0	4	2
Tipo eléctrico		0	0	0		0	0	0	0	2	0
Baterías de los vehículos eléctricos		0	2	0		0	1	0	0	2	0
Puntos de recarga eléctricos		0	0	0		0	0	0	0	1	0
Obras de mejora de infraestructuras de transportes		1	1	1		1	1	1	1	1	1

INVERSIONES A LO LARGO DE LA VIDA DEL CONTRATO

Tipo de inversión		Año 7	Año 8	Año 9		Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	TOTALES
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible		1.273.824,18 €	643.281,21 €	649.714,02 €		656.211,16 €	3.313.866,38 €	1.673.502,52 €	0,00 €	1.365.711,94 €	689.684,53 €	18.951.785,45 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico		0,00 €	0,00 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.365.711,94 €	0,00 €	1.983.892,54 €
Baterías de los vehículos eléctricos		0,00 €	171.541,66 €	0,00 €		0,00 €	88.369,77 €	0,00 €	0,00 €	182.094,92 €	0,00 €	442.006,35 €
Puntos de recarga eléctricos		0,00 €	0,00 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	51.214,20 €	0,00 €	51.214,20 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes		353.705,30 €	354.326,66 €	354.949,10 €		355.572,64 €	356.197,27 €	356.823,00 €	357.449,83 €	358.077,77 €	358.706,80 €	5.315.052,68 €
TOTALES		1.627.529,48 €	1.169.149,52 €	1.004.663,13 €		1.011.783,80 €	3.758.433,42 €	2.030.325,52 €	357.449,83 €	3.322.810,76 €	1.048.391,33 €	26.743.951,22 €

*NOTA: Para el cálculo de los importes en concepto de reinversión, se ha tenido en cuenta una tasa de actualización de un 1,00% a partir del importe del presupuesto inicial. Esta tasa refleja la variación de los precios de mercado anualmente, el cual ha sido estimado en base el Índice de Precios de Consumo, utilizando los datos que el INE publica en su página web. Por otro lado, para la determinación de las cuantías relativas a las obras de mejora de las infraestructuras de transportes, para cada anualidad, se ha tomado como tasa de actualización el promedio de la evolución de los índices de precios de materiales generales y específicos de construcción, así como de la mano de obra, de los últimos 12 años.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C64Q4QW15
Verificación: *****
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona





Por tanto, el importe Total en concepto de INVERSIONES a realizar (inversión inicial + inversiones a lo largo del contrato) resulta, 30.459.182,17 €.

ACLARACIÓN: Las variables económicas empleadas se presumen sin el IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

9.2. AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES.

Los elementos que integran este futuro activo fijo de la explotación padecen una depreciación anual debida a su utilización física, a la acción del progreso económico o al simple paso del tiempo.

Para la valoración de este proceso de depreciación anual, el cálculo para la estimación de la amortización del inmovilizado se ha realizado teniendo en cuenta, por un lado, la utilización del método de amortización lineal, la tabla oficial de coeficientes anuales de amortización, y por otro, las siguientes consideraciones.

- Inversión inicial.

Para la valoración de este proceso de depreciación anual, el cálculo para la estimación de la amortización del inmovilizado se ha realizado teniendo en cuenta que, aunque la Ley 27/2014, de 27 noviembre, del Impuesto de Sociedades recoge una tabla de porcentajes y periodos de amortización a aplicar (en vigor desde el día 1 de enero de 2015), el hecho de que la concesión tenga una duración establecida de **15 años** y de que durante el primero año se van a dedicar previsiblemente a la adquisición de los bienes y ejecución de las obras, limita el comienzo del periodo de amortización de la inversión inicial a partir del segundo año de contrato, contándose con **14 años** para ello. Por este motivo y teniendo en cuenta que no se permite la amortización de una inversión en un período superior al de su explotación, el coeficiente aplicado para la amortización del **equipamiento y de las obras** es de **7,14%**, mientras que para los **administrativos**, dado que se darán desde el inicio del contrato, se amortizarán durante toda la vida del contrato, esto es **15 años**, lo que supone un coeficiente de amortización del **6,67%**.

En virtud de lo anterior, los costes de amortización de la inversión inicial quedan de la siguiente manera:

AMORTIZACIÓN DE LA INVERSIÓN INICIAL

Elemento	Importe	Años a amortizar	Coeficiente de amortización	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
EQUIPAMIENTO	3.196.830,95 €	14	7,14%		228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €
OBRAS	450.000,00 €	14	7,14%		32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €
***** ADMINISTRATIVOS DE LAS OBRAS	68.400,00 €	15	6,67%	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €
TOTALES	3.715.230,95 €			4.560,00 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €

AMORTIZACIÓN DE LA INVERSIÓN INICIAL

Elemento	Importe	Años a amortizar	Coeficiente de amortización	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
EQUIPAMIENTO	3.196.830,95 €	14	7,14%	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €
OBRAS	450.000,00 €	14	7,14%	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €
***** ADMINISTRATIVOS DE LAS OBRAS	68.400,00 €	15	6,67%	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €
TOTALES	3.715.230,95 €			265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €

AMORTIZACIÓN DE LA INVERSIÓN INICIAL

Elemento	Importe	Años a amortizar	Coeficiente de amortización	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	TOTALES
EQUIPAMIENTO	3.196.830,95 €	14	7,14%	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €	228.345,07 €	3.196.830,95 €
OBRAS	450.000,00 €	14	7,14%	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €	32.142,86 €	450.000,00 €
***** ADMINISTRATIVOS DE LAS OBRAS	68.400,00 €	15	6,67%	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	4.560,00 €	68.400,00 €
TOTALES	3.715.230,95 €			265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	3.715.230,95 €

ACLARACIÓN: Las variables económicas empleadas se presumen sin el IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

- Plan de renovaciones.

Para la amortización de las reinversiones a realizar, se amortizarán a partir del momento de adquisición del bien, por lo que el coeficiente se adaptará al número de años restantes para amortizar los mismos durante la vida del contrato, finalizándose la concesión con todos los bienes invertidos amortizados, atendiendo a que no se permite la amortización de una inversión en un período superior al de su explotación. Con lo cual, la depreciación a tener en cuenta será la resultante de aplicar los coeficientes indicados al precio o coste de adquisición.

En virtud de lo anterior, los costes de amortización de las reinversiones quedan de la siguiente manera:

AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coeficiente de amortización	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible	606.000,00 €	2,00	14,00	7,14%		43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €
	1.836.180,00 €	3,00	13,00	7,69%			141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €
	1.854.541,80 €	4,00	12,00	8,33%				154.545,15 €	154.545,15 €
	2.497.449,62 €	5,00	11,00	9,09%					227.040,87 €
	1.891.818,09 €	6,00	10,00	10,00%					
	1.273.824,18 €	7,00	9,00	11,11%					
	643.281,21 €	8,00	8,00	12,50%					
	649.714,02 €	9,00	7,00	14,29%					
	656.211,16 €	10,00	6,00	16,67%					
	3.313.866,38 €	11,00	5,00	20,00%					
	1.673.502,52 €	12,00	4,00	25,00%					
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%					
	1.365.711,94 €	14,00	2,00	50,00%					
	689.684,53 €	15,00	1,00	100,00%					
	18.951.785,45 €				0,00 €	43.285,71 €	184.530,33 €	339.075,48 €	566.116,35 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico	0,00 €	2,00	14,00	7,14%		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	3,00	13,00	7,69%			0,00 €	0,00 €	0,00 €
	618.180,60 €	4,00	12,00	8,33%				51.515,05 €	51.515,05 €
	0,00 €	5,00	11,00	9,09%					0,00 €
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%					
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%					
	0,00 €	8,00	8,00	12,50%					
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%					
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%					
	0,00 €	11,00	5,00	20,00%					
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%					
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%					
	1.365.711,94 €	14,00	2,00	50,00%					
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%					
	1.983.892,54 €				0,00 €	0,00 €	0,00 €	51.515,05 €	51.515,05 €
Baterías de los vehículos eléctricos	0,00 €	2,00	14,00	7,14%		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	3,00	13,00	7,69%			0,00 €	0,00 €	0,00 €

Cód. Validación: 5779.URF.GESY23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.es/portal-electronico/verificacion
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico

AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coefficiente de amortización	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	0,00 €	4,00	12,00	8,33%				0,00 €	0,00 €
	0,00 €	5,00	11,00	9,09%					0,00 €
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%					
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%					
	171.541,66 €	8,00	8,00	12,50%					
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%					
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%					
	88.369,77 €	11,00	5,00	20,00%					
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%					
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%					
	182.094,92 €	14,00	2,00	50,00%					
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%					
	442.006,35 €				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Puntos de recarga eléctricos	0,00 €	2,00	14,00	7,14%		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	3,00	13,00	7,69%			0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	4,00	12,00	8,33%				0,00 €	0,00 €
	0,00 €	5,00	11,00	9,09%					0,00 €
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%					
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%					
	0,00 €	8,00	8,00	12,50%					
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%					
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%					
	0,00 €	11,00	5,00	20,00%					
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%					
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%					
	51.214,20 €	14,00	2,00	50,00%					
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%					
	51.214,20 €				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes	350.000,00 €	1,00	1,00	100,00%	350.000,00 €				
	350.614,84 €	2,00	1,00	100,00%		350.614,84 €			
	351.230,77 €	3,00	1,00	100,00%			351.230,77 €		
	351.847,77 €	4,00	1,00	100,00%				351.847,77 €	
	352.465,86 €	5,00	1,00	100,00%					352.465,86 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5DQWNE
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/Documentos/InstitutoElectronico>

AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coefficiente de amortización	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	353.085,04 €	6,00	1,00	100,00%					
	353.705,30 €	7,00	1,00	100,00%					
	354.326,66 €	8,00	1,00	100,00%					
	354.949,10 €	9,00	1,00	100,00%					
	355.572,64 €	10,00	1,00	100,00%					
	356.197,27 €	11,00	1,00	100,00%					
	356.823,00 €	12,00	1,00	100,00%					
	357.449,83 €	13,00	1,00	100,00%					
	358.077,77 €	14,00	1,00	100,00%					
	358.706,80 €	15,00	1,00	100,00%					
	5.315.052,68 €				350.000,00 €	350.614,84 €	351.230,77 €	351.847,77 €	352.465,86 €
TOTALES					350.000,00 €	393.900,56 €	535.761,10 €	742.438,30 €	970.097,27 €

AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coefficiente de amortización	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible	606.000,00 €	2,00	14,00	7,14%	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €
	1.836.180,00 €	3,00	13,00	7,69%	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €
	1.854.541,80 €	4,00	12,00	8,33%	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €
	2.497.449,62 €	5,00	11,00	9,09%	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €
	1.891.818,09 €	6,00	10,00	10,00%	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €
	1.273.824,18 €	7,00	9,00	11,11%		141.536,02 €	141.536,02 €	141.536,02 €	141.536,02 €
	643.281,21 €	8,00	8,00	12,50%			80.410,15 €	80.410,15 €	80.410,15 €
	649.714,02 €	9,00	7,00	14,29%				92.816,29 €	92.816,29 €
	656.211,16 €	10,00	6,00	16,67%					109.368,53 €
	3.313.866,38 €	11,00	5,00	20,00%					
	1.673.502,52 €	12,00	4,00	25,00%					
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%					
	1.365.711,94 €	14,00	2,00	50,00%					
	689.684,53 €	15,00	1,00	100,00%					
	18.951.785,45 €				755.298,16 €	896.834,18 €	977.244,34 €	1.070.060,62 €	1.179.429,15 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico	0,00 €	2,00	14,00	7,14%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Código de validación: 5779URSESCACAP06C58260WMS
Verificación: https://cajapibidolanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 330 de 422

Cód. Verificación: 5776SRFG6Y23CAD6C5D4Q0N5
 Verification: <https://cabildofranzarote.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 331 de 422

AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coeficiente de amortización	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	8,00	8,00	12,50%			0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%				0,00 €	0,00 €
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%					0,00 €
	0,00 €	11,00	5,00	20,00%					
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%					
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%					
	51.214,20 €	14,00	2,00	50,00%					
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%					
	51.214,20 €				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes	350.000,00 €	1,00	1,00	100,00%					
	350.614,84 €	2,00	1,00	100,00%					
	351.230,77 €	3,00	1,00	100,00%					
	351.847,77 €	4,00	1,00	100,00%					
	352.465,86 €	5,00	1,00	100,00%					
	353.085,04 €	6,00	1,00	100,00%	353.085,04 €				
	353.705,30 €	7,00	1,00	100,00%		353.705,30 €			
	354.326,66 €	8,00	1,00	100,00%			354.326,66 €		
	354.949,10 €	9,00	1,00	100,00%				354.949,10 €	
	355.572,64 €	10,00	1,00	100,00%					355.572,64 €
	356.197,27 €	11,00	1,00	100,00%					
	356.823,00 €	12,00	1,00	100,00%					
	357.449,83 €	13,00	1,00	100,00%					
	358.077,77 €	14,00	1,00	100,00%					
	358.706,80 €	15,00	1,00	100,00%					
	5.315.052,68 €				353.085,04 €	353.705,30 €	354.326,66 €	354.949,10 €	355.572,64 €
TOTALES					1.159.898,25 €	1.302.054,54 €	1.404.528,75 €	1.497.967,48 €	1.607.959,55 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAJ6C5DIQWN\$
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 332 de 422

AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coefficiente de amortización	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	TOTALES
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible	606.000,00 €	2,00	14,00	7,14%	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	43.285,71 €	606.000,00 €
	1.836.180,00 €	3,00	13,00	7,69%	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €	141.244,62 €	1.836.180,00 €
	1.854.541,80 €	4,00	12,00	8,33%	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €	154.545,15 €	1.854.541,80 €
	2.497.449,62 €	5,00	11,00	9,09%	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €	227.040,87 €	2.497.449,62 €
	1.891.818,09 €	6,00	10,00	10,00%	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €	189.181,81 €	1.891.818,09 €
	1.273.824,18 €	7,00	9,00	11,11%	141.536,02 €	141.536,02 €	141.536,02 €	141.536,02 €	141.536,02 €	141.536,02 €	1.273.824,18 €
	643.281,21 €	8,00	8,00	12,50%	80.410,15 €	80.410,15 €	80.410,15 €	80.410,15 €	80.410,15 €	80.410,15 €	643.281,21 €
	649.714,02 €	9,00	7,00	14,29%	92.816,29 €	92.816,29 €	92.816,29 €	92.816,29 €	92.816,29 €	92.816,29 €	649.714,02 €
	656.211,16 €	10,00	6,00	16,67%	109.368,53 €	109.368,53 €	109.368,53 €	109.368,53 €	109.368,53 €	109.368,53 €	656.211,16 €
	3.313.866,38 €	11,00	5,00	20,00%		662.773,28 €	662.773,28 €	662.773,28 €	662.773,28 €	662.773,28 €	3.313.866,38 €
	1.673.502,52 €	12,00	4,00	25,00%			418.375,63 €	418.375,63 €	418.375,63 €	418.375,63 €	1.673.502,52 €
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1.365.711,94 €	14,00	2,00	50,00%					682.855,97 €	682.855,97 €	1.365.711,94 €
	689.684,53 €	15,00	1,00	100,00%						689.684,53 €	689.684,53 €
	18.951.785,45 €				1.179.429,15 €	1.842.202,43 €	2.260.578,06 €	2.260.578,06 €	2.943.434,02 €	3.633.118,55 €	18.951.785,45 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico	0,00 €	2,00	14,00	7,14%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	3,00	13,00	7,69%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	618.180,60 €	4,00	12,00	8,33%	51.515,05 €	51.515,05 €	51.515,05 €	51.515,05 €	51.515,05 €	51.515,05 €	618.180,60 €
	0,00 €	5,00	11,00	9,09%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	8,00	8,00	12,50%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	11,00	5,00	20,00%		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%			0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1.365.711,94 €	14,00	2,00	50,00%					682.855,97 €	682.855,97 €	1.365.711,94 €
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%						0,00 €	0,00 €
	1.983.892,54 €				51.515,05 €	51.515,05 €	51.515,05 €	51.515,05 €	734.371,02 €	734.371,02 €	1.983.892,54 €
Baterías de los vehículos eléctricos	0,00 €	2,00	14,00	7,14%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Cód. Validación: 5779URFGE5Y23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildos.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 333 de 422



AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO											
Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coefficiente de amortización	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	TOTALES
	0,00 €	3,00	13,00	7,69%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	4,00	12,00	8,33%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	5,00	11,00	9,09%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	171.541,66 €	8,00	8,00	12,50%	21.442,71 €	21.442,71 €	21.442,71 €	21.442,71 €	21.442,71 €	21.442,71 €	171.541,66 €
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	88.369,77 €	11,00	5,00	20,00%		17.673,95 €	17.673,95 €	17.673,95 €	17.673,95 €	17.673,95 €	88.369,77 €
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%			0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	182.094,92 €	14,00	2,00	50,00%					91.047,46 €	91.047,46 €	182.094,92 €
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%						0,00 €	0,00 €
	442.006,35 €				21.442,71 €	39.116,66 €	39.116,66 €	39.116,66 €	130.164,12 €	130.164,12 €	442.006,35 €
Puntos de recarga eléctricos	0,00 €	2,00	14,00	7,14%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	3,00	13,00	7,69%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	4,00	12,00	8,33%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	5,00	11,00	9,09%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	6,00	10,00	10,00%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	7,00	9,00	11,11%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	8,00	8,00	12,50%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	9,00	7,00	14,29%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	10,00	6,00	16,67%	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	11,00	5,00	20,00%		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	12,00	4,00	25,00%			0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	13,00	3,00	33,33%				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	51.214,20 €	14,00	2,00	50,00%					25.607,10 €	25.607,10 €	51.214,20 €
	0,00 €	15,00	1,00	100,00%						0,00 €	0,00 €
	51.214,20 €				0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	25.607,10 €	25.607,10 €	51.214,20 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes	350.000,00 €	1,00	1,00	100,00%							350.000,00 €
	350.614,84 €	2,00	1,00	100,00%							350.614,84 €
	351.230,77 €	3,00	1,00	100,00%							351.230,77 €
	351.847,77 €	4,00	1,00	100,00%							351.847,77 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAPD6C5D4QWNS
** Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 334 de 422



AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO											
Elemento	Importe	Año a invertir	Años a amortizar	Coefficiente de amortización	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	TOTALES
	352.465,86 €	5,00	1,00	100,00%							352.465,86 €
	353.085,04 €	6,00	1,00	100,00%							353.085,04 €
	353.705,30 €	7,00	1,00	100,00%							353.705,30 €
	354.326,66 €	8,00	1,00	100,00%							354.326,66 €
	354.949,10 €	9,00	1,00	100,00%							354.949,10 €
	355.572,64 €	10,00	1,00	100,00%	355.572,64 €						355.572,64 €
	356.197,27 €	11,00	1,00	100,00%		356.197,27 €					356.197,27 €
	356.823,00 €	12,00	1,00	100,00%			356.823,00 €				356.823,00 €
	357.449,83 €	13,00	1,00	100,00%				357.449,83 €			357.449,83 €
	358.077,77 €	14,00	1,00	100,00%					358.077,77 €		358.077,77 €
	358.706,80 €	15,00	1,00	100,00%						358.706,80 €	358.706,80 €
5.315.052,68 €					355.572,64 €	356.197,27 €	356.823,00 €	357.449,83 €	358.077,77 €	358.706,80 €	5.315.052,68 €
TOTALES					1.607.959,55 €	2.289.031,41 €	2.708.032,77 €	2.708.659,60 €	4.191.654,03 €	4.881.967,59 €	26.743.951,22 €

ACLARACIÓN: Las variables económicas empleadas se presumen sin el IIGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

9.3. SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO.

9.3.1. FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN INICIAL.

Los ***** financieros que afectan al estudio económico de la inversión inicial a realizar se derivan del planteamiento de financiación a través de un préstamo a largo plazo con las siguientes características:

Capital	3.715.230,95 €
Tipo de interés	5,32%
Duración (en años)	15
Frecuencia de pago	Anual, cuota constante.
Sistema de pago	Francés
Número de pagos	15

Para la determinación del tipo de interés, se ha atendido al promedio de los 6 últimos meses de los tipos de interés publicados en el Boletín Estadístico del Banco de España de noviembre de 2024, resultando de:

2. PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

2.10 Tipos de interés

Porcentajes

	Operaciones de política monetaria: Subastas principales de financiación (a)	Entidades de crédito. Nuevas operaciones (CBE 1/2010) (b)						Mercados secundarios de valores			
		Préstamos y créditos			Depósitos			Letras del Tesoro a 1 año	Bonos y obligaciones del Estado		
		Tipo sintético	Tipo sintético Hogares e ISFLSH	Tipo sintético Sociedades no financieras	Tipo sintético	Tipo sintético Hogares e ISFLSH	Tipo sintético Sociedades no financieras				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
20	0,00	,17	2,91	,97	0,01	0,02	-0,01	-0,41	-0,29	0,38	
21	0,00	,11	2,66	,91	0,02	0,02	0,02	-0,55	-0,44	0,35	
22	2,50	,53	3,14	,34	0,04	0,03	0,08	0,78	1,24	2,18	
23	4,50	,16	4,93	,23	0,43	0,30	0,84	3,38	3,14	3,48	
23 Oct	4,50	,78	5,15	,98	0,59	0,40	1,21	3,80	3,48	3,95	
Nov	4,50	,49	4,99	,66	0,63	0,45	1,22	3,59	3,29	3,65	
Dic	4,50	5,43	4,96	,54	0,67	0,47	1,27	3,26	2,77	3,12	
24 Ene	4,50	5,62	4,98	,82	0,68	0,48	1,31	3,33	2,74	3,18	
Feb	4,50	5,33	4,83	,49	0,67	0,49	1,25	3,39	2,89	3,27	
Mar	4,50	5,22	4,65	,38	0,71	0,52	1,29	3,46	2,97	3,19	
Abr	4,50	5,44	4,70	,66	0,71	0,53	1,28	3,43	3,03	3,27	
May	4,50	5,25	4,64	,44	0,73	0,55	1,31	3,42	3,10	3,30	
Jun	4,25	5,07	4,56	,21	0,73	0,56	1,26	3,38	3,06	3,35	
Jul	4,25	5,19	4,51	,39	0,73	0,58	1,23	3,32	2,95	3,28	
Ago	4,25	5,09	4,67	,22	0,72	0,57	1,19	2,97	2,64	3,07	
Sep	3,65	4,84	4,42	,97	0,72	0,55	1,21	2,84	2,4	2,99	
Oct	3,40	-	-	-	-	-	-	2,61	2,4	2,96	

ABRIL	5,66
MAYO	5,44
JUNIO	5,21
JULIO	5,39
AGOSTO	5,22
SEPTIEMBRE	4,97

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23C ** 6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.es/ esde la plataforma esPublico Gestiona | Página 336 de 422



PROMEDIO 5,315

9.3.2. FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO.

Las inversiones correspondientes a las renovaciones previstas durante la vida del contrato, se ha determinado que se financien con los recursos generados por la explotación de las instalaciones, por lo que no supone coste financiero adicional.

9.3.3. PLAN DE FINANCIACIÓN.

En principio se prevé una aportación de fondos externos del 100,00% de la inversión total presupuestada, es decir, **3.715.230,95 €** destinados a soportar los costes de adquisición de equipamiento y de las obras a realizar, además de los ***** de proyecto, licencias, honorarios e impuestos, correspondiendo a todas aquellas partidas que se han tenido en cuenta para la determinación de la inversión inicial a realizar descrita en el apartado 9.1. del presente documento.

El plazo para la devolución de la aportación de dichos fondos es de **15 años**, con un interés del **5,32%** anual, siendo el importe a devolver en concepto de intereses de **1.768.697,56 €**, tal y como se desglosa a continuación:

FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN INICIAL

Importe a financiar 3.715.230,95 €

Período	Cuota Anual	Intereses	Cuota Amortización	Capital Vivo	Capital Amortizado
0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.715.230,95 €	0,00 €
1	365.595,23 €	197.464,53 €	168.130,71 €	3.547.100,24 €	168.130,71 €
2	365.595,23 €	188.528,38 €	177.066,86 €	3.370.033,39 €	345.197,57 €
3	365.595,23 €	179.117,27 €	186.477,96 €	3.183.555,43 €	531.675,52 €
4	365.595,23 €	169.205,97 €	196.389,26 €	2.987.166,17 €	728.064,79 €
5	365.595,23 €	158.767,88 €	206.827,35 €	2.780.338,81 €	934.892,14 €
6	365.595,23 €	147.775,01 €	217.820,23 €	2.562.518,59 €	1.152.712,37 €
7	365.595,23 €	136.197,86 €	229.397,37 €	2.333.121,22 €	1.382.109,74 €
8	365.595,23 €	124.005,39 €	241.589,84 €	2.091.531,37 €	1.623.699,58 €
9	365.595,23 €	111.164,89 €	254.430,34 €	1.837.101,03 €	1.878.129,92 €
10	365.595,23 €	97.641,92 €	267.953,31 €	1.569.147,72 €	2.146.083,24 €
11	365.595,23 €	83.400,20 €	282.195,03 €	1.286.952,68 €	2.428.278,27 €
12	365.595,23 €	68.401,54 €	297.193,70 €	989.758,99 €	2.725.471,97 €

13	365.595,23 €	52.605,69 €	312.989,54 €	676.769,44 €	3.038.461,51 €
14	365.595,23 €	35.970,30 €	329.624,94 €	347.144,50 €	3.368.086,45 €
15	365.595,23 €	18.450,73 €	347.144,50 €	0,00 €	3.715.230,95 €

TOTAL INTERÉS	1.768.697,56 €

MEDIAL ANUAL	117.913,17 €

ACLARACIÓN: Las variables económicas empleadas se presumen sin el IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

9.3.4. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LA FINANCIACIÓN.

En virtud de lo expuesto, el sistema de financiación propuesto se clasifica según su procedencia de la siguiente manera:

- *Fuente de financiación externa:* Dado que al inicio se estima que la entidad adjudicataria no cuente con el capital propio suficiente para hacer frente a la inversión inicial a realizar, se propone el uso de fondos que provienen de fuera de la propia entidad, mediante financiación ajena, para la ejecución de la misma. Para ello, la entidad podrá recurrir a financiación tales como: subvención, crédito, préstamo, microcrédito, sociedades de Capital Riesgo, leasing, renting, etc.
- *Fuente de financiación interna:* Dado la viabilidad de la explotación del servicio a medida que avance la ejecución del contrato, para lo cual la Administración también aportará la tarifa pertinente, se prevé el uso de los fondos generados por la propia entidad concesionaria en el ejercicio de la explotación del servicio de transporte para financiar las renovaciones de la flota y equipamiento a lo largo de la vida del contrato.

9.3.5. CALENDARIO DE INVERSIONES, AMORTIZACIÓN Y FINANCIACIÓN.

Por tanto, en virtud de lo anteriormente expuesto, los costes relativos a las amortizaciones y ***** financieros de las inversiones, resulta de:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 338 de 422

*****	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Concepto					

IV. AMORTIZACIÓN					
Inversión inicial	4.560,00 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €
Reinversiones durante la vida del contrato	350.000,00 €	393.900,56 €	535.761,10 €	742.438,30 €	970.097,27 €
(IV) Subtotal	354.560,00 €	658.948,48 €	800.809,02 €	1.007.486,23 €	1.235.145,19 €

V. FINANCIACIÓN					
Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €
Reinversiones durante la vida del contrato	** 0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €

*****	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Concepto					

IV. AMORTIZACIÓN					
Inversión inicial	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €
Reinversiones durante la vida del contrato	1.159.898,25 €	1.302.054,54 €	1.404.528,75 €	1.497.967,48 €	1.607.959,55 €
(IV) Subtotal	1.424.946,18 €	1.567.102,46 €	1.669.576,67 €	1.763.015,41 €	1.873.007,47 €

V. FINANCIACIÓN					
Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €

*****	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
Concepto						Importe

IV. AMORTIZACIÓN						
Inversión inicial	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	3.715.230,95 €
Reinversiones durante la vida del contrato	2.289.031,41 €	2.708.032,77 €	2.708.659,60 €	4.191.654,03 €	4.881.967,59 €	26.743.951,22 €
(IV) Subtotal	2.554.079,34 €	2.973.080,70 €	2.973.707,53 €	4.456.701,96 €	5.147.015,52 €	30.459.182,17 €

V. FINANCIACIÓN						

Cód. Validación: 57799
Verificación: https://caja.es/validar/57799
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 339 de 422

*****	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
Concepto						Importe
Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	1.768.697,56 €
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	1.768.697,56 €

ACLARACIÓN: Las variables económicas empleadas se presumen sin el IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

10. ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD / ESTUDIO BÁSICO DE SEGURIDAD Y SALUD.

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, es la norma legal por la que se determina el cuerpo básico de garantías y responsabilidades preciso para establecer un adecuado nivel de protección de la salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de las condiciones de trabajo, en el marco de una política coherente, coordinada y eficaz.

De acuerdo con el artículo 6 de dicha Ley, serán las normas reglamentarias las que fijarán y concretarán los aspectos más técnicos de las medidas preventivas, a través de normas mínimas que garanticen la adecuada protección de los trabajadores. Entre éstas se encuentran necesariamente las destinadas a garantizar la salud y la seguridad en las obras, siendo, para el presente caso, aquellas destinadas a la mejora de las infraestructuras de transportes existentes, así como la instalación de puntos de recarga para vehículos de cero emisiones. Atendiendo a lo dispuesto, en el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción.

A efectos de este Real Decreto, el proyecto requiere la redacción de un Estudio de Seguridad y Salud, por cuanto dichas obras se incluyen en alguno de los supuestos contemplados en el art. 4 del R.D. 1627/1997, de manera previa a la construcción del edificio.

Dicho Estudio, obligatoriamente, deberá adaptarse los Planes de Seguridad de las empresas contratadas para la ejecución material de las obras, así como la existencia de un Técnico Coordinador de la seguridad que, independientemente de la dirección facultativa de la obra, efectuará visitas periódicas con informes sobre el cumplimiento de las medidas de seguridad preceptivas y los incumplimientos u obligatoriedad de corrección de las transgresiones a dichas normas preceptivas.

Así pues, la redacción de los estudios de Seguridad y Salud, aprobación de los Planes de Seguridad y Salud, su coordinación, etc., se recogerá en el proyecto de ejecución de la obra.

El estudio contendrá, como mínimo, los siguientes documentos:

- a) Memoria descriptiva de los procedimientos, equipos técnicos y medios auxiliares que hayan de utilizarse o cuya utilización pueda preverse; identificación de los riesgos laborales que puedan ser evitados, indicando a tal efecto las medidas técnicas necesarias para ello; relación de los riesgos laborales que no puedan eliminarse conforme a lo señalado anteriormente, especificando las medidas

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 341 de 422

preventivas y protecciones técnicas tendentes a controlar y reducir dichos riesgos y valorando su eficacia, en especial cuando se propongan medidas alternativas.

Asimismo, se incluirá la descripción de los servicios sanitarios y comunes de que deberá estar dotado el centro de trabajo de la obra, en función del número de trabajadores que vayan a utilizarlos.

En la elaboración de la memoria habrán de tenerse en cuenta las condiciones del entorno en que se realice la obra, así como la tipología y características de los materiales y elementos que hayan de utilizarse, determinación del proceso constructivo y orden de ejecución de los trabajos.

- b) Pliego de condiciones particulares en el que se tendrán en cuenta las normas legales y reglamentarias aplicables a las especificaciones técnicas propias de la obra de que se trate, así como las prescripciones que se habrán de cumplir en relación con las características, la utilización y la conservación de las máquinas, útiles, herramientas, sistemas y equipos preventivos.
- c) Planos en los que se desarrollarán los gráficos y esquemas necesarios para la mejor definición y comprensión de las medidas preventivas definidas en la memoria, con expresión de las especificaciones técnicas necesarias.
- d) Mediciones de todas aquellas unidades o elementos de seguridad y salud en el trabajo que hayan sido definidos o proyectados.
- e) Presupuesto que cuantifique el conjunto de ***** previstos para la aplicación y ejecución del estudio de seguridad y salud.

Este Estudio deberá formar parte del Proyecto correspondiente a las obras, el cual deberá ser coherente con el contenido del mismo y recoger las medidas preventivas adecuadas a los riesgos que conlleve la realización de las obras.

En aplicación del Estudio, se deberá elaborar un Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo en el que se analicen, estudien, desarrollen y complementen las previsiones contenidas en el Estudio, en función del propio sistema de ejecución de las obras. En dicho Plan se incluirán, en su caso, las propuestas de medidas alternativas de prevención que la entidad concesionaria proponga con la correspondiente justificación técnica, que no podrán implicar reducción de los niveles de protección previstos en el Estudio.

El Plan de Seguridad y Salud deberá ser aprobado antes del inicio de las obras por el coordinador en materia de seguridad y salud designado para la ejecución de las mismas.

11. VALOR ACTUAL NETO DE TODAS LAS INVERSIONES, COSTES E INGRESOS DE LA ENTIDAD CONCESIONARIA, A EFECTOS DE LA EVALUACIÓN DEL RIESGO

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 342 de 422

OPERACIONAL, ASÍ COMO LOS CRITERIOS QUE SEAN PRECISOS PARA VALORAR LA TASA DE DESCUENTO.

Este Estudio de Viabilidad tiene por finalidad disponer de una herramienta informativa que permita adoptar decisiones sobre la iniciación de las actuaciones preparatorias del contrato administrativo de concesión de servicios para la gestión y explotación del transporte público regular de viajeros de la isla de *****

Por tanto, a continuación, se establecen las variables económicas utilizadas y un análisis de sensibilidad del programa económico realizado, procediéndose a desarrollar la memoria explicativa del plan económico – financiero realizado para analizar la viabilidad del contrato, desglosando cada uno de los aspectos que se han determinado para obtener la rentabilidad anteriormente mencionada; de acuerdo también con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

11.1. VALOR ACTUAL NETO DE LAS INVERSIONES.

Tal y como se ha detallado en el punto 9 del presente documento, la inversión inicial a realizar será por un importe de:

INVERSIÓN INICIAL			
Tipo de inversión			Importe
Tipo	Importe unitario	Unidades	Totales
EQUIPAMIENTO			3.196.830,95 €
Renovación de la flota de guaguas de la concesión actual - de combustible	300.000,00 €	4	1.200.000,00 €
Renovación de la flota de guaguas de la concesión actual - de cero emisiones	600.000,00 €	2	1.200.000,00 €
Sistema de Ayuda a la Explotación y equipos embarcados en nuevos vehículos	716.830,95 €	1	716.830,95 €
Implantación de la plataforma de gestión del contrato	20.000,00 €	1	20.000,00 €
Vehículo tipo turismo para inspecciones y reparaciones, entre otros	30.000,00 €	2	60.000,00 €
OBRAS			450.000,00 €
Puntos de recarga de vehículos cero emisiones	150.000,00 €	3	450.000,00 €
***** ADMINISTRATIVOS DE LAS OBRAS		%	68.400,00 €
Honorarios Redacción del proyecto		4,00%	18.000,00 €
Honorarios Dirección de obras		6,00%	27.000,00 €
Licencias y Permisos		2,00%	9.000,00 €
ICIO (Impuesto sobre Instalaciones, Construcciones y Obras)		3,20%	14.400,00 €
INVERSIÓN TOTAL			3.715.230,95 €

Mientras que las inversiones a realizar a lo largo de la vida del contrato resultan:

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 343 de 422

Tipo de inversión	TOTALES
Renovación de la flota de guaguas - tipo combustible	18.951.785,45 €
Renovación de la flota de guaguas - tipo eléctrico	1.983.892,54 €
Baterías de los vehículos eléctricos	442.006,35 €
Puntos de recarga eléctricos	51.214,20 €
Obras de mejora de infraestructuras de transportes	5.315.052,68 €
TOTALES	26.743.951,22 €

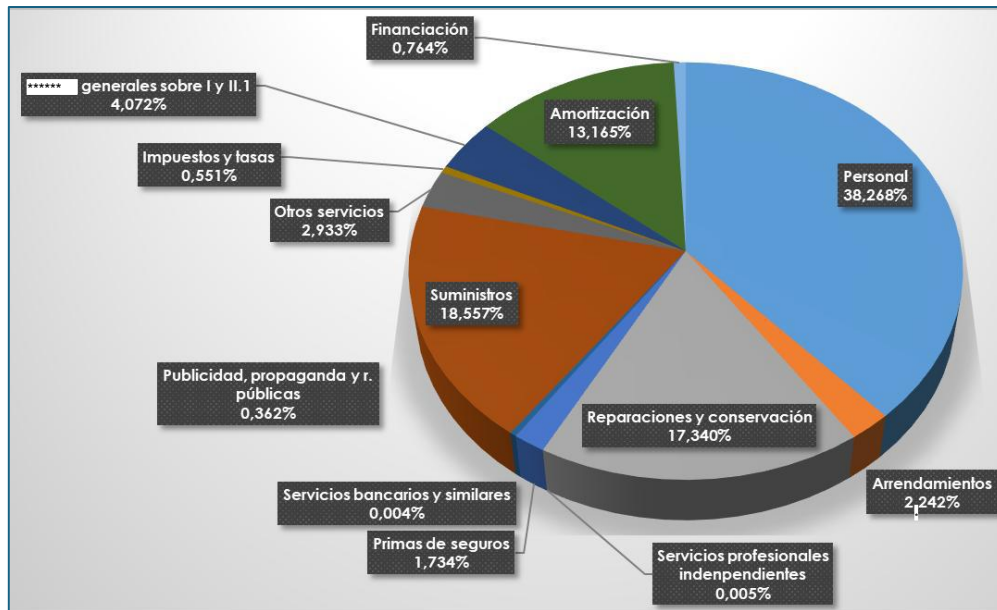
Atendiendo a la inversión a realizar, así como a los ***** e ingresos estimados (flujos de caja netos) a lo largo de la duración del contrato, se obtiene un valor actual neto de:

VAN	444.768,32 €

Por tanto, dado que el valor actual neto es mayor a cero, la inversión produciría ganancias por encima de la rentabilidad exigida, por lo que el proyecto puede aceptarse ya que crea valor.

11.2. ESTRUCTURA DE COSTES.

A lo largo de este epígrafe se establece una previsión de todos los conceptos de ***** en los que habitualmente se incurre en el ejercicio de la actividad económica que nos ocupa, y en todo caso, dichos costes estimados incluirán la cobertura de los ***** asociados a los servicios y prestaciones a desarrollar, que incluirán los costes salariales y costes de ejecución asociados al contrato (alquileres, reparación y conservación, servicios profesionales independientes, suministros, amortizaciones, ***** financieros, etc.), garantizándose en todo caso el sostenimiento del contrato, que permita cubrir los costes salariales y de Seguridad Social en los términos previstos en el convenio colectivo sectorial aplicable, así como los otros costes que se derivan de la ejecución material de las prestaciones objeto de contrato, así como los correspondientes porcentajes de ***** generales y beneficio industrial, representando cada uno de ellos:



Además, tal previsión se ha realizado teniendo en cuenta los precios de mercado como la normativa legal vigente, especialmente en lo que se refiere a los costes del personal, así como los costes de servicios de características similares al objeto de este y los ***** a los que incurre la entidad adjudicataria actual.

Todos los cálculos se consideran a euros corrientes de cada anualidad, aplicando la previsión de actualización de los gastos, partiendo del **ejercicio 2025**, siendo este el año base de cálculo.

Por último, cabe destacar que las variables económicas empleadas se presumen sin el IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la entidad adjudicataria al no suponer ni gasto ni ingreso.

11.2.1. COSTES DE AMORTIZACIONES.

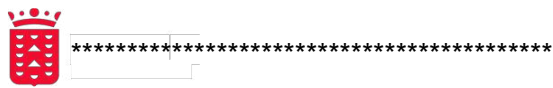
Esta partida ha sido explicada con mayor detalle en el punto 9.2. del presente documento.

Se ha establecido un horizonte temporal adecuado para llegar a la finalización del contrato con un valor cero de activos inmovilizados como marca la normal, teniendo, por tanto, todas las amortizaciones un límite de **15 años**, quedando las cuotas de amortización de la siguiente manera:

*****	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5

Concepto					

IV. AMORTIZACIÓN



Inversión inicial	4.560,00 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €
Reinversiones durante la vida del contrato	350.000,00 €	393.900,56 €	535.761,10 €	742.438,30 €	970.097,27 €
(IV) Subtotal	354.560,00 €	658.948,48 €	800.809,02 €	1.007.486,23 €	1.235.145,19 €

*****	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10

Concepto					

IV. AMORTIZACIÓN

Inversión inicial	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €
Reinversiones durante la vida del contrato	1.159.898,25 €	1.302.054,54 €	1.404.528,75 €	1.497.967,48 €	1.607.959,55 €
(IV) Subtotal	1.424.946,18 €	1.567.102,46 €	1.669.576,67 €	1.763.015,41 €	1.873.007,47 €

*****	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL

Concepto						Importe

IV. AMORTIZACIÓN

Inversión inicial	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	3.715.230,95 €
Reinversiones durante la vida del contrato	2.289.031,41 €	2.708.032,77 €	2.708.659,60 €	4.191.654,03 €	4.881.967,59 €	26.743.951,22 €
(IV) Subtotal	2.554.079,34 €	2.973.080,70 €	2.973.707,53 €	4.456.701,96 €	5.147.015,52 €	30.459.182,17 €

11.2.2. COSTES FINANCIEROS.

El detalle de esta partida se encuentra establecido en el punto 9.3. del presente documento.

*****	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5

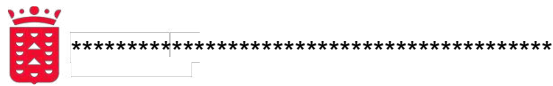
Concepto					

V. FINANCIACIÓN

Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €

*****	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10

Concepto					



V. FINANCIACIÓN

Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €

*****	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL

Concepto						Importe

V. FINANCIACIÓN

Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	1.768.697,56 €
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	1.768.697,56 €

11.2.3. COSTES DE PERSONAL.

Los costes de personal es una de las partidas más importante a nivel cuantitativo de la cuenta de explotación puesto que supone el mayor gasto al que incurre la entidad adjudicataria para el correcto desarrollo del contrato.

▪ Dimensionamiento del personal equivalente necesario.

Con carácter previo al establecimiento de los costes de personal, se ha dimensionado el personal necesario para la ejecución de la explotación del servicio, atendiendo a las siguientes consideraciones:

Calendario Laboral

ENERO						
L	M	X	.	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Laborales **25**
Domingos y festivos **6**

FEBRERO						
L	M	X	.	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23

Laborales **24**
Domingos y festivos **4**



ESTUDIO DE VIABILIDAD

24	25	26	27	28		
MARZO						
L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						
ABRIL						
L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				
MAYO						
L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	
JUNIO						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						
JULIO						
L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			
AGOSTO						
L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10

Laborales 26
Domingos y festivos 5

Laborales 24
Domingos y festivos 6

Laborales 25
Domingos y festivos 6

Laborales 25
Domingos y festivos 5

Laborales 27
Domingos y festivos 4

Laborales 25
Domingos y festivos 6

11	12	13	14	15	16	17		
18	19	20	21	22	23	24		
25	26	27	28	29	30	31		
SEPTIEMBRE								
*****			V		D			
1	2	3	4	5	6	7		
8	9	10	11	12	13	14		
15	16	17	18	19	20	21		
22	23	24	25	26	27	28		
29	30							
OCTUBRE								
*****			V		D			
		1	2	3	4	5		
6	7	8	9	10	11	12		
13	14	15	16	17	18	19		
20	21	22	23	24	25	26		
27	28	29	30	31				
NOVIEMBRE								
*****			V		D			
				1	2			
3	4	5	6	7	8	9		
10	11	12	13	14	15	16		
17	18	19	20	21	22	23		
24	25	26	27	28	29	30		
DICIEMBRE								
*****			V		D			
1	2	3	4	5	6	7		
8	9	10	11	12	13	14		
15	16	17	18	19	20	21		
22	23	24	25	26	27	28		
29	30	31						
TOTALES								
Laborales						302		
Domingos y festivos						63		

365

Condiciones temporales del servicio.

Establecidas los apartados que abarcan del 2.3.1. al 2.3.4. del presente documento.

Medios humanos necesarios.

Establecidos en el ***** del presente documento.

En virtud de lo anterior, las horas de servicio necesarias por cada perfil profesional requerido resultan:

HORAS DE SERVICIO NECESARIAS			
	Horas totales	Días	Horas
Horas diurnas laborales	211.466,00	302	174.966,39
Horas diurnas domingos y festivos		63	36.499,61
Horas nocturnas laborales	18.034,00	302	14.921,28
Horas nocturnas domingos y festivos		63	3.112,72
Horas vacío-diurnas laborales	10.573,00	302	8.748,07
Horas vacío-diurnas domingos y festivos		63	1.824,93
Horas vacío-nocturnas laborales	902,00	302	746,31
Horas vacío-nocturnas domingos y festivos		63	155,69
Retén - Horas diurnas laborales	19.335,61	302	15.998,23
Retén - Horas diurnas domingos y festivos		63	3.337,38
Retén - Horas nocturnas laborales	1.648,96	302	1.364,34
Retén - Horas nocturnas domingos y festivos		63	284,61
Retén - Horas vacío-diurnas laborales	966,75	302	799,89
Retén - Horas vacío-diurnas domingos y festivos		63	166,86
Retén - Horas vacío-nocturnas laborales	82,48	302	68,24
Retén - Horas vacío-nocturnas domingos y festivos		63	14,24
	263.008,80		263.008,80

Por tanto, para la determinación del personal equivalente necesario, en función del número de horas anuales de cada perfil profesional requerido y las horas máximas anuales establecidas en el convenio colectivo de aplicación, se obtiene el personal equivalente necesario para la ejecución de los servicios objeto de contrato, resultando:

DETERMINACIÓN DEL PERSONAL EQUIVALENTE			
Categoría profesional	Horas anuales totales	Jornada máxima según CC	Personal equivalente
Conductor/a - Laboral - *****	174.966,39	1.826,45	95,80
Conductor/a - Domingo y festivos - *****	36.499,61	1.826,45	19,98
Conductor/a - Laboral - *****	14.921,28	1.826,45	8,17
Conductor/a - Domingo y festivos - *****	3.112,72	1.826,45	1,70
Conductor/a vacío - Laboral - *****	8.748,07	1.826,45	4,79
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	1.824,93	1.826,45	1,00
Conductor/a vacío - Laboral - *****	746,31	1.826,45	0,41
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	155,69	1.826,45	0,09

Cód. V.: acción: 5779 * FGESY23CAD6C5D4QWN5
Verific n: https://ca dodelanzarote.sedelectronica.es/
o firmado e trónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 350 de 422

DETERMINACIÓN DEL PERSONAL EQUIVALENTE			
Categoría profesional	Horas anuales totales	Jornada máxima según CC	Personal equivalente
Conductor/a Retén - Laboral - *****	15.998,23	1.826,45	8,76
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - *****	3.337,38	1.826,45	1,83
Conductor/a Retén- Laboral - *****	1.364,34	1.826,45	0,75
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - *****	284,61	1.826,45	0,16
Conductor/a Retén vacío - Laboral - *****	799,89	1.826,45	0,44
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - *****	166,86	1.826,45	0,09
Conductor/a Retén vacío - Laboral - *****	68,24	1.826,45	0,04
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - *****	14,24	1.826,45	0,01
Gerente	1.826,45	1.826,45	1,00
Jefe/a de administración	1.826,45	1.826,45	1,00
Auxiliar administrativo/a	9.132,25	1.826,45	5,00
Jefe/a de tráfico	3.652,90	1.826,45	2,00
Inspector/a	3.652,90	1.826,45	2,00
Oficial de 1ª	1.826,45	1.826,45	1,00
	284.926,20		156,00

▪ Personal susceptible de subrogación

En cumplimiento del artículo 130.1 de la LCSP, se procede a continuación a informar sobre las condiciones de los contratos de los trabajadores susceptibles de subrogación.

- Convenio colectivo de aplicación.

C. Colectivo. Convenio Colectivo de Empresa de ***** BUS, S.L. (35001462011984)
de *****

- Condiciones laborales y económicas de las personas susceptibles de subrogación.

**

Nº	Categoría	Grupo profesional	JORNADA TRABAJO (h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES

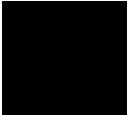
CONDUCTOR/A

2	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/03/2011	27.742,35 €	9.471,35 €	37.213,70 €	
3	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/05/2023	25.285,90 €	6.654,99 €	31.940,89 €	
5	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/07/2019	25.466,63 €	8.571,53 €	34.038,16 €	
6	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/07/2022	25.292,08 €	8.512,55 €	33.804,63 €	
7	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/09/2006	26.593,96 €	7.716,85 €	34.310,81 €	
9	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/09/2023	26.882,68 €	9.068,80 €	35.951,49 €	
10	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/10/2007	28.140,31 €	9.668,25 €	37.808,55 €	
11	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/11/2010	25.727,95 €	8.710,18 €	34.438,12 €	
12	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/11/2010	25.894,27 €	8.715,95 €	34.610,21 €	
13	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/12/2022	24.627,91 €	8.453,02 €	33.080,92 €	
15	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	03/09/2022	29.844,72 €	9.919,53 €	39.764,25 €	
16	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	03/11/2023	26.649,81 €	8.971,24 €	35.621,05 €	
17	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/09/2023	28.059,07 €	9.447,25 €	37.506,32 €	
18	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	05/12/2005	26.564,23 €	8.244,53 €	34.808,76 €	
19	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	06/06/2023	30.348,01 €	10.220,45 €	40.568,47 €	
21	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	06/08/2008	28.354,07 €	9.615,57 €	37.969,64 €	
22	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	07/02/2001	29.963,97 €	10.305,95 €	40.269,92 €	
23	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	07/05/2023	25.142,95 €	8.155,22 €	33.298,17 €	
24	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	07/08/2023	25.492,21 €	8.983,78 €	34.475,99 €	
25	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	08/08/2022	26.053,54 €	8.767,22 €	34.820,76 €	
26	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	11/08/2023	27.667,97 €	9.315,16 €	36.983,14 €	
27	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	12/03/2008	26.583,72 €	8.817,96 €	35.401,68 €	
28	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	12/05/2023	25.810,21 €	8.687,57 €	34.497,79 €	
29	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	12/05/2023	25.012,81 €	8.449,31 €	33.462,12 €	
31	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	13/12/2023	25.670,36 €	8.640,33 €	34.310,68 €	
32	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	15/05/2006	26.468,65 €	8.487,05 €	34.955,71 €	
33	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	16/05/2023	26.741,06 €	2.431,64 €	29.172,70 €	
35	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	17/08/2022	26.460,01 €	7.005,97 €	33.465,98 €	
36	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/07/2022	29.897,79 €	10.068,38 €	39.966,17 €	
37	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/08/2005	30.685,54 €	10.334,48 €	41.020,01 €	
38	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo Arrecife Bus S.L.	18/10/2023	26.356,70 €	8.903,29 €	35.259,99 €	
39	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	19/05/2023	25.160,08 €	8.368,15 €	33.528,23 €	
40	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	19/12/2005	30.273,43 €	10.317,13 €	40.590,56 €	
41	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	20/09/2023	24.966,96 €	8.064,80 €	33.031,76 €	

Cód. Validación: 5779U-UF-GE5Y23CA-06C5D-4QVMS
Verificación: <https://caj.idealanzarote.es/validacion>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona

Nº	Categoría	Grupo profesional	JORNADA TRABAJO (h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES
42	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	21/05/2023	25.407,67 €	8.551,61 €	33.959,28 €	
43	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	21/07/2003	18.426,92 €	9.080,97 €	27.507,88 €	
44	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	22/11/2022	24.896,71 €	8.282,51 €	33.179,21 €	
45	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	23/02/2023	25.254,68 €	8.478,80 €	33.733,47 €	
46	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	25/07/2023	25.308,07 €	8.517,94 €	33.826,00 €	
47	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	26/10/2022	25.215,61 €	8.486,73 €	33.702,34 €	
48	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	28/04/2003	26.044,66 €	7.850,27 €	33.894,93 €	
50	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	28/12/2004	25.469,41 €	7.814,92 €	33.284,33 €	
51	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	19/10/2023	26.218,10 €	3.125,32 €	29.343,43 €	
52	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/11/2009	26.004,14 €	8.653,25 €	34.657,40 €	
53	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/03/2016	25.383,55 €	8.557,10 €	33.940,65 €	
54	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/05/2017	25.599,72 €	8.616,48 €	34.216,20 €	
55	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/06/2017	27.107,36 €	9.125,77 €	36.233,13 €	
56	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/07/2013	32.140,92 €	10.826,09 €	42.967,01 €	
59	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/10/2007	26.968,06 €	9.168,64 €	36.136,70 €	
60	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/10/2008	25.875,65 €	8.739,27 €	34.614,93 €	
61	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/10/2014	27.363,72 €	9.081,45 €	36.445,17 €	
62	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/11/2013	25.775,11 €	3.926,41 €	29.701,52 €	
63	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	02/05/2011	26.066,50 €	8.643,21 €	34.709,71 €	
65	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/01/2011	32.732,68 €	10.864,39 €	43.597,07 €	
66	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	05/02/2016	25.263,72 €	8.502,95 €	33.766,67 €	
67	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	05/03/2018	24.981,86 €	8.464,25 €	33.446,12 €	
68	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	05/05/2016	30.041,44 €	10.116,91 €	40.158,35 €	
69	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	09/06/2017	29.673,74 €	10.053,89 €	39.727,64 €	
70	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	09/07/2021	25.295,36 €	8.413,85 €	33.709,21 €	
71	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	10/01/2023	24.739,30 €	8.410,35 €	33.149,65 €	
72	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	10/12/2014	29.528,83 €	9.412,39 €	38.941,21 €	
73	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	11/01/2023	30.498,96 €	10.256,68 €	40.755,64 €	
75	CONDUCTOR/A		40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	11/06/2007	24.374,17 €	-1.162,49 €	23.211,68 €	
76	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	12/03/2009	26.452,81 €	8.773,73 €	35.226,55 €	
77	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	12/07/2014	28.678,27 €	9.687,50 €	38.365,77 €	
78	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo Arrecife Bus S.L.	13/03/2019	24.320,32 €	8.540,78 €	32.861,11 €	
79	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	13/11/2006	25.489,18 €	2.097,35 €	27.586,53 €	
80	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	15/03/2017	25.612,81 €	8.620,91 €	34.233,72 €	
81	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	15/03/2023	26.976,45 €	9.081,53 €	36.057,98 €	

Cód. Verificación: https://caja.es/verificacion/223CA06C5D40VMS
Documento firmado electrónicamente por el Cabildo de Lanzarote





Nº	Categoría	Grupo profesional	(h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES
82	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	16/03/2016	29.190,99 €	9.827,03 €	39.018,02 €	
83	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	16/08/2018	25.144,76 €	8.462,79 €	33.607,55 €	
84	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/05/2011	25.863,72 €	8.705,63 €	34.569,35 €	
85	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/11/2016	26.049,17 €	8.768,29 €	34.817,47 €	
87	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	19/06/2017	29.387,36 €	9.893,37 €	39.280,72 €	
88	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	20/05/2016	28.829,90 €	9.576,72 €	38.406,62 €	
89	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	20/07/2017	28.016,12 €	7.567,90 €	35.584,01 €	
91	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	21/02/2023	27.388,81 €	9.220,85 €	36.609,67 €	
92	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	22/11/2011	28.014,97 €	9.489,75 €	37.504,72 €	
93	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	23/03/2011	27.588,08 €	7.868,91 €	35.456,99 €	
94	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	27/03/2019	28.882,21 €	9.725,30 €	38.607,51 €	
95	CONDUCTOR/A	8	40	Fijo-Discontinuo	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/05/2023	26.312,39 €	8.905,94 €	35.218,33 €	REDUCCION HORARIA
97	CONDUCTOR/A	8	35	Indefinido-parcial	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	02/05/2011	25.770,33 €	7.936,66 €	33.706,99 €	REDUCCION HORARIA
98	CONDUCTOR/A	8	40	Sustitución	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	08/08/2022	25.078,16 €	8.440,27 €	33.518,42 €	
99	CONDUCTOR/A	8	40	Sustitución	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	10/01/2023	25.869,12 €	8.707,51 €	34.576,63 €	
100	CONDUCTOR/A	8	40	Jubilación-parcial	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/02/2006	6.645,84 €	8.979,96 €	15.625,80 €	JUBILACION PARCIAL
101	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/10/2011	26.374,45 €	8.875,58 €	35.250,03 €	
102	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	06/03/2009	26.378,56 €	8.618,53 €	34.997,09 €	
103	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	16/01/2024	24.317,51 €	8.175,05 €	32.492,56 €	
106	CONDUCTOR/A	8	40	Sustitución	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/02/2024	26.973,15 €	8.952,11 €	35.925,26 €	
108	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	05/03/2024	22.908,07 €	7.698,90 €	30.606,97 €	
109	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	13/03/2024	19.915,40 €	6.804,26 €	26.719,66 €	
110	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/04/2024	18.062,01 €	6.090,41 €	24.152,42 €	
111	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	25/04/2024	16.687,53 €	5.710,47 €	22.398,00 €	
112	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/06/2024	13.398,35 €	4.677,85 €	18.076,20 €	
113	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	18/06/2024	13.630,44 €	2.012,64 €	15.643,08 €	
114	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/07/2024	13.904,50 €	4.686,02 €	18.590,52 €	
115	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	02/07/2024	12.393,67 €	4.175,66 €	16.569,33 €	
116	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	03/07/2024	14.936,62 €	5.034,67 €	19.971,29 €	
117	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	17/07/2024	11.452,83 €	3.857,84 €	15.310,67 €	
118	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/08/2024	12.073,19 €	4.067,40 €	16.140,59 €	
119	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	02/08/2024	11.367,19 €	3.828,91 €	15.196,10 €	
120	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	02/09/2024	9.191,05 €	3.093,82 €	12.284,87 €	
121	CONDUCTOR/A	8	40	Fijo-Discontinuo	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	02/09/2024	6.778,94 €	2.279,02 €	9.057,96 €	
122	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/09/2024	8.097,36 €	2.724,37 €	10.821,73 €	

Cód. Validación: 5779U-UFGE523CA06C5D4QVMS
Verificación: https://can1.modeloizquierda.es/validacion/5779U-UFGE523CA06C5D4QVMS
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es.pes



Nº	Categoría	Grupo profesional	JORNADA TRABAJO (h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO		FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES
123	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	21/09/2024	7.287,00 €	2.450,63 €	9.737,63 €	
124	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	21/09/2024	6.955,00 €	2.338,48 €	9.293,48 €	
125	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	21/09/2024	7.047,77 €	2.369,81 €	9.417,58 €	
126	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	21/09/2024	7.675,00 €	2.581,69 €	10.256,69 €	
127	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	04/10/2024	6.100,88 €	2.049,96 €	8.150,84 €	
128	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	04/10/2024	6.100,88 €	2.049,96 €	8.150,84 €	
129	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/11/2024	4.173,26 €	1.398,81 €	5.572,07 €	
			4435					2.609.280,91 €			PROMEDIO SALARIO
1	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/01/2019	24.714,34 €	8.087,65 €	32.801,99 €	
8	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/09/2022	26.038,18 €	8.058,01 €	34.096,19 €	
14	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	02/08/2004	23.215,72 €	- 2.711,42 €	20.504,30 €	
20	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	06/08/2001	20.979,81 €	- 11.179,99 €	9.799,82 €	
30	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	12/11/2004	6,10 €	32,19 €	38,29 €	
34	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	17/05/2023	27.324,52 €	1.166,27 €	28.490,79 €	
49	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	28/04/2003	20.126,89 €	- 11.211,08 €	8.915,81 €	
57	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/10/2007	22.780,66 €	- 6.510,22 €	16.270,44 €	
58	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/10/2007	19.548,16 €	- 10.906,13 €	8.642,03 €	
64	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	02/12/2013	20.055,24 €	- 10.318,78 €	9.736,46 €	
74	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	11/06/2007	25.597,80 €	7.209,88 €	32.807,68 €	
86	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	19/04/2016	21.893,04 €	- 1.278,60 €	20.614,44 €	
90	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	21/02/2002	25.614,91 €	7.934,32 €	33.549,23 €	
104	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	18/01/2024	24.033,20 €	- 7.831,55 €	16.201,65 €	
105	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	24/01/2024	21.529,48 €	- 4.823,60 €	16.705,88 €	
107	CONDUCTOR/A	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	14/02/2024	21.139,96 €	7.752,08 €	28.892,04 €	
MECÁNICO/CONDUCTOR											
4	MECANICO/CONDUCTOR	8	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/06/1995	36.160,58 €	12.533,55 €	48.694,13 €	
96	CONDUCTOR/MECANICO	8	40	Fijo-Discontinuo	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	22/11/2023	12.726,39 €	4.391,59 €	17.117,98 €	
			80					48.886,97 €			

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CA06C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico

Nº	Categoría	Grupo profesional	JORNADA TRABAJO (h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES
ADMINISTRACIÓN										
18	ADMINISTRACIÓN	3	20	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	26/12/2023	13.043,60 €	4.398,70 €	17.442,29 €
19	ADMINISTRACIÓN	1	10	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	26/12/2023	6.576,40 €	2.099,48 €	8.675,88 €
			30					19.620,00 €		
AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A										
1	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	15/11/2004	20.889,85 €	4.476,68 €	25.366,53 €
2	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	03/10/2019	17.675,80 €	1.138,95 €	18.814,76 €
3	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	08/05/2023	15.969,68 €	300,25 €	16.269,93 €
4	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	23/10/2023	15.970,88 €	4.800,61 €	20.771,49 €
5	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	14/02/2024	16.445,33 €	4.948,26 €	21.393,60 €
6	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	15/04/2024	11.484,96 €	3.402,45 €	14.887,41 €
7	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	22/07/2024	7.137,83 €	1.971,12 €	9.108,95 €
8	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	14/10/2024	4.333,33 €	1.364,48 €	5.697,82 €
9	AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	7	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/11/2024	2.698,08 €	846,18 €	3.544,26 €
			360					112.605,74 €		
DIRECTOR/A FINANCIERO										
13	DIRECTOR FINANCIERO	1	20	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	29/12/2023	24.039,98 €	8.113,31 €	32.153,29 €
			20					24.039,98 €		
DIRECTOR/A DE EXPLOTACIÓN										
14	DIRECTORA DE EXPLOTACIÓN	1	40	Indefinido	Convenio Colectivo *****	Bus S.L.	01/09/2021	30.024,92 €	8.634,00 €	38.658,92 €
			40					30.024,92 €		
DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS										

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5DQWMS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | ... 356 de 422

Nº	Categoría	Grupo profesional	JORNADA TRABAJO (h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES
11	DPTO. DE RRHH	1	20	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	24/10/2023	14.638,15 €	4.937,36 €	19.575,50 €	
21	DPTO. DE RRHH	3	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/11/2024	3.921,94 €	1.297,78 €	5.219,72 €	
			60				18.560,09 €			
DEPARTAMENTO FINANCIERO										
12	DPTO. FINANCIERO	1	10	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	26/12/2023	13.121,86 €	4.428,83 €	17.550,69 €	
			10				13.121,86 €			
DEPARTAMENTO FINANCIERO										
23	DPTO. JURÍDICO	1	10	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/07/2022	15.418,85 €	5.204,77 €	20.623,63 €	
			10				15.418,85 €			
INSPECTOR/A										
15	INSPECTOR	5	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	01/03/1995	21.587,80 €	7.246,65 €	28.834,45 €	
			40				21.587,80 €			
INSPECTOR/A DE TRÁFICO										
16	INSPECTOR DE TRÁFICO	5	20	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	13/05/2024	5.585,38 €	1.883,99 €	7.469,37 €	
17	INSPECTOR DE TRÁFICO	5	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/11/2024	2.645,88 €	866,74 €	3.512,62 €	
			60				8.231,26 €			
JEFE/A DEL DEPARTAMENTO DE TRÁFICO										
22	JEFA DPTO. DE TRÁFICO	5	40	Indefinido	Convenio Colectivo ***** Bus S.L.	04/03/2002	32.471,36 €	10.922,87 €	43.394,23 €	
			40				32.471,36 €			

Cód. Validación: 5779JRF-GE5Y23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cajilanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico



Nº	Categoría	Grupo profesional	JORNADA TRABAJO (h/semana)	TIPO DE CONTRATO (Fijo/Temporal)	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE ANTIGÜEDAD	IMPORTE ***** ANUAL	SS EMPRESA	TOTAL EMPRESA ANUAL	OBSERVACIONES	
MANTENIMIENTO											
24	MANTENIMIENTO	6	40	Indefinido	Conve	lectivo	Bus S.L.	01/05/2012	19.558,12 €	6.705,82 €	26.263,94 €
			40			*****			19.558,12 €		
MOVILIDAD											
10	MOVILIDAD	7	40	Indefinido	Conve	lectivo *****	Bus S.L.	20/07/2015	24.017,79 €	7.635,72 €	31.653,51 €
			40			*****			24.017,79 €		
SUBDIRECTOR/A											
20	SUBDIRECTORA	8	40	Temporal-Interinidad	Convenio Colectivo	*****	Bus S.L.	16/04/2024	19.854,41 €	5.981,67 €	25.836,08 €
			40			*****			19.854,41 €		

En aras de fomentar el mantenimiento de los puestos de trabajo de las personas que actualmente prestan los servicios, se atenderá a las condiciones de las mismas para la determinación del personal necesario y de sus respectivos costes, ateniendo únicamente al personal que resulte necesario para la ejecución de las necesidades del contrato establecidas.

En virtud de lo anterior, el personal cubierto por el personal susceptible de subrogación, y que están en activo, resulta:

CATEGORÍA PROFESIONAL	HORAS SEMANALES CUBIERTAS POR PERSONAL SUSCEPTIBLE DE SUBROGACIÓN	JORNADA MÁXIMA ANUAL	HORAS SEMANALES MÁXIMAS	SEMANAS MÁXIMAS ANUALES	HORAS ANUALES CUBIERTAS POR PERSONAL SUSCEPTIBLE DE SUBROGACIÓN	PERSONAL EQUIVALENTE SUSCEPTIBLE DE SUBROGACIÓN
*****			40	45,66125	202.507,64	110,88
MECÁNICO/CONDUCTOR	80	1.826,45	40	45,66125	3.652,90	2,00
ADMINISTRACIÓN	30	1.826,45	40	45,66125	1.369,84	0,75
AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	360	1.826,45	40	45,66125	16.438,05	9,00
DIRECTOR/A FINANCIERO	20	1.826,45	40	45,66125	913,23	0,50
DIRECTOR/A DE EXPLOTACIÓN	40	1.826,45	40	45,66125	1.826,45	1,00
DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS	60	1.826,45	40	45,66125	2.739,68	1,50
DEPARTAMENTO FINANCIERO	10	1.826,45	40	45,66125	456,61	0,25
INSPECTOR/A	40	1.826,45	40	45,66125	1.826,45	1,00
INSPECTOR/A DE TRÁFICO	60	1.826,45	40	45,66125	2.739,68	1,50
JEFE/A DEL DEPARTAMENTO DE TRÁFICO	40	1.826,45	40	45,66125	1.826,45	1,00
MANTENIMIENTO	40	1.826,45	40	45,66125	1.826,45	1,00
MOVILIDAD	40	1.826,45	40	45,66125	1.826,45	1,00
SUBDIRECTOR/A	40	1.826,45	40	45,66125	1.826,45	1,00
TOTALES					241.776,32	132,38

Por tanto, atendiendo a que se requiere un mayor número de horas de servicio de las que puede proporcionar el personal susceptible de subrogación, se cubrirán dichas horas con personal de nueva contratación, resultando las siguientes necesidades:

PERSONAL EQUIVALENTE DE NUEVA CONTRATACIÓN				
Categoría profesional	Personal equivalente necesario	Personal equivalente susceptible de subrogación	Personal equivalente de nueva contratación	Personal equivalente susceptible de subrogación a computar
Conductor/a - Laboral - *****	95,80	110,88	0,00	95,80
Conductor/a - Domingo y festivos - *****	19,98		18,89	1,09
Conductor/a - Laboral - *****	8,17		8,17	0,00

 Cód. Validación: 579URFGESY23CAD6C5D4QWN5
 Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 359 de 422

PERSONAL EQUIVALENTE DE NUEVA CONTRATACIÓN				
Categoría profesional	Personal equivalente necesario	Personal equivalente susceptible de subrogación	Personal equivalente de nueva contratación	Personal equivalente susceptible de subrogación a computar
Conductor/a - Domingo y festivos - *****	1,70		1,70	0,00
Conductor/a vacío - Laboral - *****	4,79		0,00	4,79
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	1,00		1,00	0,00
Conductor/a vacío - Laboral - *****	0,41		0,41	0,00
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	0,09		0,09	0,00
Conductor Retén - Laboral - *****	8,76		0,00	8,76
Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	1,83		1,83	0,00
Conductor Retén- Laboral - *****	0,75		0,75	0,00
Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	0,16		0,16	0,00
Conductor Retén vacío - Laboral - *****	0,44		0,00	0,44
Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	0,09		0,09	0,00
Conductor Retén vacío - Laboral - *****	0,04		0,04	0,00
Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	0,01		0,01	0,00
Gerente	1,00	1,00	0,00	1,00
Jefe/a de administración	1,00	0,75	0,25	0,75
Auxiliar administrativa	5,00	9,00	0,00	5,00
Jefe/a de tráfico	2,00	1,50	0,50	1,50
Inspector/a	2,00	1,00	1,00	1,00
Oficial de 1º	1,00	1,00	0,00	1,00
	156,00		34,88	121,13

▪ **Dimensionamiento económico de los ***** de personal.**

Los costes de personal es una de las partidas más importante a nivel cuantitativo de la cuenta de explotación puesto que supone el mayor gasto a los que incurre por la explotación de los servicios.

Se justifican estos costes en base al personal que se considera necesario para el cumplimiento de las horas necesarias de sus servicios, en base a las necesidades establecidas en el apartado anterior.

Condiciones del convenio colectivo de aplicación.

Para el establecimiento de los costes de personal del personal de nueva contratación se ha tenido en cuenta, en primer lugar, las condiciones establecidas en el convenio colectivo de aplicación al ámbito funcional del contrato, correspondiendo con:

- CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS POR ***** (2023-2028). BOP *****
núm. 110, de 09/09/2024. Código Convenio REGCON: 35001825011989.

Las condiciones particulares tenidas en cuenta han sido las establecidas, especialmente, en los siguientes artículos:

ARTÍCULO 11. DEFINICIÓN DE GRUPOS Y NIVELES PROFESIONALES.

GRUPO A. PERSONAL ADMINISTRATIVO: Nivel 1: Jefatura de administración. Nivel 2: Personal Oficial de administración de primera. Nivel 3: Personal Oficial de administración de segunda Nivel 4: Personal Auxiliar de administración.

GRUPO B. PERSONAL DE MOVIMIENTO: Nivel: 1: Jefatura de tráfico. Nivel: 2: Personal de conducción Nivel 3: Personal Acompañante Escolá

GRUPO C. PERSONAL DE TALLER: Nivel: 1 Personal Oficial de taller de primera. Nivel: 2 Personal Oficial de taller de segunda. Nivel: 3 Personal de engrasado

GRUPO D. PERSONAL SUBALTERNO: Nivel: 1 Personal de control y Mozo/Moza.

Art. 15.1 JORNADA ANUAL

La jornada anual ordinaria será de 1.826 horas con 27 minutos.

Art. 15.2 a) Jornada semanal ordinaria general.

La jornada ordinaria semanal para todas las personas trabajadoras será de 40 horas.

Art. 15.3, a) Jornada máxima diaria

La jornada máxima diaria será de once (11) horas, en las que se incluyen las horas de trabajo efectivo y las de presencia.

ARTÍCULO 21. TRABAJOS EN FESTIVOS Y DOMINGOS.

Para compensar las horas de trabajo y/o jornadas realizadas por el personal de conducción, tanto los domingos como en los días festivos de cada año, se establece un complemento económico cuya cuantía será la reflejada en la tabla salarial anexa.

El precitado complemento se abonará a todo el **personal de conducción** de las empresas, realicen o no tareas en los referidos días y durante **once meses del año, excluido el mes de vacaciones**.

ARTÍCULO 28. SALARIO BASE.

Se establece por la jornada pactada y consignada en el artículo 15 de este Convenio Colectivo el salario base consignado en la tabla salarial que se abonará con carácter mensual.

ARTÍCULO 31. GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS.

Se establecen **tres** pagas extraordinarias en marzo, julio y diciembre.

Para el **personal de conducción** la paga extraordinaria comprenderá el **salario base, plus de Convenio más el "Complemento ad personam"** en los casos que proceda.

Para el resto de los niveles y grupos profesionales la paga extraordinaria será de salario base

ARTÍCULO 32. PLUS DE CONVENIO.

Para el **personal de conducción** se establece un plus de Convenio por la cantidad bruta mensual reflejada en la tabla salarial anexa.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 361 de 422

ARTÍCULO 33. PLUS DE TRANSPORTE.

Para todos los grupos y niveles profesionales, y dada la naturaleza del trabajo a realizar y los desplazamientos necesarios desde su domicilio habitual hasta el centro de trabajo, se establece, en concepto de indemnización compensatoria, un Plus de Transporte en las cuantías brutas anuales y su distribución **prorrateada mensual** reflejadas en la tabla salarial anexa.

ARTÍCULO 34. PLUS DE NOCTURNIDAD.

En el supuesto en que se realicen trabajos **entre las 22:00 y las 06:00** horas de la madrugada del día siguiente por el personal afecto a este Convenio, y **con excepción del personal de conducción**, se establece una compensación por trabajos nocturnos cuya cuantía se fija en la tabla salarial anexa.

ARTÍCULO 40. UNIFORMES.

Las empresas proveerán anualmente a cada persona trabajadora de prendas de uniforme en las siguientes cantidades: cuatro camisas, tres pantalones, dos corbatas si formaran parte del uniforme corporativo y una rebeca o chubasquero.

DISPOSICIONES ADICIONALES. PRIMERA. ACTUALIZACIÓN SALARIAL.

Durante la vigencia de este Convenio Colectivo, la tabla salarial reflejada en el Anexo se actualizará mediante la aplicación del Acuerdo Estatal para la Negociación Colectiva actual, o el acuerdo que lo sustituya durante la vigencia de este convenio, pero con un **índice de actualización salarial mínima en todos los conceptos equivalente al IPC canario del ejercicio anterior, índice general, para los ejercicios 2025, 2026, 2027 y 2028, que actuará a modo de garantía salarial.**

SEGUNDA. CNAE.

ACTIVIDAD	IAE	CNAE	
TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA	721,3	493	Otro transporte terrestre de pasajeros
TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE VIAJEROS	721,1	4931	Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros
OTROS TRANSPORTES TERRESTRES NO CLASIFICADOS EN OTRAS PARTES	729	4939	Tipos de transporte terrestre de pasajeros no consignados en otra parte

ANEXO 1. TABLA SALARIAL.
Tabla salarial 2024.

	GRUPO PROFESIONAL	NIVEL PROFESIONAL	DENOMINACIÓN	SALARIO BASE	PLUS DE CONVENIO	PLUS DE CALIDAD	PLUS DE TRANSPORTE	PLUS DE DOMINGOS Y FESTIVOS	BRUTO MENSUAL 40 HORAS	PAGA EXTRA.	TOTAL BRUTO ANUAL 40 H.
Conductor/a	Grupo B. Personal de movimiento	Nivel 2	Personal de conducción	1.080,00 €	40,00 €		88,40 €	40,00 €	1.248,40 €	1.120,00 €	18.300,80 €
Gerente	Grupo A. Personal de administración	Nivel 1	Jefatura de administración	1.015,66 €			88,40 €		1.104,06 €	1.015,66 €	16.295,70 €
Jefe/a de administración	Grupo A. Personal de administración	Nivel 2	Personal oficial de administración de 1ª	995,97 €			88,40 €		1.084,37 €	995,97 €	16.000,35 €
Auxiliar administrativa	Grupo A. Personal de administración	Nivel 4	Personal auxiliar de administración	988,50 €			88,40 €		1.076,90 €	988,50 €	15.888,30 €
Jefe/a de tráfico	Grupo B. Personal de movimiento	Nivel 1	Personal de conducción	1.000,13 €			88,40 €		1.088,53 €	1.000,13 €	16.062,75 €
Inspector/a	Grupo B. Personal de movimiento	Nivel 1	Personal de conducción	1.000,13 €			88,40 €		1.088,53 €	1.000,13 €	16.062,75 €
Oficial de 1ª	Grupo C. Personal de talleres	Nivel 1	Personal oficial de taller de 1ª	1.040,80 €			88,40 €		1.149,20 €	1.040,80 €	16.972,80 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 362 de 422

PLUS DE NOCTURNIDAD**116,24 €**

índice de actualización salarial mínima en todos los conceptos equivalente al IPC canario del ejercicio anterior, índice general, para los ejercicios 2025, 2026, 2027 y 2028

Atendiendo a que la previsión de inicio de este contrato será en el año 2025, se ha procedido a la actualización de la tabla salarial de 2024, teniendo en cuenta la variación del IPC canario de los últimos 15 años, resultando:

ACTUALIZACIÓN SALARIAL

Promedio últimos 15 años	0,15%
Máximo últimos 15 años	2,28%
Mínimo últimos 15 años	-1,70%

Tomándose, por tanto, como tasa de actualización el valor más desfavorable, esto es, 2,28%, quedando la tabla salarial de la siguiente manera:

Tabla salarial 2025

	GRUPO PROFESIONAL	NIVEL PROFESIONAL	DENOMINACIÓN	SALARIO BASE	PLUS DE CONVENIO	PLUS DE CALIDAD	PLUS DE TRANSPORTE	PLUS DE DOMINGOS Y FESTIVOS	BRUTO MENSUAL 40 HORAS	PAGA EXTRA.	TOTAL BRUTO ANUAL 40 H
Conductor/a	Grupo B. Personal de movimiento	Nivel 2	Personal de conducción	1.104,64 €	40,91 €	0,00 €	90,42 €	40,91 €	1.276,89 €	1.145,56 €	18.718,41 €
Gerente	Grupo A. Personal de administración	Nivel 1	Jefatura de administración	1.038,84 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	0,00 €	1.129,25 €	1.038,84 €	16.667,55 €
Jefe/a de administración	Grupo A. Personal de administración	Nivel 2	Personal oficial de administración de 1ª	1.018,70 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	0,00 €	1.109,11 €	1.018,70 €	16.365,46 €
Auxiliar administrativo	Grupo A. Personal de administración	Nivel 4	Personal auxiliar de administración	1.011,06 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	0,00 €	1.101,47 €	1.011,06 €	16.250,86 €
Jefe/a de tráfico	Grupo B. Personal de movimiento	Nivel 1	Personal de conducción	1.022,95 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	0,00 €	1.113,37 €	1.022,95 €	16.429,29 €
Inspector/a	Grupo B. Personal de movimiento	Nivel 1	Personal de conducción	1.022,95 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	0,00 €	1.113,37 €	1.022,95 €	16.429,29 €
Oficial de 1ª	Grupo C. Personal de talleres	Nivel 1	Personal oficial de taller de 1ª	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	0,00 €	1.175,42 €	1.085,01 €	17.360,10 €

PLUS DE NOCTURNIDAD

118,89 €

■ Otras consideraciones.

Por otro lado, para el establecimiento de los costes de personal se ha tenido en cuenta también las siguientes premisas:

- **Porcentaje de seguridad social**, aplicable a los servicios objeto de concreto.

A este respecto, se ha de destacar que se ha atendido a lo dispuesto en:

- Ley 21/2021, de 28 de diciembre, de garantía del poder adquisitivo de las pensiones y de otras medidas de refuerzo de la sostenibilidad financiera y social del sistema público de pensiones.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 363 de 422

Disposición final cuarta. Mecanismo de equidad intergeneracional.

“Con el fin de preservar el equilibrio entre generaciones y fortalecer la sostenibilidad del sistema de la Seguridad Social en el largo plazo, se establece un mecanismo de equidad intergeneracional cuyo funcionamiento será el siguiente:

- 1. Primer componente. A partir de 2023, y a lo largo de un periodo de diez años, se fijará una cotización adicional finalista que nutrirá el Fondo de Reserva de la Seguridad Social en los siguientes términos:*
 - a) La cotización será de 0,6 puntos porcentuales, siguiendo la estructura actual de distribución entre empresa y trabajador.*
 - b) Esta cotización finalista se mantendrá hasta 2032.*
 - c) Se adaptará la normativa sobre el Fondo de Reserva para garantizar que la utilización de esta cuota finalista y de los rendimientos que genera se destine exclusivamente a atender las desviaciones en el nivel de gasto a las que se hace referencia en el siguiente apartado.”*
- o Real Decreto-ley 2/2023, de 16 de marzo, de medidas urgentes para la ampliación de derechos de los pensionistas, la reducción de la brecha de género y el establecimiento de un nuevo marco de sostenibilidad del sistema público de pensiones*

Disposición transitoria cuadragésima tercera. Aplicación del Mecanismo de Equidad Intergeneracional.

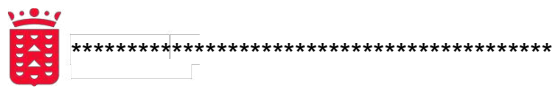
“La cotización finalista del Mecanismo de Equidad Intergeneracional prevista en el artículo 127 bis tendrá efectos desde el 1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2050, con arreglo a la siguiente escala:

En el año 2023, será de 0,60 puntos porcentuales, de los que el 0,50 corresponderá a la empresa y el 0,10 al trabajador.

En el año 2024, será de 0,70 puntos porcentuales, de los que el 0,58 corresponderá a la empresa y el 0,12 al trabajador.

En el año 2025, será de 0,80 puntos porcentuales, de los que el 0,67 corresponderá a la empresa y el 0,13 al trabajador.

En el año 2026, será de 0,90 puntos porcentuales, de los que el 0,75 corresponderá a la empresa y el 0,15 al trabajador.



En el año 2027, será de 1 punto porcentual, del que el 0,83 corresponderá a la empresa y el 0,17 al trabajador.

En el año 2028, será de 1,10 puntos porcentuales, de los que el 0,92 corresponderá a la empresa y el 0,18 al trabajador.

En el año 2029, será de 1,2 puntos porcentuales, de los que el 1,00 corresponderá a la empresa y el 0,2 al trabajador.

Desde el año 2030 hasta 2050 se mantendrá el mismo porcentaje del 1,2, con igual distribución entre empresario y trabajador."

En virtud de lo anterior, los porcentajes de seguridad social aplicables a cada anualidad del contrato prevista son:

CÁLCULO SEGURIDAD SOCIAL	2025	2026	2027	2028	2029	>2030
Contingencias comunes	23,60%	23,60%	23,60%	23,60%	23,60%	23,60%
Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI)	0,67%	0,75%	0,83%	0,92%	1,00%	1,00%
Reactivación del Fondo de Reserva de la Seguridad Social (hasta 2032). Reactivación de la cotización por contingencias comunes, repartido entre la empresa y el trabajador.						
Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	3,30%	3,30%	3,30%	3,30%	3,30%	3,30%
Tarifa Primas Disposición adicional cuarta, Ley 42/2006 de 28 de diciembre - ***** 2007, en la redacción dada por la D.F. 5ª, del R.D.L. 28/2018 de 28/12/2018 49 Transporte terrestre y por tubería (Excepto 494).						
Desempleo	5,50%	5,50%	5,50%	5,50%	5,50%	5,50%
Tipo general 5,5%						
Fondo Garantía Salarial	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%
Formación Profesional	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%
% de Seguridad Social	33,87%	33,95%	34,03%	34,12%	34,20%	34,20%

- **Porcentaje de absentismo**, según los datos publicados por Randstad Research en el boletín publicado en septiembre de 2024 para el sector del *transporte terrestre*. Se ha tomado de base los datos proporcionados por dicho boletín ya que el mismo está centrado en el estudio de las principales magnitudes vinculadas al absentismo laboral, a partir de cifras oficiales –procedentes de la Encuesta Trimestral de Costes Laborales del Instituto Nacional de Estadística (INE), aportando los porcentajes de absentismo en un sentido amplio, incluyendo tanto las ausencias al puesto de trabajo debidas a la existencia de una baja médica (situaciones de incapacidad temporal, IT) como el resto de las ausencias.

CNAE09	Absentismo	Absentismo Variación interanual	Absentismo por IT	Absentismo por IT Variación interanual	Ocupados EPA 2023T4 (miles)	Personas de baja médica (IT) (media diaria) (miles)	Personas que no acuden a trabajar (absentismo) (media diaria) (miles)
47 Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motociclistas	6,6%	0,3%	5,3%	0,4%	1963	105	129
49 Transporte terrestre y por tubería	6,7%	0,1%	5,4%	0,1%	681	37	46
50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores	4,8%	-1,1%	4,2%	-0,5%	26	1	1
51 Transporte aéreo	6,5%	0,7%	4,7%	0,5%	58	3	4
52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte	7,8%	0,9%	6,3%	0,9%	280	18	22
53 Actividades postales y de correos	11,1%	1,0%	7,9%	1,0%	140	11	15
55 Servicios de alojamiento	7,5%	1,5%	6,5%	1,3%	503	33	38
56 Servicios de comidas y bebidas	4,6%	0,0%	3,9%	0,0%	1403	55	65
58 Edición	3,5%	0,4%	2,4%	0,4%	54	1	2
59 Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	4,2%	0,7%	3,2%	0,4%	66	2	3
60 Actividades de programación y emisión de radio y televisión	6,4%	0,4%	4,6%	0,3%	42	2	3
61 Telecomunicaciones	5,3%	-0,4%	4,1%	1,0%	130	5	7
62 Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	3,8%	0,6%	2,1%	0,2%	512	11	19
63 Servicios de información	4,0%	-0,3%	2,8%	-0,1%	19	1	1
64 Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	4,5%	0,1%	3,2%	0,0%	248	8	11
65 Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto Seguridad Social obligatoria	6,0%	0,7%	4,2%	0,4%	120	5	7
66 Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	5,1%	1,0%	3,7%	0,9%	73	3	4
68 Actividades inmobiliarias	3,5%	-0,5%	2,6%	-0,4%	155	4	5



Informe trimestral de absentismo laboral 30

ABSENTISMO

6,70%

- ***** de personal.

Atendiendo a todas las consideraciones expuestas a lo largo de este apartado, así como los costes salariales del personal que actualmente presta los servicios, se obtienen los siguientes ***** de personal:

PERSONAL DE NUEVA CONTRATACIÓN

			COSTE SALARIAL UNITARIO												COSTE EMPRESARIAL					
PERSONAL EQUIVALENTE		PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	SALARIO		COMPLEMENTO FESTIVOS Y DOMINGO		PLUS DE CONVENIO		PLUS TRANSPORTE		PLUS NOCTURNIDAD		GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS	SALARIO ANUAL UNITARIO	SALARIO ANUAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	SEGURIDAD SOCIAL	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO	COSTE PERSONAL TOTAL
AÑO 1				MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	X3			33,87%		6,70%	
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	18,89	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	353.620,55 €	119.771,28 €	473.391,83 €	31.717,25 €	505.109,08 €
	8,17	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	149.244,42 €	50.549,08 €	199.793,50 €	13.386,16 €	213.179,67 €
	1,70	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	31.900,75 €	10.804,78 €	42.705,53 €	2.861,27 €	45.566,80 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	18.702,82 €	6.334,64 €	25.037,46 €	1.677,51 €	26.714,97 €
	0,41	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	7.464,70 €	2.528,30 €	9.993,00 €	669,53 €	10.662,53 €
	0,09	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	1.595,57 €	540,42 €	2.135,99 €	143,11 €	2.279,10 €
	0,00	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,83	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	34.203,20 €	11.584,62 €	45.787,83 €	3.067,78 €	48.855,61 €
	0,75	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	13.646,32 €	4.622,01 €	18.268,33 €	1.223,98 €	19.492,30 €
	0,16	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	2.916,88 €	987,95 €	3.904,82 €	261,62 €	4.166,45 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,09	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	1.710,11 €	579,21 €	2.289,33 €	153,38 €	2.442,71 €
	0,04	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	0,00 €	0,00 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.268,37 €	682,54 €	231,18 €	913,72 €	61,22 €	974,94 €
	0,01	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.104,64 €	13.255,74 €	40,91 €	450,04 €	40,91 €	490,95 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.436,67 €	18.718,41 €	145,89 €	49,41 €	195,31 €	13,09 €	208,39 €
	0,00	Gerente	Personal administrativo	1.038,84 €	12.466,04 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.116,51 €	16.667,55 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,25	Jefe/a de administración	Personal administrativo	1.018,70 €	12.224,37 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.056,09 €	16.365,46 €	4.091,37 €	1.385,75 €	5.477,11 €	366,97 €	5.844,08 €
	0,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	1.011,06 €	12.132,68 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.033,17 €	16.250,86 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	1.022,95 €	12.275,42 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.068,86 €	16.429,29 €	8.214,64 €	2.782,30 €	10.996,94 €	736,80 €	11.733,74 €
	1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	1.022,95 €	12.275,42 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.068,86 €	16.429,29 €	16.429,29 €	5.564,60 €	21.993,89 €	1.473,59 €	23.467,48 €
	0,00	Oficial de 1º	Personal de talleres	1.085,01 €	13.020,08 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,42 €	1.085,01 €	0,00 €	0,00 €	3.255,02 €	17.360,10 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	34,88															644.569,04 €	218.315,53 €	862.884,58 €	57.813,27 €	920.697,84 €

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	33,95%

			COSTE SALARIAL UNITARIO								COSTE EMPRESARIAL				
PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	SALARIO	COMPLEMENTO FESTIVOS Y DOMINGO	PLUS DE CONVENIO	PLUS TRANSPORTE	PLUS NOCTURNIDAD	GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS	SALARIO ANUAL UNITARIO	SALARIO ANUAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	SEGURIDAD SOCIAL	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO	COSTE PERSONAL TOTAL	

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 367 de 422

PERSONAL DE NUEVA CONTRATACIÓN

			COSTE SALARIAL UNITARIO											COSTE EMPRESARIAL						
AÑO 2			MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	X3			33,95%		6,70%		
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	18,89	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	361.689,85 €	122.793,70 €	484.483,55 €	32.460,40 €	516.943,95 €
	8,17	Conductor/a - Laboral -	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	152.650,04 €	51.824,69 €	204.474,73 €	13.699,81 €	218.174,54 €
	1,70	Conductor/a - Domingo ***** - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	32.628,69 €	11.077,44 €	43.706,14 €	2.928,31 €	46.634,45 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	19.129,60 €	6.494,50 €	25.624,10 €	1.716,81 €	27.340,91 €
	0,41	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	7.635,04 €	2.592,10 €	10.227,14 €	685,22 €	10.912,36 €
	0,09	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	1.631,98 €	554,06 €	2.186,03 €	146,46 €	2.332,50 €
	0,00	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,83	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	34.983,69 €	11.876,96 €	46.860,65 €	3.139,66 €	50.000,31 €
	0,75	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	13.957,72 €	4.738,64 €	18.696,36 €	1.252,66 €	19.949,02 €
	0,16	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	2.983,44 €	1.012,88 €	3.996,32 €	267,75 €	4.264,07 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,09	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	1.749,13 €	593,83 €	2.342,97 €	156,98 €	2.499,94 €
	0,04	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	0,00 €	0,00 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	18.685,24 €	698,12 €	237,01 €	935,13 €	62,65 €	997,78 €
	0,01	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.129,85 €	13.558,22 €	41,85 €	460,31 €	41,85 €	502,16 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.515,09 €	19.145,55 €	149,22 €	50,66 €	199,88 €	13,39 €	213,27 €
	0,00	Gerente	Personal administrativo	1.062,54 €	12.750,50 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.187,63 €	17.047,89 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,25	Jefe/a de administración	Personal administrativo	1.041,94 €	12.503,31 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.125,83 €	16.738,91 €	4.184,73 €	1.420,71 €	5.605,44 €	375,56 €	5.981,01 €
	0,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	1.034,13 €	12.409,54 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.102,38 €	16.621,69 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	1.046,29 €	12.555,54 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.138,88 €	16.804,19 €	8.402,09 €	2.852,51 €	11.254,61 €	754,06 €	12.008,66 €
	1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	1.046,29 €	12.555,54 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.138,88 €	16.804,19 €	16.804,19 €	5.705,02 €	22.509,21 €	1.508,12 €	24.017,33 €
	0,00	Oficial de 1º	Personal de talleres	1.109,77 €	13.317,18 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	92,48 €	1.109,77 €	0,00 €	0,00 €	3.329,30 €	17.756,25 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
34,88																659.277,53 €	223.824,72 €	883.102,25 €	59.167,85 €	942.270,10 €

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	34,03%

				COSTE SALARIAL UNITARIO								COSTE EMPRESARIAL								
AÑO 3	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	SALARIO		COMPLEMENTO FESTIVOS Y DOMINGO		PLUS DE CONVENIO		PLUS TRANSPORTE		PLUS NOCTURNIDAD		GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS	SALARIO ***** ANUAL UNITARIO	SALARIO ***** ANUAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	SEGURIDAD SOCIAL	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO	COSTE PERSONAL TOTAL
				MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	X3		34,03%		6,70%		
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €	0,00 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	18,89	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	470,88 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	369.943,29 €	125.891,70 €	495.834,99 €	33.220,94 €	529.055,93 €

Código de Verificación: 57723URFGE5Y2SCAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 368 de 422

PERSONAL DE NUEVA CONTRATACIÓN

			COSTE SALARIAL UNITARIO											COSTE EMPRESARIAL					
****	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €	0,00 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	156.133,38 €	53.132,19 €	209.265,57 €	14.020,79 €	223.286,36 €
1,70	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	470,81 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	33.373,25 €	11.356,92 €	44.730,17 €	2.996,92 €	47.727,09 €
0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €	0,00 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
1,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	470,81 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	19.566,12 €	6.658,35 €	26.224,47 €	1.757,04 €	27.981,51 €
0,41	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €	0,00 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	7.809,27 €	2.657,49 €	10.466,76 €	701,27 €	11.168,03 €
0,09	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	470,81 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	1.669,22 €	568,03 €	2.237,25 €	149,90 €	2.387,15 €
0,00	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €	0,00 €	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
1,83	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	4	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	35.781,98 €	12.176,61 €	47.958,59 €	3.213,23 €	51.171,82 €
0,75	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €		42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	14.276,22 €	4.858,20 €	19.134,41 €	1.282,01 €	20.416,42 €
0,16	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	4	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	3.051,52 €	1.038,43 €	4.089,95 €	274,03 €	4.363,98 €
0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €		42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,09	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	4	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	1.789,05 €	608,81 €	2.397,86 €	160,66 €	2.558,52 €
0,04	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	0,00 €	*****	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.111,62 €	714,05 €	242,99 €	957,04 €	64,12 €	1.021,16 €
0,01	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.155,63 €	13.867,61 €	42,80 €	4	42,80 €	513,62 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.595,31 €	19.582,43 €	152,63 €	51,94 €	204,57 €	13,71 €	218,27 €
0,00	Gerente	Personal administrativo	1.086,79 €	13.041,46 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.260,36 €	17.436,91 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,25	Jefe/a de administración	Personal administrativo	1.065,72 €	12.788,63 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.197,16 €	17.120,88 €	4.280,22 €	1.456,56 €	5.736,78 €	384,36 €	6.121,14 €
0,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	1.057,73 €	12.692,71 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.173,18 €	17.000,98 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	1.070,17 €	12.842,05 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.210,51 €	17.187,65 €	8.593,82 €	2.924,48 €	11.518,30 €	771,73 €	12.290,03 €
1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	1.070,17 €	12.842,05 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.210,51 €	17.187,65 €	17.187,65 €	5.848,96 €	23.036,60 €	1.543,45 €	24.580,05 €
0,00	Oficial de 1º	Personal de talleres	1.135,09 €	13.621,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	94,59 €	1.135,09 €	0,00 €	0,00 €	3.405,27 €	18.161,43 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
34,88															674.321,65 €	229.471,66 €	903.793,31 €	60.554,15 €	964.347,46 €

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	34,12%

			COSTE SALARIAL UNITARIO										COSTE EMPRESARIAL							
AÑO 4	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	SALARIO		COMPLEMENTO FESTIVOS Y DOMINGO		PLUS DE CONVENIO		PLUS TRANSPORTE		PLUS NOCTURNIDAD		GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS	SALARIO ***** ANUAL UNITARIO	SALARIO ***** ANUAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	SEGURIDAD SOCIAL	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO	COSTE PERSONAL TOTAL
				MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	X3		34,12%		6,70%		
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €	0,00 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	18,89	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	481,55 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	378.385,06 €	129.104,98 €	507.490,04 €	34.001,83 €	541.491,88 €
	8,17	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €	0,00 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	159.696,20 €	54.488,34 €	214.184,54 €	14.350,36 €	228.534,91 €
	1,70	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	481,55 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	34.134,80 €	11.646,79 €	45.781,59 €	3.067,37 €	48.848,96 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €	0,00 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Cód. Verificación: 5792URFSESY2SCADP5SD4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 369 de 422

PERSONAL DE NUEVA CONTRATACIÓN

			COSTE SALARIAL UNITARIO												COSTE EMPRESARIAL				
1,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	481,56 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	20.012,60 €	6.828,30 €	26.840,90 €	1.798,34 €	28.639,24 €
0,41	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €	0,00 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	7.987,47 €	2.725,32 €	10.712,79 €	717,76 €	11.430,55 €
0,09	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	481,56 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	1.707,31 €	582,53 €	2.289,84 €	153,42 €	2.443,26 €
0,00	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €	0,00 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
1,83	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	481,56 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	36.598,50 €	12.487,41 €	49.085,90 €	3.288,76 €	52.374,66 €
0,75	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €	0,00 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	14.601,99 €	4.982,20 €	19.584,19 €	1.312,14 €	20.896,33 €
0,16	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	481,56 €	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	3.121,15 €	1.064,94 €	4.186,09 €	280,47 €	4.466,56 €
0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €		43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,09	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	4	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	1.829,87 €	624,35 €	2.454,23 €	164,43 €	2.618,66 €
0,04	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	0,00 €		43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	19.547,73 €	730,34 €	249,19 €	979,54 €	65,63 €	1.045,16 €
0,01	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.182,00 €	14.184,05 €	43,78 €	4	43,78 €	525,34 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.677,35 €	20.029,28 €	156,11 €	53,26 €	209,37 €	14,03 €	223,40 €
0,00	Gerente	Personal administrativo	1.111,59 €	13.339,05 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.334,76 €	17.834,80 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,25	Jefe/a de administración	Personal administrativo	1.090,04 €	13.080,45 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.270,11 €	17.511,56 €	4.377,89 €	1.493,74 €	5.871,63 €	393,40 €	6.265,02 €
0,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	1.081,86 €	12.982,35 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.245,59 €	17.388,93 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	1.094,59 €	13.135,09 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.283,77 €	17.579,85 €	8.789,93 €	2.999,12 €	11.789,05 €	789,87 €	12.578,92 €
1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	1.094,59 €	13.135,09 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.283,77 €	17.579,85 €	17.579,85 €	5.998,25 €	23.578,10 €	1.579,73 €	25.157,83 €
0,00	Oficial de 1º	Personal de talleres	1.160,99 €	13.931,89 €	0,00 €	*****	0,00 €	0,00 €	96,75 €	1.160,99 €	0,00 €	0,00 €	3.482,97 €	18.575,86 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
34,88															689.709,07 €	235.328,73 €	925.037,80 €	61.977,53 €	987.015,33 €

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	34,20%

				COSTE SALARIAL UNITARIO								COSTE EMPRESARIAL								
AÑO 5	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	SALARIO		COMPLEMENTO FESTIVOS Y DOMINGO		PLUS DE CONVENIO		PLUS TRANSPORTE		PLUS NOCTURNIDAD		***** ANUAL UNITARIO		PERSONAL EQUIVALENTE	SEGURIDAD SOCIAL	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO	COSTE PERSONAL TOTAL
				MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL	X3		34,20%	6,70%	
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	18,89	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,58 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	387.019,47 €	132.360,66 €	519.380,13 €	34.798,47 €	554.178,59 €
	8,17	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	163.340,32 €	55.862,39 €	219.202,72 €	14.686,58 €	233.889,30 €
	1,70	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,58 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	34.913,73 €	11.940,49 €	46.854,22 €	3.139,23 €	49.993,45 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,58 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	20.469,27 €	7.000,49 €	27.469,76 €	1.840,47 €	29.310,23 €
	0,41	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	8.169,73 €	2.794,05 €	10.963,78 €	734,57 €	11.698,36 €
	0,09	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,58 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	1.746,27 €	597,22 €	2.343,49 €	157,01 €	2.500,50 €

Código de verificación: 5799URFGE-SY2SCADRC5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 370 de 422

PERSONAL DE NUEVA CONTRATACIÓN

			COSTE SALARIAL UNITARIO										COSTE EMPRESARIAL					
0,00	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
1,83	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,55 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	37.433,64 €	12.802,31 €	50.235,95 €	53.601,76 €
0,75	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	14.935,19 €	5.107,84 €	20.043,03 €	21.385,91 €
0,16	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,55 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	3.192,37 €	1.091,79 €	4.284,16 €	4.571,20 €
0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,09	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	492,55 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	1.871,63 €	640,10 €	2.511,73 €	2.680,01 €
0,04	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	0,00 €	0,00 €	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	19.993,79 €	747,01 €	255,48 €	1.002,48 €	1.069,65 €
0,01	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	1.208,98 €	14.507,72 €	44,78 €	4	44,78 €	537,32 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.761,26 €	20.486,33 €	159,67 €	54,61 €	214,28 €	228,64 €
0,00	Gerente	Personal administrativo	1.136,95 €	13.643,44 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.410,86 €	18.241,78 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,25	Jefe/a de administración	Personal administrativo	1.114,91 €	13.378,94 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.344,73 €	17.911,16 €	4.477,79 €	1.531,40 €	6.009,19 €	6.411,81 €
0,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	1.106,55 €	13.278,59 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.319,65 €	17.785,73 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	1.119,57 €	13.434,82 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.358,70 €	17.981,01 €	8.990,50 €	3.074,75 €	12.065,26 €	12.873,63 €
1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	1.119,57 €	13.434,82 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.358,70 €	17.981,01 €	17.981,01 €	6.149,50 €	24.130,51 €	25.747,26 €
0,00	Oficial de 1º	Personal de talleres	1.187,48 €	14.249,80 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	98,96 €	1.187,48 €	0,00 €	0,00 €	3.562,45 €	18.999,74 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
34,88													705.447,61 € 241.263,08 € 946.710,69 € 63.429,62 € 1.010.140,30 €					

PERSONAL SUSCEPTIBLE DE SUBROGACIÓN

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	33,87%

				COSTE EMPRESARIAL				
AÑO 1	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORÍA PROFESIONAL	*****	ANUAL	SEGURIDAD	COSTE EMPRESARIAL	ABSENTISMO
				ANUAL UNITARIO	SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	SOCIAL 33,87%	SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	6,70%
	95,80	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	2.303.219,98 €	780.100,61 €	3.083.320,58 €	206.582,48 €
	1,09	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	26.262,55 €	8.895,13 €	35.157,67 €	2.355,56 €
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4,79	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	115.157,73 €	39.003,92 €	154.161,65 €	10.328,83 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	8,76	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	210.597,32 €	71.329,31 €	281.926,63 €	18.889,08 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €



ESTUDIO DE VIABILIDAD

0,00	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,44	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	10.529,57 €	3.566,36 €	14.095,93 €	944,43 €	15.040,36 €
0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.043,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
1,00	Gerente	Personal administrativo	30.709,49 €	30.709,49 €	10.401,30 €	41.110,79 €	2.754,42 €	43.865,21 €
0,75	Jefe/a de administración	Personal administrativo	10.033,67 €	7.525,25 €	2.548,80 €	10.074,05 €	674,96 €	10.749,02 €
5,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	12.797,02 €	63.985,08 €	21.671,75 €	85.656,83 €	5.739,01 €	91.395,84 €
1,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	33.211,71 €	49.817,56 €	16.873,21 €	66.690,77 €	4.468,28 €	71.159,05 €
1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	22.080,00 €	22.080,00 €	7.478,50 €	29.558,50 €	1.980,42 €	31.538,92 €
1,00	Oficial de 1ª	Personal de talleres	20.004,05 €	20.004,05 €	6.775,37 €	26.779,42 €	1.794,22 €	28.573,64 €
121,13				2.859.888,57 €	968.644,26 €	3.828.532,83 €	256.511,70 €	4.085.044,53 €

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	33,95%

AÑO 2	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	COSTE EMPRESARIAL						
				SALARIO ANU ***** UNITARIO	SALARIO SEGÚN ***** EQUIVALENTE	ANUAL	SEGURIDAD SOCIAL 33,95%	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO 6,70%	COSTE PERSONAL TOTAL
	95,80	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	2.355.777,39 €		799.786,42 €	3.155.563,81 €	211.422,78 €	3.366.986,59 €
	1,09	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	26.861,84 €		9.119,59 €	35.981,43 €	2.410,76 €	38.392,19 €
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4,79	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	117.785,53 €		39.988,19 €	157.773,71 €	10.570,84 €	168.344,55 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	8,76	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	215.402,96 €		73.129,30 €	288.532,26 €	19.331,66 €	307.863,92 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,44	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	10.769,84 €		3.656,36 €	14.426,20 €	966,56 €	15.392,76 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	24.591,64 €	0,00 €		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Cód. Verificación: 5759-URFE-SY-22-CAD-05-SD-03-WMS-01
Verificación: <https://portaltransparencia.gub.uy/portaltransparencia/verificacion>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma e-Gub. Fecha de emisión: 2022-07-22. Página 72 de 72



Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	34,03%

AÑO 3	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	COSTE EMPRESARIAL						
				ANUAL UNITARIO	SEGUN PERSONAL EQUIVALENTE	ANUAL	SEGURIDAD SOCIAL 34,03%	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO 6,70%	COSTE PERSONAL TOTAL
	95,80	Conductor/a - Laboral - *****	P	l de movimiento	25.152,79 €	2.409.534,11 €	819.964,46 €	3.229.498,57 €	216.376,40 €	3.445.874,98 €
	1,09	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	P	l de movimiento	25.152,79 €	27.474,80 €	9.349,67 €	36.824,47 €	2.467,24 €	39.291,71 €
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4,79	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	120.473,29 €	40.997,06 €	161.470,35 €	10.818,51 €	172.288,86 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	8,76	Conductor Retén - Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	220.318,26 €	74.974,30 €	295.292,56 €	19.784,60 €	315.077,17 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,44	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	11.015,60 €	3.748,61 €	14.764,21 €	989,20 €	15.753,41 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal	de movimiento	25.152,79 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,00	Gerente	Personal	administrativo	32.127,00 €	32.127,00 €	10.932,82 €	43.059,82 €	2.885,01 €	45.944,83 €
	0,75	Jefe/a de administración	Personal	administrativo	10.496,81 €	7.872,61 €	2.679,05 €	10.551,66 €	706,96 €	11.258,62 €
	5,00	Auxiliar administrativa	Personal	administrativo	13.387,71 €	66.938,57 €	22.779,19 €	89.717,76 €	6.011,09 €	95.728,85 €
	1,50	Jefe/a de tráfico	Personal	de movimiento	34.744,72 €	52.117,09 €	17.735,44 €	69.852,53 €	4.680,12 €	74.532,65 €
	1,00	Inspector/a	Personal	de movimiento	23.099,19 €	23.099,19 €	7.860,65 €	30.959,85 €	2.074,31 €	33.034,16 €
	1,00	Oficial de 1º	Personal	de talleres	20.927,41 €	20.927,41 €	7.121,60 €	28.049,01 €	1.879,28 €	29.928,29 €

2.991.897,92 €	1.018.142,86 €	4.010.040,79 €	268.672,73 €	4.278.713,52 €

Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Porcentaje de seguridad social	34,20%

Figure 1. The effect of the number of trials on the mean accuracy of the responses. The error bars represent the standard error of the mean.

AÑO 5	PERSONAL EQUIVALENTE	PERFIL PROFESIONAL	CATEGORIA PROFESIONAL	COSTE EMPRESARIAL					
				ANUAL UNITARIO	ANUAL EN PER EQUIVALENTE	SEGURO SOCIAL 34,20%	COSTE EMPRESARIAL SEGÚN PERSONAL EQUIVALENTE	ABSENTISMO 6,70%	COSTE PERSONAL TOTAL
	95,80	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	2.520.755,59 €	862.098,41 €	3.382.854,01 €	226.651,22 €	3.609.505,22 €
	1,09	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	28.743,01 €	9.830,11 €	38.573,11 €	2.584,40 €	41.157,51 €
	0,00	Conductor/a - Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	4,79	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	126.034,20 €	43.103,70 €	169.137,90 €	11.332,24 €	180.470,14 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor/a vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	8,76	Conductor Retén - Laboral - *****	de movimiento	26.313,82 €	230.487,91 €	78.826,87 €	309.314,78 €	20.724,09 €	330.038,87 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén- Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,44	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	11.524,07 €	3.941,23 €	15.465,30 €	1.036,18 €	16.501,48 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Laboral - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00	Conductor Retén vacío - Domingo y festivos - *****	Personal de movimiento	26.313,82 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	1,00	Gerente *****	Personal administrativo	33.609,95 €	33.609,95 €	11.494,60 €	45.104,56 €	3.022,01 €	48.126,56 €
	0,75	Jefe/a de administración	Personal administrativo	10.981,33 €	8.236,00 €	2.816,71 €	11.052,71 €	740,53 €	11.793,24 €
	5,00	Auxiliar administrativa	Personal administrativo	14.005,68 €	70.028,38 €	23.949,71 €	93.978,08 €	6.296,53 €	100.274,61 €
	1,50	Jefe/a de tráfico	Personal de movimiento	36.348,50 €	54.522,75 €	18.646,78 €	73.169,53 €	4.902,36 €	78.071,89 €
	1,00	Inspector/a	Personal de movimiento	24.165,42 €	24.165,42 €	8.264,58 €	32.430,00 €	2.172,81 €	34.602,81 €
	1,00	Oficial de 1ª	Personal de talleres	21.893,40 €	21.893,40 €	7.487,54 €	29.380,94 €	1.968,52 €	31.349,46 €
	121,13				3.130.000,69 €	1.070.460,23 €	4.200.460,92 €	281.430,88 €	4.481.891,80 €

COSTE DEL PERSONAL TOTAL	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	
Personal de nueva contratación	920.697,84 €	940.701,10 €	964.347,46 €	987.015,33 €	1.010.140,30 €	4.824.471,04 €
Personal susceptible de subrogación	4.085.044,53 €	4.185.584,8 €	4.278.713,52 €	4.379.288,60 €	4.481.891,80 €	21.405.696,94 €
	5.005.742,37 €	5.126.285,9 €	5.243.060,98 €	5.366.303,93 €	5.492.032,11 €	26.230.167,98 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y2ZAD85D46WVNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.es/validacion/5779JRFGE5Y2ZAD85D46WVNS
Documento firmado electrónicamente por el Cabildo de Lanzarote

11.2.4. COSTES DE EXPLOTACIÓN.

Los ***** de funcionamiento hacen referencia a aquellos costes derivados de la ejecución del servicio, con lo cual comprenden los gastos, independientes de los costes de personal, necesarios para realizar las prestaciones objeto del contrato.

El dimensionamiento de las distintas partidas que componen los citados ***** se ha calculado en base a los servicios que normalmente son prestados para la tipología de actividad económica desarrollada, así como los ***** de explotación de entidades adjudicatarias que prestan servicios similares, llevándose a cabo una media de los mismos y extrapolándose en función de las características del contrato en cuestión.

Los citados costes están compuestos por las siguientes partidas:

- **Servicios exteriores**, estos incluyen todos los ***** necesarios para la óptima prestación de los servicios principales, los cuales se han desagregado en los siguientes capítulos:
 - *Arrendamientos y cánones*: comprende los ***** devengados por el alquiler o arrendamiento operativo de bienes inmuebles por la obligación de disponer de instalaciones en municipios de la isla, estableciéndose su coste en virtud del coste medio de alquiler en la zona.
 - *Reparaciones y conservaciones*. Comprende los ***** derivados de limpieza y mantenimiento que se debe realizar a los medios materiales (vehículos, instalaciones, infraestructuras de transporte), así como los costes relativos al mantenimiento del sistema informático.
 - *Servicios de profesionales independientes*. Recoge todos aquellos ***** relativos a servicios que satisfacen profesionales, comprendiendo honorarios por abogados, auditorías, asesorías, etc.
 - *Primas de seguro*. Son las cuantías referentes a las primas por los seguros de los vehículos que conforman la flota, así como el correspondiente seguro obligatorio de viajeros.
 - *Servicios bancarios y similares*. Recoge los ***** por concepto de mantenimiento de cuentas bancarias, comisiones, intereses, etc.
 - *Publicidad, propaganda y r. públicas*. Comprende los ***** derivados de campañas de comunicación y material divulgativa sobre los servicios de transporte.
 - *Suministros*. Comprende todas aquellas partidas a satisfacer por el suministro, tanto de la electricidad, agua, combustible, etc., así como los suministros de material necesarios para el desarrollo de las prestaciones, tales como consumibles, equipamiento para el personal, etc.

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 376 de 422

- **Otros servicios.** Se establece los correspondientes ***** por servicios prestados por entidades diferentes e independientes de la entidad adjudicataria, que no son ejecutados directamente por ésta, pero que resultan necesarios para una correcta ejecución del servicio, como son los ***** de prevención de riesgos laborales, seguridad y vigilancia, etc.

Asimismo, se hace constar que para la determinación de los ***** relativos a la flota de vehículos, se ha atendido a los datos aportados por los datos publicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, que, en virtud de las características de este servicio, obteniéndose los siguientes costes:

CÁLCULO DE GASTOS
PRIMAS DE SEGUROS

Seguro de vehículos	201.924,00 €
Precio unitario/anual	3.365,40 €
Nº vehiculos	60

TRIBUTOS

visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo	71.658,00 €
Precio unitario/anual	1.194,30 €
Nº vehiculos	60

SUMINISTROS

Combustible	2.304.990,69 €
Consumo medio	30,00 litros/100k m
Consumo medio/km	0,3
Km recorridos/año	6.472.300,7 6
Consumo	1.941.690,2 3
Precio litro en surtidor	1,19 litros
Disolución de urea	40.479,00 €
Precio unitario anual	809,58 €
Nº vehículos	50
Electricidad – Puntos de recarga	38.751,91 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 377 de 422

Autonomía/vehículo	350	km
km recorridos/año	270.191,25	km
Consumo	120,00	kWh/100k m
Consumo/km	1,20	kWh/km
Consumo anual	324.229,50	kWh
	324,23	MWh
Precio Electricidad (11/2024)	119,52 €	€/Mwh

REPARACIÓN Y CONSERVACIÓN
Neumáticos
551.404,85 €

Precio medio de un neumático	715,58 €	./unidad
Duración media neumáticos	70.000,00	km
Km recorridos/año	6.742.492,0	1
Nº vehículos	60	
km recorridos/vehículo	112.374,87	
Nº cambios a realizar/vehículo	1,60535524	
Nº neumáticos/vehículo	8	
Nº neumáticos	480	

Otras reparaciones y conservación de guaguas
1.149.736,48 €

Coste medio por km	0,170521 €	
Km recorridos/año	6.742.492,0	1

Lubricantes y aceites
134.849,84 €

Consumo medio	20	l/100km
Consumo medio/km	0,20	
km recorridos/anuales	6.742.492,0	1
Precio medio	0,020	€/km

Por otro lado, para la determinación de los ***** de electricidad y agua de las instalaciones fijas, se ha partido de los consumos en la última anualidad, así como los precios de mercado existentes, resultando,

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 378 de 422

Cód. Validación: JRGFESY23CAD6C5D43WN5
 Verificación: <https://bldelanzarote.sedelectronica.es/boletindelanzarote>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 379 de 422

Cód. Validación: 2
Verificación: https://www.sedelectronica.es/Documentos/financiad

						COSTE POTENCIA CONTRATADA				
N.º	ÁREA	CUPS	NOMBRE	*****	*****	P3	P4	P5	P6	
1	TRANSPORTES	ES0031601262112001XWOF	AV ***** 0, *****	2.0 TD	622,065120 €	252,872000 €				

2	TRANSPORT ES	1002233004H YOF	RB ***** O, EDI ESTC.GUAGUAS, LOC-2, *****	2.0 TD	197,538000 €	80,300000 €	80,300000 €			
3	TRANSPORT ES	ES0031601002233014H QOF	RB ***** O, BOMBA C.I., *****	2.0 TD	311,032560 €	126,436000 €	126,436000 €			
4	TRANSPORT ES	1002233016H HOF	RB ***** O, EDI ESTC.GUAGUAS, ARRECIF	2.0 TD	154,887750 €	62,962500 €	62,962500 €			
5	TRANSPORT ES	ES0031601206352002T FOF	***** PANT.LUMINOS	2.0 TD	€	83,950000 €	83,950000 €			
6	TRANSPORT ES	ES0031601309491001V ZOF	*****	2.0 TD	*****	,950000 €	83,950000 €			
7	TRANSPORT ES	ES0031601309498001E EOF	*****	2.0 TD	206,517000 €	83,950000 €	83,950000 €			
8	TRANSPORT ES	ES0031601309493002N ZOF	*****	2.0 TD	206,517000 €	83,950000 €	83,950000 €			
9	TRANSPORT ES	ES0031601002233001H AOF	RB ***** O, ESTC.GUAGUAS, GAR, ESTACION, *****	3.0 TD	399,300766 €	252,335961 €	135,816172 €	123,52476 0 €	79,252998 €	222,937766 €
10	TRANSPORT ES	ES0031601310517001Y FOF	RB ISLAS CANARIAS O, FTE INSTITUT, DEL *****	3.0 TD	289,384459 €	182,874945 €	98,429787 €	89,521856 €	57,436869 €	161,569249 €
TOTAL					2.800,28 €	1.293,58 €	1.092,62 €	213,05 €	136,69 €	384,51 €

COSTE TÉRMINO ENERGÍA									
N.º	ÁREA	CUPS	NOMBRE	*****	*****	P3	*****	*****	
1	TRANSPORT ES	ES0031601262112001X WOF	AV *****	2.0 TD	0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
2	TRANSPORT ES	ES0031601002233004H YOF	RB ***** O, *****	2.0 TD	0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
3	TRANSPORT ES	ES0031601002233014H QOF	RB ***** O, *****	2.0 TD	0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
4	TRANSPORT ES	ES0031601002233016H HOF	RB ***** O, ***** ARRECIF	2.0 TD	0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
*****					0,10900 €	0 €	0,10900 €		
6	TRANSPORT ES	1309491001V ZOF	AV *****	2.0 TD	0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
7	TRANSPORT ES	ES0031601309498001E EOF	*****		0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
8	TRANSPORT ES	ES0031601309493002N ZOF	*****	2.0 TD	0,10900 €	0,10900 €	0,10900 €		
9	TRANSPORT ES	ES0031601002233001H AOF	RB ***** O, *****	3.0 TD	0,192859 €	0,142759 €	0,122928 €	0,104658 €	0,116523 €



Cód. Verificación: 0370-PR-EG-28CA
Verificación: https://sede. Lanzarote.es/verificacion
Documento firmado electrónicamente
Código de Verificación: 0370-PR-EG-28CA
Verificación: https://sede. Lanzarote.es/verificacion
Documento firmado electrónicamente

ESTUDIO DE VIABILIDAD

10	TRANSPORT ES	ES0031601310517001Y FOF	RB ISLAS CANARIAS O, ***** DEL *****	3.0 TD	0,192859 €	67364 €	0,142759 €	0,122928 €	0,104658 €	0,116523 €

COSTE ENERGÍA CONSUMIDA										
N.º	ÁREA	CUPS	NOMBRE	*****	P1	P2	P3	P4	P5	**
1	*****	***** 521 F	AV *****	TD	261,382000 €	226,284000 €	1.374,92600 0 €			
2	TRANSPORT ES	ES0031601002233004H YOF	RB ***** O, EDI ESTC.GUAGUAS, LOC-2, *****	2.0 TD	291 *0250*	290 *	470,662000 €			
3	TRANSPORT ES	ES0031601002233014H QOF	RB ***** O, BOMBA C.I., *****	2.0 TD	3,270000 €	3,924000 €	7,194000 €			
4	TRANSPORT ES	ES0031601002233016H HOF	RB ***** O, EDI ESTC.GUAGUAS, ARRECIF	2.0 TD	92,759000 €	91,451000 €	211,569000 €			
5	TRANSPORT ES	ES0031601206352002T FOF	AV ***** PANI.LUMINOS	2.0 TD	220,452500 €	221,597000 €	539,332000 €			
6	TRANSPORT ES	ES0031 ***** 1001V	AV ***** P ***** C	2.0 TD	224,213000 €	234,241000 €	572,359000 €			
7	TRANSPORT ES	ES0031601309498001E EOF	AV ***** P ***** COSTA *****	2.0 TD	216,910000 €	214,076000 €	532,465000 €			
8	TRANSPORT ES	ES0031601309493002N ZOF	***** IO, P ***** C	2.0 TD	255,223500 €	256,150000 €	380,519000 €			
9	TRANSPORT ES	***** 601 ***** 00**8300* *	RB ***** O, *****	3.0 TD	1.232,56186 9 €	1.038,32834 8 €	935,356968 €	616,36099 2 €	286,86757 8 €	##### ##
10	TRANSPORT ES	ES0031601310517001Y FOF	***** O, FTE INSTITUT, DEL *****	3.0 TD	100,286680 €	123,327268 €	94,649217 €	60,357648 €	24,594630 €	529,247466 €
TOTAL					2.898,36 €	2.700,60 €	5.119,03 €	676,72 €	311,46 €	4.323,47 €

Coste por potencia	5.920,72 €
Coste por energía	16.029,65 €
Financiación bono social fijo	27,515160 €

Días/año 365
€/año 0,006282 €

Cód. Validación: 5770JURFEGESV23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma

	Nº contadores*	12
Impuesto sobre electricidad		13.483,94607977 €
	%	5,11269632%
	€	21.977,88 €
	Nº contadores*	12
Alquiler equipos medida		116,32132440 €
	Días/año	365
	€/día	0,02655738 €
	Nº contadores*	12

*NOTA: La totalidad de contadores es el resultado de la sumatoria de los contadores de las infraestructuras existentes y la estimación de dos contadores de la infraestructura de la *****

En cuanto al consumo de electricidad de la ***** se ha estimado su costo en virtud del gasto de electricidad de infraestructuras similares, siendo éste proporcional a las condiciones y uso previsto de la ***** resultando una cuantía de:

Coste estimado del consumo de electricidad de la *****	11.113,34 €

Por tanto, el coste total de la partida por suministro de electricidad en las instalaciones fijas resulta de:

		46.691,48 €

Cód. Validación: 5779JRF6ESV23CADCC5D4QWN5
Verificación: <https://cabildoelanzarote.es/elelectronica/es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPubli



PERIODO	m3	PRECIO	IMPORTE C.SERV. CALIBRE	COSTE TOTAL
19/12/2022 - 16/02/2023	698,00	2,09 €	4,00	1.462,82 €
16/02/2023 - 17/04/2023	79,00	2,09 €	4,00	169,11 €
17/04/2023 - 19/06/2023	76,00	2,09 €	4,00	162,84 €
19/06/2023 - 17/08/2023	78,00	2,09 €	4,00	167,02 €
17/08/2023 - 23/10/2023	96,00	2,09 €	4,00	204,64 €
23/10/2023 - 26/12/2023	144,00	2,09 €	4,00	304,96 €
26/12/2023 - 19/02/2024	179,00	2,09 €	4,00	378,11 €
19/02/2024 - 19/04/2024	221,00	2,09 €	4,00	465,89 €
19/04/2024 - 19/06/2024	238,00	2,09 €	4,00	501,42 €
19/06/2024 - 19/08/2024	214,00	2,09 €	4,00	451,26 €
19/08/2024 - 18/10/2024	306,00	2,09 €	4,00	643,54 €
	2.329,00			4.911,61 €

INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS							
PERIODO	m3	PRECIO AGUA	PRECIO S.A.	AMIENTOS	IMPORTE C.SERV. CALIBRE	COSTE TOTAL	
13/12/2022 - 10/02/2023	164,00	2,09 €		0,52 €	10,00 €	438,04 €	
10/02/2023 - 13/04/2023	92,00	2,09 €		0,52 €	10,00 €	250,12 €	
13/04/2023 - 13/06/2023	86,00	2,09 €		0,52 €	10,00 €	234,46 €	

Cód. Validación: 5779JREGESV23CAD6C5D4QWN5
Verificación:
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 383 de 422





13/06/2023 - 18/08/2023	93,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	252,73 €
18/08/2023 - 16/10/2023	90,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	244,90 €
16/10/2023 - 18/12/2023	106,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	286,66 €
18/12/2023 - 12/02/2024	98,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	265,78 €
12/02/24 - 15/04/24	119,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	320,59 €
15/04/24 - 13/06/2024	151,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	404,11 €
13/06/2024 - 12/08/2024	123,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	331,03 €
12/08/2024 - 14/10/2024	285,00	2,09 €	0,52 €	10,00 €	753,85 €
1.407,00					3.782,27 €

PARADA PREFERENTE *****					
PERIODO	m3	PRECIO AGUA	PRECIO SANEAMIENTO	IMPORTE C.SERV. CALIBRE	COSTE TOTAL
30/12/22 - 1/03/23	25,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	73,25 €
01/03/23 – 25/04/23	27,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	78,47 €
25/04/23 – 29/06/23	65,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	177,65 €
29/06/23 – 01/09/23	76,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	206,36 €
01/09/23 - 02/11/23	64,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	175,04 €
02/11/23 – 05/01/24	101,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	271,61 €
05/01/2024 - 27/02/2024	126,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	336,86 €
27/02/2024 - 29/04/2024	93,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	250,73 €
29/04/24 - 28/06/2024	104,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	279,44 €
28/06/2024 - 27/08/2024	163,00	2,09 €	0,52 €	8,00 €	433,43 €

Cód. Validación: 5779JREFESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 384 de 422



844,00

2.282,84 €

En cuanto al consumo de agua de la ***** se ha estimado su coste en virtud ** gasto de agua de infraestructuras similares, siendo éste proporcional a las condiciones y uso previsto de la ***** resultando una cuantía de:

Coste estimado del consumo de agua de la ***** 4.632,45 €

Por tanto, el coste total de la partida de suministro de agua en las instalaciones fijas resulta un total de:

COSTE TOTAL SUMINISTRO DE AGUA EN INSTALACIONES FIJAS	15.609,17 €

Por último, para la estimación de los ***** por publicidad, se ha partido de las siguientes premisas:

PUBLICIDAD

	28 días	1 año	Producción
Autobuses ***** con rotulación normal 3 caras	1.860 €	1.710 €/mes	925 €/autobus
Autobuses ***** con Laterales Plus + trasera normal	2.860 €	2.590 €/mes	1.360 €/autobus
Autobuses ***** con Trasera Integral + laterales	4.290 €	3.960 €/mes	1.270 €/autobus

IVA no incluido en los precios

Nº guaguas totales 60
Nº de guaguas con publicidad 50%
Coste unitario/guagua 1.360,00 €

COSTE TOTAL PUBLICIDAD EN GUAGUAS	40.800,00 €

Cód. Verificación: 5779JREGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 385 de 422

PUBLICIDAD EN MUPIS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA *

PUBLICIDAD EN MUPIS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: CAMPAÑAS DE CORTA DURACIÓN

	Nº caras	Soportes	Duración	Alquiler	Impresión
Circuito de 30 mupis en Las Palmas de Gran Canaria	30	Mupis / Marquesinas	1 semana	5.800 €	790 €
Circuito de 98 mupis en Las Palmas de Gran Canaria	98	Mupis / Marquesinas	1 semana	13.300 €	1.330 €
Circuito de 105 mupis en Las Palmas de Gran Canaria	105	Mupis / Marquesinas	1 semana	14.200 €	1.375 €

IVA no incluido en los precios

PUBLICIDAD EN MUPIS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: CAMPAÑAS DE LARGA DURACIÓN

	6 meses	1 año	Impresión
Mupis en Las Palmas	690 €/mes	640 €/mes	90 €/cartel

IVA no incluido en los precios

Coste unitario

640 €/MES

Meses

12

COSTE TOTAL PUBLICIDAD MUPIS

7.680,00 €

Cód. Validación: 5779JREGESY23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPública

- **Tributos**, comprende todos aquellos ***** que debe abonar la entidad adjudicataria en materia de impuestos o tasas, básicamente por la prestación de servicios públicos o administrativos, tales como tasas de gestión de residuos, saneamiento y similares, ITV, IAE, IVTM, etc.

Por tanto, en virtud de las partidas descritas anteriormente, se obtiene que los ***** derivados de la ejecución del contrato, independientes a los costes de personal, resultan los siguientes, para la primera anualidad del contrato:

***** DE EXPLOTACIÓN	
Concepto	Importe
1. SERVICIOS EXTERIORES	5.776.547,42 €
ARRENDAMIENTOS	300.000,00 €
Alquiler de dos instalaciones fijas cubiertas	300.000,00 €
REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	2.319.781,17 €
Limpieza y mantenimiento de las instalaciones	3.600,00 €
Limpieza y mantenimiento de los vehículos tipo turismo	3.600,00 €
Neumáticos	551.404,85 €
Lubricantes y aceites	134.849,84 €
Otras reparaciones y conservación de guaguas	1.149.736,48 €
Mantenimiento informático, licencias, actualizaciones, etc.	6.000,00 €
Mantenimiento sistema de información, autorizaciones, tarjetas, reclamaciones, inspección y sanciones del sistema de transporte regular de viajeros	53.000,00 €
Mantenimiento SAE, equipos embarcados de ticketing, pago mediante EMV y sistema de información al viajero.	86.100,00 €
Mantenimiento de las infraestructuras *****	
***** Parada preferente de *****	300.000,00 €
Mantenimiento de placas fotovoltaicas	2.390,00 €
Mantenimiento de pantallas grandes LED	29.100,00 €
SERVICIOS PROFESIONALES INDEPENDIENTES	720,00 €
Honorarios Asesorías, notarios, abogados, etc.	720,00 €
PRIMAS DE SEGUROS	231.924,00 €
Seguro de vehículos	201.924,00 €
Seguro Obligatorio de Viajeros	30.000,00 €

Cód. Validación: 5779JRFGEYSY23 *** D6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanza.es/sedelectronica/es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 387 de 422

SERVICIOS BANCARIOS Y SIMILARES	540,00 €
Comisiones, etc.	540,00 €
PUBLICIDAD, PROPAGANDA Y RELACIONES PÚBLICAS	48.480,00 €
Material divulgativo, campañas, etc.	48.480,00 €
SUMINISTROS	2.482.702,25 €
Consumibles de oficina	960,00 €
Telefonía / Internet	3.600,00 €
Electricidad - Instalaciones fijas	46.691,48 €
Electricidad - Puntos de recarga	38.751,91 €
Agua	15.609,17 €
Combustible	2.304.990,69 €
Disolución de urea	40.479,00 €
Equipamiento y EPI's para el personal	31.200,00 €
Equipamiento y comunicaciones	420,00 €
OTROS SERVICIOS	392.400,00 €
Plan de formación del personal	23.400,00 €
Desratización y control de plagas de las instalaciones	3.120,00 €
Prevención de riesgos laborales y vigilancia de salud	35.880,00 €
Seguridad y vigilancia de las infraestructuras	330.000,00 €
2. TRIBUTOS	73.777,05 €
Impuesto de actividades económicas (IAE)	1.159,05 €
Tasas locales por gestión de residuos y similares	960,00 €
Otras tasas (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo)	71.658,00 €
TOTAL ***** DE EXPLOTACIÓN (1+2)	5.850.324,46 €

11.2.5. ***** GENERALES.

El concepto de ***** generales de estructura hace referencia a aquellos que tienen que tenerse en cuenta en la hora de determinar el precio del contrato, deducidos de los conceptos que integran el presupuesto base de licitación, y que no guardan una relación directa con la ejecución del contrato ni con las obligaciones derivadas de este; es decir, son aquellos desembolsos relacionados con un proyecto de cualquier tipo por el mero hecho de tener una actividad en funcionamiento y engloba los ***** necesarios para no cesar la actividad, pero que no están directamente relacionados

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 388 de 422

con los productos o servicios que se ofrecen y por tanto no aumentan los beneficios de la empresa. En definitiva, se trata de ***** que no tienen la consideración de coste del servicio, porque no dependen directamente de la prestación de este, sino que constituyen realmente costes derivados de la actividad general de la empresa contratista, y que pueden responder a conceptos más o menos habituales y normalizados en el mercado.

Por tanto, atendiendo que la totalidad de los costes a los que se incurre por el desarrollo de la actividad económica que nos ocupa están contemplados en el presupuesto que se determina en el presente documento, se ha considerado determinar el porcentaje del **5,00%** sobre el importe resultante de la suma de los costes de personal y de explotación (sin incluir las tasas y tributos ni canon) correspondientes en el ejercicio en cuestión.

Los ***** generales se encuentran reflejados en el flujo de explotación que se encuentra establecido en el apartado 12 del presente documento.

Asimismo, para la determinación de los ***** generales, dado que están calculados en virtud de los ***** de personal y de explotación, tiene incluido la respectiva tasa de actualización para el establecimiento de los costes.

11.3. ESTRUCTURA DE INGRESOS.

La entidad concesionaria recuperará la inversión a realizar y los ***** derivados de la explotación de los servicios, de las fuentes que se describen a continuación, optándose por un mecanismo de retribución de la entidad concesionaria mediante un sistema de pago por demanda, en aras de posibilitar una transferencia mayoritaria del riesgo de disponibilidad y de demanda, así como garantizar la eficiencia económica y presupuestaria.

Asimismo, el sistema retributivo considerado no incorpora, en ningún caso, mecanismos que garanticen unos ingresos mínimos a la entidad concesionaria, en la medida que el modelo de gestión – financiación se ha estructurado a riesgo y ventura del mismo. En este sentido, el inicio del devengo de la retribución de dicha entidad únicamente se producirá conforme se vayan adquiriendo billetes de acuerdo con las tarifas y modalidades de billetes y bonos establecidos y regulados en la correspondiente Ordenanza reguladora, así como por el ingreso de otros conceptos que se indican a continuación.

Por tanto, la retribución que la entidad concesionaria recibirá por la explotación del servicio provendrá de las fuentes que se describen a continuación.

11.3.1. VENTA DE BILLETES.

Se parte de la información disponible facilitada por el ***** de viajeros y la recaudación por venta de billetes durante los últimos cinco años.

Teniendo en cuenta que en los años 2020 ***** vivió una emergencia sanitaria provocada por el COVID'19. Los datos obtenidos en el año 2022 corroboran la hipótesis de una recuperación de los viajeros previos a la pandemia.

Como tarifa media se ha aplicado la tarifa media ponderada obtenida de los últimos dos años calculada a partir de los viajeros transportados y los ingresos obtenidos de cada año.

Año	Viajeros	Ingresos	Recaudación media por viajero
2018	3.245.746	6.051.695,00 €	1,86 €
2019	3.143.073	5.816.662,00 €	1,85 €
2020	1.356.988	2.417.563,00 €	1,78 €
2021	1.634.284	3.001.266,00 €	1,84
2022	2.724.020	5.103.107,00 €	1,87 €

Para el cálculo de los ingresos obtenidos por la venta de billetes se ha partido de la hipótesis de que, dado el crecimiento observado para el 2025, la venta de billetes se habrá recuperado alcanzando el volumen del año 2019 ya que, el crecimiento observado en el turismo en la isla de ***** en los últimos años después de la pandemia así lo reflejan, previéndose un incremento del número de viajeros en el orden del 2,00%.

Con lo cual, la previsión de ingresos por este concepto supone unos importes del orden de:

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Precio medio del billete	1,85 €	1,85 €	1,85 €	1,85 €	1,85 €
Nº de billetes	3.205.934	3.270.053	3.335.454	3.402.163	3.470.207
Totales	5.934.828,68 €	6.053.525,25 €	6.174.595,76 €	6.298.087,67 €	6.424.049,43 €

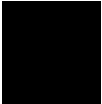
Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Precio medio del billete	1,85 €	1,85 €	1,85 €	1,85 €	1,85 €
Nº de billetes	3.539.611	3.610.403	3.682.611	3.756.263	3.831.388
Totales	6.552.530,42 €	6.683.581,02 €	6.817.252,64 €	6.953.597,70 €	7.092.669,65 €

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
Precio medio del billete	1,85 €	1,85 €	1,85 €	1,85 €	1,85 €	
Nº de billetes	3.908.016	3.986.177	4.065.900	4.147.218	4.230.162	
Totales	7.234.523,04 €	7.379.213,51 €	7.526.797,78 €	7.677.333,73 €	7.830.880,41 €	102.633.466,69 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 391 de 422



11.3.2. INGRESOS POR BONOS.

Existen una serie de bonos como medio de pago que se encuentran actualmente bonificados en diferentes porcentajes respecto al billete ordinario, resultando:

- Bono Joven: 30% de subvención.
- Bono familia numerosa: 30% de subvención.
- Bono de Discapacidad: 50% de subvención.
- Bono Desempleado: 30% de subvención.
- Bono Jubilado: 30% de subvención.
- Bono Estudiante: 50% de subvención
- Bono Pensionista Especial: 60% de subvención
- Bono Residente Canario: Precio: 20€ para viajes ilimitados durante 30 días.

Para el cálculo de los ingresos obtenidos por el uso de bonos se ha partido del número de viajes con bono año por habitante para el 2022, que fue de 15,38, previéndose un incremento en el orden del 2,00%.

Con lo cual, la previsión de ingresos por este concepto supone unos importes del orden de:

INGRESOS POR BONOS

DATOS DE PARTIDA	2022
Nº de viajes con bono/año/habitante	15,38
Nº habitantes año 2024	166.649,64

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Precio medio del billete	1,830 €	1,830 €	1,830 €	1,830 €	1,830 €
Nº de habitantes	169.386	171.508	173.355	175.419	*77.50* *
de viajes con bono/año/habitante	15,69	16,00	16,32	16,65	16,98
Nº de viajes con bono	2.657.266	2.744.363	2.829.391	2.920.335	3.014.203
Totales	4.861.916,92 €	5.021.275,40 €	5.176.848,65 €	5.343.247,06 €	5.514.993,97 €

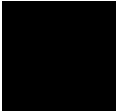
Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Precio medio del billete	1,830 €	1,839 €	1,839 €	1,839 €	1,839 €
Nº de habitantes	179.620	180.570	181.747	182.884	*84.07* *
de viajes con bono/año/habitante	17,32	17,67	18,02	18,38	18,75
Nº de viajes con bono	3.111.088	3.190.097	3.275.108	3.361.501	3.451.080
Totales	5.692.261,31 €	5.865.716,20 €	6.022.028,91 €	6.180.881,31 €	6.345.592,71 €

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
Precio medio del billete	1,839 €	1,839 €	1,839 €	1,839 €	1,839 €	
Nº de habitantes	185.276	186.483	187.699	188.922	*90.15* *	
de viajes con bono/año/habitante	19,12	19,51	19,90	20,29	20,70	
Nº de viajes con bono	3.543.046	3.637.463	3.734.396	3.833.912	3.936.080	
Totales	6.514.693,43 €	6.888.300,43 €	6.866.533,81 €	7.049.516,84 €	7.237.376,10 €	90.381.183,05 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y2CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.es/sede/la-plataforma-es-publico-cc-0101
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico-Gobierto



11.3.3. PUBLICIDAD.

La estimación de ingresos publicitarios en los vehículos de este servicio se realiza partiendo de la base del importe de ventas por publicidad ***** 3000,00 €, la cual se actualiza en base al índice de precios canario previsto para el año 2023 en un 3,9% y a partir del año 2024, en un 2,00%.

Con lo cual, la previsión de ingresos por este concepto supone unos importes del orden de:

PUBLICIDAD

Datos de partida	2022	2023	2024
Ventas	3.000,00 €	3.117,00 €	3.179,34 €

Tasa de actualización	3,90%	2,00%

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Venta por publicidad	3.242,927 €	3.307,785 €	3.373,941 €	3.441,420 €	3.510,248 €
Totales	3.242,93 €	3.307,79 €	3.373,94 €	3.441,42 €	3.510,25 €

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Venta por publicidad	3.580,453 €	3.652,062 €	3.725,104 €	3.799,606 €	3.875,598 €
Totales	3.580,45 €	3.652,06 €	3.725,10 €	3.799,61 €	3.875,60 €

Tasa de actualización	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
Venta por publicidad	3.953,110 €	4.032,179 €	4.112,815 €	4.195,072 €	4.278,973 €	56.081,285 €
Totales	3.953,11 €	4.032,18 €	4.112,82 €	4.195,07 €	4.278,97 €	56.081,29 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona



11.3.4. ALQUILER DE LOCALES.

Los ingresos obtenidos por el alquiler de los locales situados en la

se han estimado considerando el alquiler medio en la ciudad de en diciembre de 2024 obtenido de la oferta disponible en páginas especializadas, suponiendo un coste de 10,01 €/m², previéndose un incremento en el orden del 2,00%.

Por otro lado, se ha considerado que el alquiler medio corresponde al 60% de la superficie disponible para alquiler en la Estación.

Con lo cual, la previsión de ingresos por este concepto supone unos importes del orden de:

Datos de partida		2024
Precio medio de alquiler en *****	(€/m2)	10,01 €
% de ocupación medio		60,00%

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
precio medio de alquiler	10,21 €	10,41 €	10,62 €	10,84 €	11,05 €
% medio de ocupación	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%
superficie objeto de alquiler	5.100,00	5.100,00	5.100,00	5.100,00	5.100,00
Venta por alquiler	31.243,212 €	31.868,076 €	32.505,438 €	33.155,547 €	33.818,657 €
Totales	31.243,21 €	31.868,08 €	32.505,44 €	33.155,55 €	33.818,66 €

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
precio medio de alquiler	11,27 €	11,50 €	11,73 €	11,96 €	12,20 €
% medio de ocupación	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%
superficie objeto de alquiler	5.100,00	5.100,00	5.100,00	5.100,00	5.100,00
Venta por alquiler	34.495,031 €	35.184,931 €	35.888,630 €	36.606,402 €	37.338,530 €
Totales	34.495,03 €	35.184,93 €	35.888,63 €	36.606,40 €	37.338,53 €

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
precio medio de alquiler	12,45 €	12,70 €	12,95 €	13,21 €	13,47 €	
% medio de ocupación	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%	60,00%	
superficie objeto de alquiler	5.100,00	5.100,00	5.100,00	5.100,00	5.100,00	
Venta por alquiler	38.085,301 €	38.847,01 €	39.623,947 €	40.416,426 €	41.224,755 €	540.301,891 €
Totales	38.085,30 €	38.847,01 €	39.623,95 €	40.416,43 €	41.224,75 €	540.301,89 €

11.3.5. TARIFA A APORTAR POR LA ADMINISTRACIÓN.

La sostenibilidad económica – financiera de la concesión resulta de la siguiente ecuación de equilibrio:

$$\text{Ingresos} = \text{Costes de explotación} + \text{Beneficio industrial}$$

En cuanto al **BENEFICIO INDUSTRIAL**, se hace constar que es aquella parte del precio final que se corresponde con el beneficio de la entidad concesionaria, junto con el coste de ejecución del contrato y los ***** generales de estructura, contemplándose un porcentaje del **6,00%** sobre el importe resultante de la suma de los costes de personal, ***** de explotación de servicios exteriores, ***** de amortización y financieros, correspondientes al ejercicio en cuestión.

Por tanto, dicho concepto supone para cada anualidad del contrato:

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
BENEFICIO INDUSTRIAL (sobre I+II.1+IV+V)	675.285,78 €	707.518,12 €	730.302,19 €	757.309,30 €	785.868,67 €

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
BENEFICIO INDUSTRIAL (sobre I+II.1+IV+V)	812.279,39 €	836.153,08 €	857.974,41 €	879.589,24 €	902.540,13 €

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
BENEFICIO INDUSTRIAL (sobre I+II.1+IV+V)	960.106,04 €	1.002.305,47 €	1.019.767,89 €	1.126.545,69 €	1.186.143,99 €	13.239.689,38 €

Con los ingresos estimados no se cubre los costes de explotación y beneficio industrial, requiriéndose que El Cabildo aporte una tarifa para cubrir el déficit y que no haya una ruptura del equilibrio económico de la concesión, además de que el contrato sea viable.

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Ingresos (billetes, bonos, publicidad, alquileres)	10.831.231,74 €	11.109.976,52 €	11.387.323,79 €	11.677.931,70 €	11.976.372,30 €
Coste de Explotación	11.867.654,50 €	12.417.976,54 €	12.811.109,79 €	13.274.935,57 €	13.764.907,46 €
Beneficio Industrial	675.285,78 €	707.518,12 €	730.302,19 €	757.309,30 €	785.868,67 €

Diferencia -1.711.708,54 € -2.015.518,14 € -2.154.088,19 € -2.354.313,17 € -2.574.403,83 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 398 de 422

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Ingresos (billetes, bonos, publicidad, alquileres)	12.282.867,21 €	12.588.134,22 €	12.878.895,29 €	13.174.885,02 €	13.479.476,49 €
Coste de Explotación	14.219.202,16 €	14.631.512,99 €	15.009.924,27 €	15.385.206,90 €	15.783.076,68 €
Beneficio Industrial	812.279,39 €	836.153,08 €	857.974,41 €	879.589,24 €	902.540,13 €

Diferencia -2.748.614,33 € -2.879.531,85 € -2.989.003,39 € -3.089.911,12 € -3.206.140,32 €

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15
Ingresos (billetes, bonos, publicidad, alquileres)	13.791.254,89 €	14.110.393,11 €	14.437.068,35 €	14.771.462,07 €	15.113.760,23 €
Coste de Explotación	16.758.189,81 €	17.477.528,54 €	17.784.924,22 €	19.581.257,31 €	20.591.620,66 €
Beneficio Industrial	960.106,04 €	1.002.305,47 €	1.019.767,89 €	1.126.545,69 €	1.186.143,99 €

Diferencia -3.927.040,97 € -4.369.440,90 € -4.367.623,77 € -5.936.340,94 € -6.664.004,42 €

Con lo cual, los ingresos que obtendría la entidad adjudicataria estarían conformados por:

$$\text{Ingresos} = \text{Ingresos de Explotación} + \text{Tarifa de Administración}$$

Por tanto, la ecuación quedaría de la siguiente manera:

$$\text{Ingresos de Explotación} + \text{Tarifa de Administración} = \text{Costes de explotación} + \text{Beneficio industrial}$$

Con lo cual, la tarifa a aportar por la Administración resulta:

$$\text{Tarifa de Administración} = \text{Costes de explotación} + \text{Beneficio industrial} - \text{Ingresos de Explotación}$$

Por tanto, atendiendo a los costes de explotación resultantes para cada anualidad del contrato, así como la previsión de ingresos estimadas anteriormente, se obtiene una tarifa a aportar por un importe de:

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Coste de Explotación	11.867.654,50 €	12.417.976,54 €	12.811.109,79 €	13.274.935,57 €	13.764.907,46 €
+	+	+	+	+	+
Beneficio Industrial	675.285,78 €	707.518,12 €	730.302,19 €	757.309,30 €	785.868,67 €
=	=	=	=	=	=
	12.542.940,28 €	13.125.494,66 €	13.541.411,98 €	14.032.244,87 €	14.550.776,13 €
-	-	-	-	-	-
Ingresos de explotación	10.831.231,74 €	11.109.976,52 €	11.387.323,79 €	11.677.931,70 €	11.976.372,30 €

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Aportación para cubrir el déficit	1.711.708,54 €	2.015.518,14 €	2.154.088,19 €	2.354.313,17 €	2.574.403,83 €

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Coste de Explotación	14.219.202,16 €	14.631.512,99 €	15.009.924,27 €	15.385.206,90 €	15.783.076,68 €
+	+	+	+	+	+
*****	€	836.153,08 €	857.974,41 €	879.589,24 €	902.540,13 €
=	=	=	=	=	=
	15.031.481,54 €	15.467.666,06 €	15.867.898,67 €	16.264.796,14 €	16.685.616,81 €
-	-	-	-	-	-
Ingresos de explotación	12.282.867,21 €	12.588.134,22 €	12.878.895,29 €	13.174.885,02 €	13.479.476,49 €
Aportación para cubrir el déficit	2.748.614,33 €	2.879.531,85 €	2.989.003,39 €	3.089.911,12 €	3.206.140,32 €

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
Coste de Explotación	16.758.189,81 €	17.477.528,54 €	17.784.924,22 €	19.581.257,31 €	20.591.620,66 €	231.359.027,40 €
+	+	+	+	+	+	+
*****	€	1.002.305,47 €	1.019.767,89 €	1.126.545,69 €	1.186.143,99 €	13.239.689,38 €
=	=	=	=	=	=	=
	17.718.295,85 €	18.479.834,01 €	18.804.692,11 €	20.707.803,00 €	21.777.764,65 €	244.598.716,78 €
-	-	-	-	-	-	-
Ingresos de explotación	13.791.254,89 €	14.110.393,11 €	14.437.068,35 €	14.771.462,07 €	15.113.760,23 €	193.611.032,92 €
Aportación para cubrir el déficit	3.927.040,97 €	4.369.440,90 €	4.367.623,77 €	5.936.340,94 €	6.664.004,42 €	50.987.683,86 €

No obstante, cabe destacar que con dicha aportación, el contrato resulta inviable al obtenerse un valor del VAN negativa y una TIR del proyecto inferior a la tasa de interés aplicada, por lo que, en aras de que éste sea viable, se precisa incrementar la Tarifa de la Administración en el orden de un 24,19% sobre la aportación para cubrir el déficit, resultando:

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Aportación para la rentabilidad del contrato	414.062,30 €	487.553,84 €	521.073,93 €	569.508,36 €	622.748,29 €

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Aportación para la rentabilidad del contrato	664.889,81 €	696.558,75 €	723.039,92 €	747.449,50 €	775.565,34 €

AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 400 de 422

Aportación para la rentabilidad del contrato	949.951,21 €	1.056.967,75 €	1.056.528,19 €	1.436.000,87 €	1.612.022,67 €	12.333.920,73 €

Con lo cual, la Tarifa de la Administración resulta un total de:

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	2.125.770,83 €	2.503.071,98 €	2.675.162,13 €	2.923.821,53 €	3.197.152,11 €

	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	3.413.504,14 €	3.576.090,60 €	3.712.043,30 €	3.837.360,62 €	3.981.705,67 €

	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	4.876.992,17 €	5.426.408,65 €	5.424.151,95 €	7.372.341,81 €	8.276.027,09 €	63.321.604,59 €

Con esta aportación, el contrato resulta viable, tal y como se describe en el apartado 4.3, PREVISIONES SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN, del presente documento.

11.3.6. PREVISIÓN DE INGRESOS.

Atendiendo a las consideraciones de los apartados anteriores, para la duración del contrato se prevé la estimación de ingresos reflejada en el flujo de explotación del apartado 12 del presente documento.

12. FLUJO DE EXPLOTACIÓN.

Con el fin de analizar la viabilidad económica del contrato, se procederá al estudio de la evolución de los resultados económicos a lo largo de la duración del contrato. Por tanto, la cuenta de explotación que se presenta a continuación recoge la evolución de los ***** e ingresos del contrato para los **15 años** de duración, atendiendo a las tasas de actualización previstas.

En la cuenta de explotación quedan reflejados ordenadamente el conjunto de los ***** y los ingresos generados por la actividad propia y de esta forma se evidencia la manera en que se llegará a obtener rentabilidad de la explotación a lo largo del período de la concesión para la entidad que resulte adjudicataria.

Las variables económicas empleadas se presumen sin el IGIC incluido, teniendo presente su carácter neutro para la empresa al no suponer ni gasto ni ingreso.

12.1. CONSIDERACIONES PREVIAS.

Se toma en consideración que el contrato tiene un horizonte temporal de **15 años** a contar desde la formalización del contrato o, en su caso, desde que se establezca en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que regirá la futura licitación. Para el presente caso, el servicio se comienza a prestar desde el primer día, lo que se traduce que el plazo de explotación del mismo se fija en **15 años**. No obstante, en cuanto a las inversiones a realizar, si bien se deberá ejecutar desde el inicio del contrato, se estima el plazo de duración de 12 meses para la ejecución de las mismas, hecho por el cuál las amortizaciones comienzan a partir del año 2 del contrato.

Considerando lo anterior, el presente estudio económico financiero contempla un horizonte temporal desde el “Año 1” al “Año **15**”, siendo el “Año 1” el primer año natural de contrato, en el que transcurrirá el período de transición de la actual entidad adjudicataria a la nueva, así como la ejecución de las inversiones a realizar, por lo que el servicio se estaría prestando desde el inicio; y el “año **15**” el último ejercicio, en términos de años naturales, de forma que se consolidan los **15** años efectivos de contrato.

Las fuentes empleadas para la elaboración del presente estudio han sido:

- Información proporcionada por El Cabildo.
- Estadísticas oficiales (ISTAC, INE, etc.).
- Diversos estudios de mercado.
- Contratos de servicios públicos de servicios similares.

Por último, se hace contar que la herramienta informática utilizada para la realización de los cálculos cuenta con almacenamiento aritmético de punto, por lo que, a la hora de efectuar los mismos toma todas las cifras que resultan de las operaciones aritméticas y no sólo los dos primeros decimales.

A continuación se realizará el desglose detallado de las tablas base de cálculo para las diferentes partidas y capítulos económico-financieros estudiados, así como la correspondiente proyección de los cuentas para la totalidad de la duración del contrato.

12.2. TASAS DE ACTUALIZACIÓN.

La LCSP estipula en su artículo 100.2. para la determinación del presupuesto base de licitación lo siguiente:

*“En el momento de elaborarlo, los **órganos de contratación cuidarán de que el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios del mercado.** A tal efecto, el presupuesto base de licitación se desglosará indicando en el pliego*

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 402 de 422

de cláusulas administrativas particulares o documento regulador de la licitación los costes directos e indirectos y otros eventuales ***** calculados para su determinación. En los contratos en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución formen parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir del convenio laboral de referencia."

Asimismo, el citado artículo continúa su redacción en el apartado 7 del mismo con lo siguiente:

"La estimación deberá hacerse teniendo en cuenta los precios habituales en el mercado, y estar referida al momento del envío del anuncio de licitación o, en caso de que no se requiera un anuncio de este tipo, al momento en que el órgano de contratación inicie el procedimiento de adjudicación del contrato."

En virtud de lo anterior, y dado la fluctuación de los ***** e ingresos que se pueden dar en el mercado a lo largo de la vida del contrato, repercutiendo ello en la viabilidad del proyecto, se ha previsto los siguientes porcentajes en concepto de tasa de actualización de ***** e ingresos en aras de reflejar las citadas variaciones y analizar la rentabilidad del contrato lo más próximo a la realidad, así como dar cumplimiento

Tasa de actualización de *****	2,00%
Tasa de actualización de ingresos	2,00%

Para la determinación del porcentaje de actuación de ***** e ingresos, se ha establecido en virtud de la variación del IPC canario en los últimos años.

En cuanto a los ***** de personal, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 101.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, que expresa:

"2. En el cálculo del valor estimado deberán tenerse en cuenta, como mínimo, además de los costes derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes, otros costes que se deriven de la ejecución material de los servicios, los *** generales de estructura y el beneficio industrial. Asimismo deberán tenerse en cuenta:**

- a) Cualquier forma de opción eventual y las eventuales prórrogas del contrato.
- b) Cuando se haya previsto abonar primas o efectuar pagos a los candidatos o licitadores, la cuantía de los mismos.

c) En el caso de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 204, se haya previsto en el pliego de cláusulas administrativas particulares o en el anuncio de licitación la posibilidad de que el contrato sea modificado, se considerará valor estimado del contrato el importe máximo que este pueda alcanzar, teniendo en cuenta la totalidad de las modificaciones al alza previstas.

En los contratos de servicios y de concesión de servicios en los que sea relevante la mano de obra, en la aplicación de la normativa laboral vigente a que se refiere el párrafo anterior se tendrán especialmente en cuenta los costes laborales derivados de los convenios colectivos sectoriales de aplicación."

Con lo cual, se ha tenido en cuenta que el convenio colectivo regula revisiones salariales, que son de obligado cumplimiento, motivo por el cual se ha procedido a actualizar los salarios para los años futuro de contrato en los siguientes términos:

Tasa de actualización de sueldos y salarios

2,28%

Dicho porcentaje corresponde con lo dispuesto en la disposición adicionales, sobre la primera actualización salarial del Convenio Colectivo de aplicación.

12.3. FLUJO DE EXPLOTACIÓN RESULTANTE.

Atendiendo a que la rentabilidad de la ejecución del contrato se obtiene de la diferencia entre los ***** de explotación y los ingresos recibidos, se obtiene el siguiente flujo de explotación para la duración total del contrato prevista.

FLUJO ECONÓMICO DEL CONTRATO

Tasa de actualización de *****	2,00%
Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Tasa de actualización de ingresos	2,00%
***** Generales	5,00%
Beneficio Industrial	6,00%
Impuesto sobre Beneficios	25,00%
Tasa de interés	5,32%

*****	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5

Concepto					

I. ***** DE PERSONAL					
Personal susceptible de subrogación	4.085.044,53 €	4.180.758,48 €	4.278.713,52 €	4.379.288,60 €	4.481.891,80 €
Personal de nueva contratación	920.697,84 €	942.270,10 €	964.347,46 €	987.015,33 €	1.010.140,30 €
(I) Subtotal	4.005.742,37 €	5.123.028,59 €	5.243.060,98 €	5.366.303,93 €	5.492.032,11 €

II. ***** DE EXPLOTACIÓN	**25-00**				

1. SERVICIOS EXTERIORES					
Arrendamientos	300.000,00 €	306.000,00 €	312.120,00 €	318.362,40 €	324.729,65 €
Reparaciones y conservación	2.319.781,17 €	2.366.176,79 €	2.413.500,33 €	2.461.770,34 €	2.511.005,74 €
Servicios profesionales independientes	720,00 €	734,40 €	749,09 €	764,07 €	779,35 €
Primas de seguros	231.924,00 €	236.562,48 €	241.293,73 €	246.119,60 €	251.042,00 €
Servicios bancarios y similares	540,00 €	550,80 €	561,82 €	573,05 €	584,51 €
Publicidad, propaganda y r. públicas	48.480,00 €	49.449,60 €	50.438,59 €	51.447,36 €	52.476,31 €
Suministros	2.482.702,25 €	2.532.356,29 €	2.583.003,42 €	2.634.663,48 €	2.687.356,75 €
Otros servicios	392.400,00 €	400.248,00 €	408.252,96 €	416.418,02 €	424.746,38 €
(II.1) Subtotal	4.776.547,42 €	5.892.078,36 €	6.009.919,93 €	6.130.118,33 €	6.252.720,70 €

2. TRIBUTOS					
Impuestos y tasas	73.777,05 €	75.252,59 €	76.757,64 €	78.292,80 €	79.858,65 €
(II.2) Subtotal	73.777,05 €	75.252,59 €	76.757,64 €	78.292,80 €	79.858,65 €

(II) Subtotal	4.850.324,46 €	5.967.330,95 €	6.086.677,57 €	6.208.411,12 €	6.332.579,35 €

III. ***** GENERALES					

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 405 de 422

*****	generales sobre I y II.1	539.114,49 €	550.755,35 €	562.649,05 €	574.821,11 €	587.237,64 €
(III) Subtotal		539.114,49 €	550.755,35 €	562.649,05 €	574.821,11 €	587.237,64 €

IV. AMORTIZACIÓN						
Inversión inicial		4.560,00 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €
Reinversiones durante la vida del contrato		350.000,00 €	393.900,56 €	535.761,10 €	742.438,30 €	970.097,27 €
(IV) Subtotal		354.560,00 €	658.948,48 €	800.809,02 €	1.007.486,23 €	1.235.145,19 €

V. FINANCIACIÓN						
Inversión inicial		117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €
Reinversiones durante la vida del contrato		0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal		117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €

TOTAL *****	(I+II+III)	11.395.181,33 €	11.641.114,89 €	11.892.387,60 €	12.149.536,17 €	12.411.849,10 €

TOTAL *****	+ AMORTIZACIÓN + FINANCIACIÓN (I+II+III+IV+V)	11.867.654,50 €	12.417.976,54 €	12.811.109,79 €	13.274.935,57 €	13.764.907,46 €

BENEFICIO INDUSTRIAL (sobre I+II.1+IV+V)		675.285,78 €	707.518,12 €	730.302,19 €	757.309,30 €	785.868,67 €

COSTES DE EXPLOTACIÓN		12.542.940,28 €	13.125.494,66 €	13.541.411,98 €	14.032.244,87 €	14.550.776,13 €

INGRESOS		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
Concepto						
INGRESOS POR *****		5.934.828,68 €	6.053.525,25 €	6.174.595,76 €	6.298.087,67 €	6.424.049,43 €
INGRESOS POR *****		4.861.916,92 €	5.021.275,40 €	5.176.848,65 €	5.343.247,06 €	5.514.993,97 €
PUBLICIDAD		3.242,93 €	3.307,79 €	3.373,94 €	3.441,42 €	3.510,25 €
ALQUILER DE LOCALES		31.243,21 €	31.868,08 €	32.505,44 €	33.155,55 €	33.818,66 €
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN		2.125.770,83 €	2.503.071,98 €	2.675.162,13 €	2.923.821,53 €	3.197.152,11 €
Subtotales		12.957.002,57 €	13.613.048,50 €	14.062.485,91 €	14.601.753,23 €	15.173.524,42 €
INGRESOS TOTALES		12.957.002,57 €	13.613.048,50 €	14.062.485,91 €	14.601.753,23 €	15.173.524,42 €

Cód. Validación: GESY23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 406 de 422

EBITDA					
Resultado antes de amort, intereses e imp	886.535,47 €	1.971.933,61 €	2.170.098,31 €	2.452.217,06 €	2.761.675,32 €
BAIT					
Resultado antes de intereses e impuestos	531.975,47 €	1.312.985,13 €	1.369.289,29 €	1.444.730,83 €	1.526.530,13 €
BAT					
Resultado antes de impuestos	414.062,30 €	1.195.071,95 €	1.251.376,12 €	1.326.817,66 €	1.408.616,96 €
Impuesto sobre beneficios	103.515,57 €	298.767,99 €	312.844,03 €	331.704,41 €	352.154,24 €
Resultado del Ejercicio	310.546,72 €	896.303,97 €	938.532,09 €	995.113,24 €	1.056.462,72 €

*****	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Concepto					

I. GASTOS DE PERSONAL					
Personal susceptible de subrogación	4.584.164,55 €	4.688.771,07 €	4.795.764,61 €	4.905.199,65 €	5.017.131,90 €
Personal de nueva contratación	1.033.190,80 €	1.056.767,29 €	1.080.881,77 €	1.105.546,52 €	1.130.774,10 €
(I) Subtotal	5.617.355,35 €	5.745.538,35 €	5.876.646,38 €	6.010.746,17 €	6.147.906,00 €

II. GASTOS DE EXPLOTACIÓN					
1. SERVICIOS EXTERIORES					
Arrendamientos	331.224,24 €	337.848,73 €	344.605,70 €	351.497,81 €	358.527,77 €
Reparaciones y conservación	2.561.225,86 €	2.612.450,37 €	2.664.699,38 €	2.717.993,37 €	2.772.353,24 €
Servicios profesionales independientes	794,94 €	810,84 €	827,05 €	843,59 €	860,47 €
Primas de seguros	256.062,84 €	261.184,09 €	266.407,77 €	271.735,93 €	277.170,65 €
Servicios bancarios y similares	596,20 €	608,13 €	620,29 €	632,70 €	645,35 €
Publicidad, propaganda y r. públicas	53.525,84 €	54.596,35 €	55.688,28 €	56.802,05 €	57.938,09 €
Suministros	2.741.103,89 €	2.795.925,97 €	2.851.844,49 €	2.908.881,38 €	2.967.059,00 €
Otros servicios	433.241,31 €	441.906,13 €	450.744,26 €	459.759,14 €	468.954,32 €
(II.1) Subtotal	6.377.775,11 €	6.505.330,61 €	6.635.437,22 €	6.768.145,97 €	6.903.508,89 €
2. TRIBUTOS					
Impuestos y tasas	81.455,82 €	83.084,94 €	84.746,64 €	86.441,57 €	88.170,40 €
(II.2) Subtotal	81.455,82 €	83.084,94 €	84.746,64 €	86.441,57 €	88.170,40 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 407 de 422

(II) Subtotal	6.459.230,93 €	6.588.415,55 €	6.720.183,86 €	6.854.587,54 €	6.991.679,29 €

III. ***** GENERALES					
***** generales sobre I y II.1	599.756,52 €	612.543,45 €	625.604,18 €	638.944,61 €	652.570,74 €
(III) Subtotal	599.756,52 €	612.543,45 €	625.604,18 €	638.944,61 €	652.570,74 €

IV. AMORTIZACIÓN					
Inversión inicial	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €
Reinversiones durante la vida del contrato	1.159.898,25 €	1.302.054,54 €	1.404.528,75 €	1.497.967,48 €	1.607.959,55 €
(IV) Subtotal	1.424.946,18 €	1.567.102,46 €	1.669.576,67 €	1.763.015,41 €	1.873.007,47 €

V. FINANCIACIÓN					
Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €

TOTAL ***** (I+II+III)	12.676.342,81 €	12.946.497,35 €	13.222.434,42 €	13.504.278,32 €	13.792.156,03 €
TOTAL ***** + AMORTIZACIÓN + FINANCIACIÓN (I+II+III+IV+V)	14.219.202,16 €	14.631.512,99 €	15.009.924,27 €	15.385.206,90 €	15.783.076,68 €

BENEFICIO INDUSTRIAL (sobre I+II.1+IV+V)	812.279,39 €	836.153,08 €	857.974,41 €	879.589,24 €	902.540,13 €

COSTES DE EXPLOTACIÓN	15.031.481,54 €	15.467.666,06 €	15.867.898,67 €	16.264.796,14 €	16.685.616,81 €

INGRESOS	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Concepto					
INGRESOS POR VENTA DE BILLETES	6.552.530,42 €	6.683.581,02 €	6.817.252,64 €	6.953.597,70 €	7.092.669,65 €
INGRESOS POR BONOS	5.692.261,31 €	5.865.716,20 €	6.022.028,91 €	6.180.881,31 €	6.345.592,71 €
PUBLICIDAD	3.580,45 €	3.652,06 €	3.725,10 €	3.799,61 €	3.875,60 €
ALQUILER DE LOCALES	34.495,03 €	35.184,93 €	35.888,63 €	36.606,40 €	37.338,53 €
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	3.413.504,14 €	3.576.090,60 €	3.712.043,30 €	3.837.360,62 €	3.981.705,67 €
Subtotales	15.696.371,35 €	16.164.224,82 €	16.590.938,59 €	17.012.245,64 €	17.461.182,16 €
INGRESOS TOTALES	15.696.371,35 €	16.164.224,82 €	16.590.938,59 €	17.012.245,64 €	17.461.182,16 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 408 de 422

Concepto

I. GASTOS DE PERSONAL

II. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

1. SERVICIOS EXTERIORES

2. TRIBUTOS

Impuestos y tasas		89.933,81 €	91.732,49 €	93.567,14 €	95.438,48 €	97.347,25 €	1.275.857,28 €
(II.2) Subtotal	89.933,81 €	91.732,49 €	93.567,14 €	95.438,48 €	97.347,25 €	1.275.857,28 €	
(II) Subtotal	7.131.512,88 €	7.274.143,14 €	7.419.626,00 €	7.568.018,52 €	7.719.378,89 €	101.172.100,07 €	
III. ***** GENERALES							
***** generales sobre I y II.1	666.488,74 €	680.704,87 €	695.225,54 €	710.057,32 €	725.206,89 €	9.421.680,50 €	
(III) Subtotal	666.488,74 €	680.704,87 €	695.225,54 €	710.057,32 €	725.206,89 €	9.421.680,50 €	
IV. AMORTIZACIÓN							
Inversión inicial	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	265.047,93 €	3.715.230,95 €	
Reinversiones durante la vida del contrato	2.289.031,41 €	2.708.032,77 €	2.708.659,60 €	4.191.654,03 €	4.881.967,59 €	26.743.951,22 €	
(IV) Subtotal	2.554.079,34 €	2.973.080,70 €	2.973.707,53 €	4.456.701,96 €	5.147.015,52 €	30.459.182,17 €	
V. FINANCIACIÓN							
Inversión inicial	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	1.768.697,56 €	
Reinversiones durante la vida del contrato	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
(V) Subtotal	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	117.913,17 €	1.768.697,56 €	
TOTAL ***** (I+II+III)	14.086.197,31 €	14.386.534,67 €	14.693.303,52 €	15.006.642,19 €	15.326.691,97 €	199.131.147,67 €	
TOTAL ***** + AMORTIZACIÓN + FINANCIACIÓN (I+II+III+IV+V)	16.758.189,81 €	17.477.528,54 €	17.784.924,22 €	19.581.257,31 €	20.591.620,66 €	231.359.027,40 €	

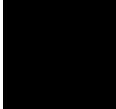
BENEFICIO INDUSTRIAL (sobre I+II.1+IV+V)	960.108,04 €	1.002.305,47 €	1.019.767,89 €	1.126.545,69 €	1.186.143,99 €	13.239.689,38 €

COSTES DE EXPLOTACIÓN	17.718.295,85 €	18.479.834,01 €	18.804.692,11 €	20.707.803,00 €	21.777.764,65 €	244.598.716,78 €

INGRESOS	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15	TOTAL

Concepto						
INGRESOS POR VENTA DE BILLETES	7.234.065,04 €	7.379.213,51 €	7.526.797,78 €	7.677.333,73 €	7.830.880,41 €	102.633.466,69 €
INGRESOS POR BONOS	6.514.223,43 €	6.688.300,43 €	6.866.533,81 €	7.049.516,84 €	7.237.376,10 €	90.381.183,05 €
PUBLICIDAD	38.779,11 €	4.032,17 €	4.112,82 €	4.195,07 €	4.278,97 €	56.081,29 €
ALQUILER DE LOCALES	38.847,30 €	38.847,01 €	39.623,95 €	40.416,43 €	41.224,75 €	540.301,89 €
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	4.876.17 €	5.426.408,65 €	5.424.151,95 €	7.372.341,81 €	8.276.027,09 €	63.321.604,59 €

Código de Verificación: 31-GE-23C-06-5D-4QWNS
Este documento es una copia electrónica simple del original que se encuentra en la plataforma de gestión de documentos del Cabildo de Lanzarote. Para más información, consulte el sitio web: <http://www.cabildodelanzarote.es>



Subtotales	18.668.247,06 €	19.536.801,76 €	19.861.220,30 €	22.143.803,88 €	23.389.787,32 €	256.932.637,50 €
INGRESOS TOTALES	18.668.247,06 €	19.536.801,76 €	19.861.220,30 €	22.143.803,88 €	23.389.787,32 €	256.932.637,50 €
EBITDA Resultado antes de amort, intereses e imp	4.582.049,75 €	5.150.267,09 €	5.167.916,78 €	7.137.161,69 €	8.063.095,35 €	
BAIT Resultado antes de intereses e impuestos	2.027.970,42 €	2.177.186,39 €	2.194.209,25 €	2.680.459,73 €	2.916.079,83 €	
BAT Resultado antes de impuestos	1.910.057,25 €	2.059.273,22 €	2.076.296,08 €	2.562.546,56 €	2.798.166,66 €	
Impuesto sobre beneficios	477.514,31 €	514.818,31 €	519.074,02 €	640.636,64 €	699.541,66 €	
Resultado del Ejercicio	1.432.542,93 €	1.544.454,92 €	1.557.222,06 €	1.921.909,92 €	2.098.624,99 €	

13. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN.

El artículo 100.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos de Sector Público define el presupuesto base de licitación como el límite máximo de gasto que en virtud del contrato puede comprometer el órgano de contratación, incluido el Impuesto General Indirecto Canario (IGIC), siendo el siguiente:

DESGLOSE PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	
CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE *****	
Presupuesto base (IGIC excluido)	153.702.787,64 €
Dividido en:	
Costes endógenos	139.462.665,01 €
***** de personal	55.635.778,94 €
Costes directos	78.747.262,69 €
Costes indirectos	5.079.623,38 €
Costes exógenos	14.240.122,63 €
***** generales	5.920.466,69 €
Beneficio industrial	8.319.655,93 €
IGIC	0,00 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	153.702.787,64 €

14. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO.

El valor estimado del contrato se define, mediante el artículo 101.1 b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos de Sector Público, para el caso de un contrato de concesión de servicios, como el importe neto de la cifra de negocios, sin incluir el Impuesto General Indirecto Canario, que según las estimaciones generará la empresa concesionaria durante la ejecución del mismo como contraprestación por los servicios objeto del contrato. Además, dicho importe contemplará las eventuales prórrogas del contrato y/o modificaciones previstas del mismo.

Este valor resulta de:

DESGLOSE VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	
CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA *****	
Importe neto de la cifra de negocios (IGIC excluido)	256.932.637,50 €
Dividido en:	
Costes endógenos	
***** de personal	93.001.874,86 €
Costes directos	131.635.490,87 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 412 de 422

Costes indirectos	8.491.199,50 €
Costes exógenos	
***** generales	9.896.769,91 €
Beneficio industrial	13.907.302,36 €
Prórrogas (IGIC excluido) - 0 años	0,00 €
Dividido en:	
Costes endógenos	
***** de personal	0,00 €
Costes directos	0,00 €
Costes indirectos	0,00 €
Costes exógenos	
***** generales	0,00 €
Beneficio industrial	0,00 €
Modificaciones previstas (20,00 %)	51.386.527,50 €
VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	308.319.165,00 €

15. PARAMETRIZACIÓN DEL CONTRATO.

De los datos anteriormente expuestos, se obtiene el siguiente resumen de las condiciones económicas principales que conformarán la base de licitación del contrato:

PARAMETRIZACIÓN
CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE LA ISLA DE *****

Contrato de concesión de servicios
Gestión del transporte público interurbano regular de viajeros

Duración del contrato	Años
Principal	15
Prórrogas	0
Total	15

Inversión inicial a realizar	
EQUIPAMIENTO	3.196.830,95 €
OBRAS	450.000,00 €
***** ADMINISTRATIVOS DE LAS OBRAS	68.400,00 €
Total	3.715.230,95 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 413 de 422

Viabilidad del contrato	
VAN	444.768,32 €
TIR DEL PROYECTO	5,48%
TIR DEL ACCIONISTA	14,73%

Importe neto de la cifra de negocios	
INGRESOS POR VENTA DE BILLETES	102.633.466,69 €
INGRESOS POR BONOS	90.381.183,05 €
PUBLICIDAD	56.081,29 €
ALQUILER DE LOCALES	540.301,89 €
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	63.321.604,59 €
Total	256.932.637,50 €

Presupuesto base de licitación	
INGRESOS POR BONOS	90.381.183,05 €
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	63.321.604,59 €
Importe duración principal del contrato (IGIC excluido)	153.702.787,64 €
IGIC (duración principal del contrato)	0
Importe duración principal del contrato (IGIC incluido)	153.702.787,64 €

Valor estimado del contrato	
Valor total duración principal del contrato (IGIC excluido)	256.932.637,50 €
Valor total prórrogas del contrato (IGIC excluido)	0,00 €
Modificaciones previstas (20%)	51.386.527,50 €
Valor total del contrato (IGIC excluido)	308.319.165,00 €

Proyecciones económicas	%
Absentismo	6,70%
Seguridad Social, 2025	33,87%
Tasa de actualización de *****	2,00%
Tasa de actualización de sueldos y salarios	2,28%
Tasa de actualización de ingresos	2,00%
***** Generales	5,00%
Beneficio Industrial	6,00%
Impuesto sobre Beneficios	25,00%
Tasa de interés	5,32%
IGIC aplicable*	Exento

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: [https://sedelectronica.es/validador/](#)
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 414 de 422

* Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico Fiscal de Canarias.

Artículo 9. Supuestos de no sujeción.

No están sujetas al Impuesto:

10.º La constitución de concesiones y autorizaciones administrativas, excepto las que tengan por objeto la cesión del derecho a utilizar infraestructuras ferroviarias o inmuebles o instalaciones en puertos y aeropuertos.

16. PLAZO DEL CONTRATO Y DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN .

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), en cuanto al plazo de duración del contrato de concesión de servicios, determina en su artículo 29 lo siguiente:

*“6. Los **contratos de** concesión de obras y de **concesión de servicios** tendrán un plazo de duración limitado, el cual se calculará en función de las obras y de los servicios que constituyan su objeto y se hará constar en el pliego de cláusulas administrativas particulares.*

Si la concesión de obras o de servicios sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima de la misma no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.

Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión.

*En cualquier caso, **la duración de los contratos de** concesión de obras o de **concesión de servicios** a la que se refiere el segundo párrafo del presente apartado, **no podrá exceder, incluyendo las posibles prórrogas, de:***

***a) Cuarenta años para los contratos de** concesión de obras, y **de concesión de servicios** que comprendan la ejecución de obras y la explotación de servicio.*

***b) Veinticinco años en los contratos de** concesión de servicios que comprendan la explotación de un servicio no relacionado con la prestación de servicios sanitarios.*

c) Diez años en los contratos de concesión de servicios que comprendan la explotación de un servicio cuyo objeto consista en la prestación de servicios sanitarios siempre que no estén comprendidos en la letra a)."

Por otro lado, el Artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, establece que la duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de guagua o autocar. Además, el artículo 4.4. recoge que *"si estuviese justificado por los costes que se derivan de una situación geográfica particular, la duración de los contratos de servicio público especificados en el apartado 3 en las regiones ultraperiféricas podrá prorrogarse en un porcentaje máximo del 50%."*

Teniendo en cuenta, la situación estructural social y económica de las Islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y climas adversos y dependencia económica de un número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, convierte a las islas en una región ultraperiférica.

Por tanto, visto lo anterior y considerando lo establecido en el proyecto de explotación de la concesión, se ha previsto una duración inicial de **QUINCE (15) AÑOS**. Dicho periodo se computará a partir de la fecha del acta de inicio de la prestación del servicio.

Además, dicha duración se encuentra avalada por el plazo de recuperación de la inversión, tal y como se demuestra a continuación.

16.1. TASA DE DESCUENTO.

El artículo 9 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española establece que *"b es la tasa de descuento, cuyo valor será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos. Se tomará como referencia para el cálculo de dicho rendimiento medio los últimos datos disponibles publicados por el Banco de España en el Boletín del Mercado de Deuda Pública."*

Teniendo en cuenta el tipo de interés de los mercados de valores españoles a corto y largo plazo, extraído del Boletín Estadístico de Indicadores Económicos del mes de **NOVIEMBRE de 2024**, en el Banco de España, siendo los siguientes:

Cód. Validación: 579JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: <https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 416 de 422

22. MERCADOS SECUNDARIOS DE VALORES

A) Deuda pública

22.7 Bonos y obligaciones del Estado no segregados

Operaciones simples al contado. Conjunto del mercado

Importes negociados y tipos de interés

Millones de euros y porcentajes

	Importes negociados									Tipos de interés				
	Total	Hasta un año	De uno a dos años	De dos a tres años	De tres a cuatro años	De cuatro a seis años	De seis a diez años	De diez a veinte años	Más de veinte años	A tres años	A cinco años	A diez años	A quince años	A treinta años
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
20	2 696 745	78 238	124 630	173 664	225 311	378 154	558 945	486 164	288 636	-0,29	-0,12	0,38	0,71	1,19
21	1 720 971	69 334	77 499	132 727	163 579	287 848	546 340	599 517	144 127	-0,44	-0,25	0,35	0,61	1,24
22	1 628 076	64 630	86 833	136 219	122 030	309 624	451 083	302 588	155 070	1,24	1,58	2,20	2,52	2,79
23	1 709 089	88 287	115 676	150 352	129 217	311 559	460 265	308 070	145 662	3,14	3,13	3,49	3,58	4,02
23 Mar	158 035	7 238	11 075	15 080	14 944	19 255	37 106	38 478	14 858	3,05	3,12	3,44	-	3,89
Apr	99 994	6 556	6 603	6 234	8 867	14 798	23 733	22 083	11 120	3,05	3,06	3,41	-	3,95
May	133 387	7 347	11 049	9 823	14 440	22 626	41 491	13 957	12 653	3,02	3,04	3,41	-	4,04
Jun	153 218	10 327	12 015	13 197	8 265	27 422	47 745	23 863	10 384	3,17	3,11	3,40	-	3,93
Jul	138 041	7 855	10 701	10 507	7 939	28 566	36 015	24 529	11 930	3,37	3,26	3,50	-	3,95
Ago	147 584	5 174	6 350	10 882	7 705	26 446	28 548	24 921	7 557	3,32	3,26	3,59	-	4,10
Sep	171 761	4 923	10 712	12 602	9 794	34 681	36 166	28 954	9 929	3,44	3,37	3,72	-	4,28
Oct	167 694	5 183	9 842	16 017	11 950	41 628	33 906	36 061	13 106	3,48	3,49	3,95	-	4,60
Nov	159 009	10 091	12 168	16 666	13 599	28 033	38 546	20 040	19 867	3,29	3,25	3,66	-	4,28
Dic	130 464	7 495	8 304	11 804	9 953	23 022	37 926	19 026	12 933	2,77	2,78	3,14	-	3,75
24 Ene	194 881	9 899	7 232	12 112	19 819	24 520	50 392	55 662	15 245	2,74	2,79	3,19	3,55	3,81
Feb	161 506	7 055	6 513	13 601	12 815	21 989	49 317	28 392	21 823	2,89	2,95	3,27	3,66	3,88
Mar	157 583	5 852	5 929	13 897	12 832	25 924	48 595	30 283	14 270	2,97	2,89	3,19	3,55	3,75
Apr	148 320	5 451	6 170	11 872	13 952	21 255	42 915	30 181	16 522	3,03	2,98	3,28	3,62	3,82
May	146 281	7 449	4 796	10 719	11 919	23 132	48 864	24 677	14 726	3,10	3,06	3,30	3,66	3,90
Jun	156 331	7 717	8 197	12 683	8 701	21 994	48 248	34 004	14 788	3,06	3,05	3,36	3,66	3,94
Jul	148 368	7 873	8 845	14 318	10 525	17 942	46 000	30 792	12 073	2,95	2,95	3,28	3,59	3,93
Ago	137 346	8 561	4 965	18 670	9 381	19 436	30 396	33 029	12 909	2,64	2,66	3,07	3,39	3,76
Sep	158 823	9 090	4 115	18 302	7 188	19 851	36 421	48 621	15 234	2,48	2,54	3,00	3,35	3,74
Oct	154 568	7 125	6 975	17 529	9 865	20 824	37 817	41 657	12 775	2,43	2,53	2,97	3,33	3,72

Por tanto, la tasa de descuento sería de:

may-24	3,30
jun-24	3,36
jul-24	3,28
ago-24	3,07
sep-24	3,00
oct-24	2,97
	3,16

Tasa de descuento	5,16%

El resultando del rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a 10 años en los últimos seis meses es de **3,16**, que incrementado 200 puntos supone una **tasa de descuento de 5.16**.

16.2. PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN.

El artículo 10 de la citada normativa, en su punto segundo, fija una fórmula matemática para calcular el plazo de recuperación de las inversiones. Según esta fórmula, el período de recuperación de la inversión del contrato será el mínimo valor de n para el que se cumple la siguiente desigualdad:



$$\sum_{t=0}^n \frac{FC_t}{(1+b)^t} \geq 0$$

Donde,

t: son los años medidos en números enteros.

FC_t es el flujo de caja esperado del año t, definido como la suma de lo siguiente:

- a) El flujo de caja procedente de las actividades de explotación, que es la diferencia entre los cobros y los pagos ocasionados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos del contrato, teniendo en cuenta tanto las contraprestaciones abonadas por las personas usuarias como por la Administración, así como por otras actividades que no puedan ser calificadas como de inversión y financiación.

El flujo de caja procedente de las actividades de explotación comprenderá, entre otros, cobros y pagos derivados de cánones y tributos, excluyendo aquellos que graven el beneficio del contratista.

- b) El flujo de caja procedente de las actividades de inversión, que es la diferencia entre los cobros y los pagos que tienen su origen en la adquisición de activos no corrientes y otros activos equivalentes, tales como inmovilizados intangibles (entre ellos, derechos de uso de propiedad industrial o intelectual, concesiones administrativas o aplicaciones informáticas), materiales o inversiones inmobiliarias, así como los cobros procedentes de su enajenación.

Aunque no se prevea su efectiva enajenación en el momento de realizar las proyecciones, se incluirá como cobro procedente de las actividades de inversión el valor residual de los activos, entendido como el importe que se podría recuperar al término del contrato o bien de la vida útil del elemento patrimonial, en caso de que ésta finalice con anterioridad, ya sea por su venta en el mercado o por otros medios.

Para la determinación del valor residual se analizarán las características de los elementos patrimoniales, tales como su vida útil, usos alternativos, movilidad y divisibilidad.

FC_t no incluirá cobros y pagos derivados de actividades de financiación.

La estimación de los flujos de caja se realizará sin considerar ninguna actualización de los valores monetarios que componen FC_t.

Por lo tanto, el flujo de caja procedente de las actividades de explotación se corresponderá con la diferencia entre los cobros y los pagos ocasionados por las

actividades que constituyen la principal fuente de ingresos del contrato, teniendo en cuenta tanto las contraprestaciones abonadas por las personas usuarias como por la Administración, así como por otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión y financiación.

B: es la tasa de descuento, cuyo valor será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos. Se tomará como referencia para el cálculo de dicho rendimiento medio los últimos datos disponibles publicados por el Banco de España en el Boletín del Mercado de Deuda Pública.

El instrumento de deuda y el diferencial que sirven de base al cálculo de la tasa de descuento podrán ser modificados por Orden del Ministro de Hacienda y Función Pública, previo informe de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado, para adaptarlo a los plazos y condiciones de riesgo y rentabilidad observadas en los contratos del sector público.

Para el estudio del período de recuperación de la inversión del contrato se han tomado las siguientes consideraciones:

- No se incluye los importes derivados de las actividades de amortización y financiación de la inversión.
- El valor residual de las inversiones realizadas es cero, ya que todas las inversiones quedan amortizadas a la finalización del contrato.
- Para determinar el periodo de recuperación de la inversión no se ha estimado las variaciones ya que el artículo 10 establece que "*...La estimación de los flujos de caja se realizará sin considerar ninguna actualización de los valores monetarios que componen FCt...*", por tanto, no se ha incluido las tasas de actualización de ***** e ingresos.

A continuación, se procede a determinar el período de recuperación de la inversión del contrato, aplicando la tasa de descuento a los costes del mismo, para una duración de **15 años**, obteniéndose los resultados mostrados en la siguiente tabla:

*****	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15
I. ***** DE PERSONAL	5.005.742,37 €	5.123.028,59 €	5.243.060,98 €	5.366.303,93 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €	5.492.032,11 €
Arrendamientos	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €
Reparaciones y conservación	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €	2.319.781,17 €
Servicios profesionales independientes	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €	720,00 €
Primas de seguros	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €	231.924,00 €
Servicios bancarios y similares	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €	540,00 €
Publicidad, propaganda y r. públicas	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €	48.480,00 €
Suministros	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €	2.482.702,25 €
Otros servicios	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €	392.400,00 €
2. TRIBUTOS	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €	73.777,05 €
III. ***** GENERALES	539.114,49 €	544.978,80 €	550.980,42 €	557.142,57 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €	563.428,98 €
TOTALES	11.395.181,33 €	11.518.331,85 €	11.644.365,87 €	11.773.770,97 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €	11.905.785,55 €

INVERSIONES	
Totales	30.459.182,17 €

Ingresos	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15
***** POR *****	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €	5.934.828,68 €
***** POR *****	4.861.916,92 €	5.021.275,40 €	5.176.848,65 €	5.343.247,06 €	5.514.993,97 €	5.692.261,31 €	5.865.716,20 €	6.022.028,91 €	6.180.881,31 €	6.345.592,71 €	6.514.693,43 €	6.688.300,43 €	6.866.533,81 €	7.049.516,84 €	7.237.376,10 €
PUBLICIDAD	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €	3.179,34 €
ALQUILER DE LOCALES	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €	30.630,60 €
TARIFA DE LA ADMINISTRACIÓN	2.126.610,60 €	2.491.084,67 €	2.650.091,19 €	2.885.405,29 €	3.145.123,67 €	3.174.832,00 €	3.146.554,93 €	3.087.328,66 €	3.013.053,92 €	2.953.293,93 €	3.639.860,28 €	3.975.837,00 €	3.755.314,14 €	5.480.302,14 €	6.155.738,16 €
TOTALES	12.957.166,14 €	13.480.998,69 €	13.795.578,46 €	14.197.290,97 €	14.628.756,26 €	14.835.731,91 €	14.980.909,75 €	15.077.996,19 €	15.162.573,85 €	15.267.525,26 €	16.123.192,33 €	16.632.776,05 €	16.590.486,57 €	18.498.457,60 €	19.361.752,88 €

FLUJO DE CAJA/AÑO	

1.561.984,82 €	1.962.666,84 €	2.151.212,59 €	2.423.520,00 €	2.722.970,71 €	2.929.946,45 €	3.075.124,20 €	3.172.210,64 €	3.256.788,30 €	3.361.739,71 €	4.217.406,78 €	4.726.990,50 €	4.684.701,02 €	6.592.672,05 €	7.455.967,33 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y235A06C5D4QWNS
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona

ESTUDIO DE VIABILIDAD

		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15
Flujo de caja descontado al origen	0,00 €	1.485.294,13 €	1.774.671,18 €	1.849.653,17 €	1.981.477,91 €	2.117.001,93 €	2.166.075,64 €	2.161.783,80 €	2.120.543,91 €	2.070.191,11 €	2.031.985,72 €	2.424.028,46 €	2.583.524,65 €	2.434.699,77 €	3.258.071,91 €	3.503.796,27 €
Valor capital en el origen	-30.459.182,17 €	-28.973.888,04 €	-27.199.216,86 €	-25.349.563,69 €	-23.368.085,78 €	-21.251.083,85 €	-19.085.008,21 €	-16.923.224,41 €	-14.802.680,50 €	-12.732.489,39 €	-10.700.503,67 €	-8.276.475,21 €	-5.692.950,56 €	-3.258.250,79 €	-178,88 €	3.503.617,39 €

AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	AÑO 11	AÑO 12	AÑO 13	AÑO 14	AÑO 15

PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN

Año 0	-30.459.182,17 €	1.485.294,13 €	1.774.671,18 €	1.849.653,17 €	1.981.477,91 €	2.117	3 €	2.166.075,64 €	2.161.783,80 €	2.120.543,91 €	2.070.191,11 €	2.031.985,72 €	2.424.028,46 €	2.583.524,65 €	2.434.699,77 €	3.258.071,91 €	3.503.796,27 €
Año 1	-28.973.888,04 €																
Año 2		-27.199.216,86 €															
Año 3			-25.349.563,69 €														
Año 4				-23.368.085,78 €													
Año 5					-21.251.083,85 €												
Año 6						-19.085.008,21 €											
Año 7							-16.923.224,41 €										
Año 8								-14.802.680,50 €									
Año 9									-12.732.489,39 €								
Año 10										-10.700.503,67 €							
Año 11											-8.276.475,21 €						
Año 12												-5.692.950,56 €					
Año 13													-3.258.250,79 €				
Año 14														-178,88 €			
Año 15																	3.503.617,39 €

Cód. Validación: 5779JRFGE5Y23CAD6C5D4QWN5
Verificación: https://cabildodelanzarote.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 421 de 422



En base a la fórmula del artículo 10 del RD 55/2017, las inversiones se recuperarán en el año en el que el valor capital en el origen sea mayor que cero, por tanto, el estudio determina que **el plazo de recuperación de las inversiones planteadas concluye en la anualidad 15.**

17. APORTACIÓN DE AYUDAS A LA EXPLOTACIÓN PARA LA VIABILIDAD DE LA CONCESIÓN.

En referencia a los riesgos, se asume que la transferencia debe ser mayoritaria pero no desmesurada y por lo tanto ineficiente, debiendo encontrarse un diseño adecuado de la transferencia de riesgos, ya que éste será un factor determinante de cara a establecer el importe de la aportación que habrá de satisfacer la Administración por la explotación de los servicios públicos por parte de la iniciativa privada. Si los riesgos transferidos en el marco de la concesión fueran totalmente incontrolables para el sector privado, la aportación requerida se dispararía, haciendo el contrato inviable económicamente para El Cabildo. Por esta razón, uno de los objetivos fundamentales perseguidos durante la configuración del esquema y la estructura concesional ha sido el de encontrar el punto adecuado de riesgo a transferir, que resultando en todo caso mayoritario para la entidad concesionaria, ofrezca la mejor relación valor obtenido por los recursos invertidos - coste asumido por El Cabildo, con lo cual, y al objeto de contribuir a la viabilidad de la concesión, se ha contemplado una ayuda explotación de los servicios de transporte objeto de este Estudio por parte del Cabildo, en las cuantías descritas en el apartado 11.3.5. del presente documento.

18. OBSERVACIONES FINALES.

Con todas las hipótesis planteadas en este estudio, tales como las inversiones, ingresos y ***** de explotación, junto con la estructura de gestión prevista y la transferencia de riesgos planteada, el plan económico-financiero que presentará la futura entidad adjudicataria de la concesión tendrá la solidez suficiente para llevar a cabo el negocio concesional y obtener las rentabilidades previstas.

Por lo tanto, expuesto el marco teórico en el que se ha desarrollado el estudio, se puede concluir que el desarrollo metodológico empleado permite obtener una imagen fiable desde el punto de vista económico y financiero de la iniciativa privada, quedando mostrado la justificación de la viabilidad económica de la contratación que se pretende realizar, mediante la fórmula elegida de concesión y conforme a las determinaciones económicas expuestas.

En ***** a fecha de firma electrónica

Departamento Técnico – Económico
EGUESAN ENERGY, S.L.
