

**DICTAMEN 4/1998  
DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS,  
PRECEPTIVO, SOLICITADO POR EL GOBIERNO DE CANARIAS,  
SOBRE EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE CANARIAS.**

**D**e conformidad con las competencias atribuidas al Consejo por la Ley 1/1992, de 27 de abril, previa tramitación de la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica, y de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento de Organización y Funcionamiento, Decreto 312/1993, de 10 de diciembre, el Pleno del Consejo Económico y Social aprueba por unanimidad, en sesión del día 08 de octubre de 1998, con los requisitos que establece el artículo 10.1.c) de la precitada Ley 1/1992, de 27 de abril, el siguiente

## DICTAMEN

### I. ANTECEDENTES

1.- El día 10 de Julio de 1998, el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5.1, de la Ley 1/1992, de 27 de Abril, de creación del CES, solicita del Consejo, por el procedimiento de urgencia, el correspondiente dictamen previo sobre el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias**, en cumplimiento de lo establecido, según se indica en la solicitud, en el artículo 4.2 a) de la Ley citada.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 5.3, de la Ley 1/1992, de 27 de abril, el dictamen habrá de ser emitido en el plazo de 15 días, contado desde la fecha de la solicitud formulada.

2.- A tenor de lo dispuesto en el artículo 5.2 de la misma Ley 1/1992, citada, con la solicitud de dictamen se acompaña la siguiente documentación:

- Certificación del acuerdo del Consejo de Gobierno. Sesión celebrada el 16 de junio de 1998.
- **Plan Director de Infraestructuras de Canarias. Avance.**

Parte Primera.- *El marco general del PDIC.*

- Capítulo 1.- Presentación.
- Capítulo 2.- Los referentes del PDIC.
- Capítulo 3.- Objetivos.

Parte segunda.- *Análisis insulares.*

- Capítulo 4.- Fuerteventura.
- Capítulo 5.- La Gomera.
- Capítulo 6.- Gran Canaria.
- Capítulo 7.- El Hierro.
- Capítulo 8.- Lanzarote.
- Capítulo 9.- La Palma.
- Capítulo 10.- Tenerife.

Parte III.- *Análisis sectoriales.*

- Tomo 1
- Capítulo 11.- Los transportes.
- Capítulo 12.- Aeropuertos.
- Capítulo 13.- Puertos.
- Capítulo 14.- Red viaria.

Tomo 2

- Capítulo 15.- Agua.
- Capítulo 16.- Costas.
- Capítulo 17.- Medio Ambiente: residuos.
- Capítulo 18. Telecomunicaciones.

Parte IV.- *Marco de gestión y financiero.*

- Capítulo 19.- Marco de gestión del PDIC.
- Capítulo 20.- Marco financiero.
- Capítulo 21.- Problemas de actuaciones.

Anejo.- *Modelos de implantación.*

- 1.- Infraestructura viaria del Noroeste de La Gomera.
- 2.- Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria. Fase I. Barranco de La Ballena.

- 3.- Nueva carretera Santa María de Guía - Agaete.
- 4.- Avenida Marítima de Santa Cruz de La Palma.
- 5.- Carretera C - 822, entre Fañabé y Armeñime.
- 6.- Proyecto de mejora de la carretera local de Icod a Buenavista.

3.- La Secretaría General del Consejo informa sobre la admisión a trámite de la solicitud del dictamen. El Presidente del Consejo, tal y como establece el artículo 28.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social, acuerda remitir la solicitud del dictamen previo y sus antecedentes a la **Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica**, para la preparación del Proyecto de Dictamen y su posterior valoración y emisión del Dictamen, en su caso, por el Pleno del Consejo.

4.- La Comisión competente celebró sesiones de trabajo los días 27 de julio, 15 de septiembre y 06 de octubre de 1998. En la última de las sesiones de trabajo citadas la Comisión aprobó por unanimidad el Proyecto de Dictamen analizado por el Pleno.

En la primera de las sesiones de trabajo citadas la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos:

1. Interesar del Gobierno de Canarias la **remisión de documentación** que se indica como información complementaria para mejor fundamentar el dictamen del Consejo:
  - **Estudios, monografías y diagnósticos previos de carácter sectorial o temático referidas a las distintas infraestructuras conocidas.**
  - **Análisis horizontales sobre la situación territorial y socioeconómica de la re-**

**gión/islas.**

2. Interesar del Gobierno de Canarias facilite la **comparecencia**, ante la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica **de los Comisionados del Plan Director de Infraestructura de Canarias**, en sesión informativa.

Con fecha **07 de agosto** tiene entrada en el CES escrito de los Comisionados del **Plan Director de Infraestructura de Canarias** dando cumplimiento a lo interesado por el Consejo:

1. A propósito de la **documentación solicitada** se adjunta copia del **Fondo documental** enviada por el equipo redactor adjudicatario de la elaboración del **PDIC**. En relación a lo mismo se precisa por los Comisionados la imposibilidad material de facilitar copia de la totalidad de dicho fondo documental. En relación a otros textos (**Plan de Desarrollo de Canarias 1994-1999**) se entiende debe constar ya en el CES.

Por tratarse, se dice, **textos específicos del PDIC** se remiten copias de los siguientes:

- a) **Plan Director de Infraestructuras del Estado** (con copia de la Resolución de informe de la Ponencia del **Congreso de los Diputados**).
- b) **Directrices del PDIC.**

2. Se estará a lo que resulte de la convocatoria para la **comparecencia** de los Comisionados en sesión informativa en la Comisión Permanente de Trabajo de referencia.

Con fecha **15 de septiembre**, en la sesión de trabajo de la citada Comisión se produce la comparecencia en sesión informativa de los Comisionados del Gobierno de Canarias en el **PDIC**. Junto a miembros del equipo técnico redactor del **Plan**.

## II. CONTENIDO DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE CANARIAS.

1. El **Marco General del PDIC**, que incluye la presentación general del mismo acoge la explicación sobre el **origen y justificación** la conveniencia y oportunidad del mismo. La **forma en que se ha elaborado, su estructura y contenido**. Los **referentes del Plan** que recogen los análisis horizontales realizados sobre la situación territorial y socioeconómica de la región, y la incidencia de la infraestructura en el desarrollo territorial y social del archipiélago. Por último, define los **objetivos** sobre los que el Plan debe referenciar las actuaciones que propone, en un proceso deslizante desde los objetivos más generales a los más instrumentales, sobre los que el PDIC define sus estrategias, programas operativos y propuestas de actuación.

1.1. El **origen y justificación** del PDIC, nos indica el Gobierno, responde a la conveniencia y necesidad de adaptación del Plan Director de Infraestructuras, que de forma sectorial y unilateral, formula el Gobierno de la Nación al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.13º, en relación con el artículo 130, ambos del Texto Constitucional, que atribuye competencias sobre base y coordinación de la planificación de la actividad económica, y, obliga a los poderes públicos a atender la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos.

Esta misma forma de planificación sectorial y unilateral con los soportes constitucionales antes previstos, puede producirse desde la vertiente de la Comunidad Autónoma de Canarias, a la que se le reconoce en los artículos 15.3 y 31.4 de nuestro Estatuto de Autonomía, competencias planificadoras en relación a su política regional y a la actividad económica.

Las especiales dificultades que conlleva una decisión planificadora desde esta marco constitucional y estatutario, adquiere especial relevancia para los territorios insulares, donde se presentan con especial complejidad, también, los mecanismos de diseño, planificación e intervención en el territorio.

Todo ello indujo a aprobar, por el Congreso de los Diputados de la Nación, una *Resolución* que valora las consecuencias y necesidades prácti-

cas de una planificación como la descrita.

La recomendación que se extrae de los términos en que la *resolución* del Congreso de los Diputados requieren al Gobierno de la Nación y al de Canarias la intervención en el terreno de las infraestructuras se localiza, se nos indica en la documentación que remite el Gobierno de Canarias, en dos cuestiones esenciales:

- La llamada de atención que hace sobre las especiales características de los espacios insulares y sobre la necesidad de afrontar la ejecución de las infraestructuras en estos territorios desde una *"cuidadosa y coordinada planificación"*.
- El entendimiento que tiene de la singular interrelación existente en las islas entre desarrollo territorial sostenible e infraestructuras, hasta el punto de llevarle a establecer la necesidad de una definición previa de las directrices de aquél como marco legitimante de las actuaciones e infraestructuras.

La recomendación del Congreso de los Diputados a los Gobiernos de la Nación y de Canarias estaría en línea, se nos indica, con las nuevas inquietudes sociales al manifestar la necesidad de contar con un documento de Directrices de Desarrollo Territorial Sostenido de referencia y en el que legitimar las decisiones y medidas que, en materia de intervención del territorio e infraestructura, se proponga desde las Administraciones involucradas. Documento marco de referencia indispensable en el contexto de la globalización económica mundial y de especial relevancia, como ya se ha indicado, en un espacio discontinuo territorialmente, factor que se presenta como elemento perturbador de la política de desarrollo territorial, económica y social: la integración territorial, económica y social del Archipiélago Canario en el marco de la Unión Europea, demanda la imprescindible consideración del mismo como marco conjunto de referencia.

El encuadre descrito, la conveniencia del entendimiento integral de las características territoriales y político-administrativas de Canarias de-

mandarían la coordinación de las intervenciones de ámbito insular, garantizando la realización interna del principio de solidaridad interinsular para lograr el desarrollo equilibrado de las islas.

El **encuadre conceptual**, explicitado en la documentación remitida, se completa insistiendo sobre: la relevancia que como instrumento imprescindible para las políticas de desarrollo, tienen las infraestructuras y, en consecuencia, su incidencia sobre los procesos territoriales, económicos y sociales; el reconocimiento de este múltiple efecto de las infraestructuras y la dificultad evidente de armonizar desarrollo económico, cohesión social y respeto a los valores del territorio, harían preciso una metodología de la intervención pública que facilite la "convivencia de estos factores"; la condición de las infraestructuras como factor estructural de desarrollo económico, no debe eximir las de someterse a un control riguroso en los procesos de su definición previa o en la calidad y adecuación de sus proyectos. En consonancia con ello, se nos indica, las intervenciones de infraestructuras requieren armonizar los respectivos intereses insulares desde un imprescindible equilibrio de tratamiento en la protección del medio ambiente, los recursos naturales y, en general, los valores territoriales, culturales y sociales.

Desde esta perspectiva, el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias** prestaría especial atención a que tanto la opción global, regional e insular y sectorial, sean viables para los agentes implicados, pretendiendo fundamentalmente hacer viable la concertación.

El **proceso seguido en la elaboración del Plan por el Gobierno de Canarias**, tras la aludida *resolución* del Congreso de los Diputados se inicia con la elaboración en el primer trimestre de 1995 de un documento de trabajo sobre **Directrices de desarrollo territorial e infraestructura en el archipiélago canario**, que tenía su apoyo legal en los artículos 95 y 96 de la Ley 20/1991, de 7 de junio, sobre modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico de Canarias. A partir de él se formuló la procedencia de acometer la redacción de un Plan que permitiera concretar dichas directrices.

Mediante Decreto 255/1996, de 26 de septiem-

bre, del Gobierno de Canarias se crearon los órganos administrativos para la coordinación de las tareas del PDIC, partiendo explícitamente del principio de **coordinación** como criterio institucional, en la idea de que dicha planificación cuente con las más amplia base de **aceptación general** en las instancias afectadas.

*"En esta línea se crean dos figuras de naturaleza político-administrativa, con autoridad dimanante del propio Presidente del Gobierno, orientadas específicamente a coordinar las actuaciones relacionadas con la elaboración y aprobación del Plan Director de Infraestructuras de Canarias, al punto de que su propia existencia termina con la aprobación del mismo. Los Comisionados, según la distribución de funciones que entre ellos disponga el Presidente del Gobierno, van a tener como principal misión integrar las necesidades de una planificación conjunta y coordinar las actuaciones en los diferentes sectores.*

*En apoyo de la idea de coordinación, la Comisión Ejecutiva, cuya composición y funcionamiento responderán a su operatividad en la medida en que se conciban con criterio flexible, reúne a responsables de los sectores afectados bajo la dirección del Presidente del Gobierno o de quién actúe en su nombre".*

Para sostener los trabajos de elaboración del PDIC, el Gobierno de Canarias consideró oportuno convocar una asistencia técnica, cuyo concurso fue publicado en el Boletín Oficial del Estado, nº 227, con fecha 19 de septiembre de 1996, y adjudicado a la UTE Protoin, S.A. - C & G. Canarias, S.L. - 3G. Ingeniería y Gestión de Proyectos y Obras, S.L., mediante resolución publicada el 20 de Enero de 1997, en el Boletín Oficial de Canarias, nº 9.

La mecánica seguida en el proceso de trabajo se sintetiza de la siguiente manera:

- Primeramente se elaboraron una serie de monografías o ponencias sectoriales de carácter temático referidas a las distintas infraestructuras consideradas, así como análisis horizontales sobre la situación territorial y

socioeconómica de la región, y sobre otros aspectos como los posibles marcos jurídico, de gestión y financiero.

- Partiendo de dichas memorias se elaboraron unos primeros textos de conclusiones y estrategias, siendo analizados y debatidos con los departamentos implicados en dichas materias.
- Tras estas consultas y con las aportaciones resultantes de las mismas, se elaboraron unos documentos de objetivos y programas para cada tipo de infraestructura que se ha sometido a la consideración de las comisiones técnicas.
- Las consideraciones y conclusiones de estos debates se han trasladado a la Comisión Ejecutiva del PDIC, y el fondo de todos estos trabajos se ha incorporado en el presente documento.

- 1.2. Los **Referentes del PDIC** exponen aquellos aspectos del territorio y la sociedad canaria que se consideran más decisivos para la configuración de las políticas contenidas en el mismo. Consecuencia de que el Plan se diseña para una sociedad que habita en un **territorio con notables especificidades** donde intervienen factores y se producen procesos que lo mantienen sujetos a una acentuada dinámica de cambios procedentes, buena parte de ellos, se nos indica en el Plan que observamos, de decisiones y agentes externos a las islas.

Ello determinaría los retos a que se ven sometidas las infraestructuras existentes y las futuras, encaminadas siempre, a satisfacer niveles de servicios mejorando, al tiempo, la calidad de vida y proporcionando un entorno competitivo a las empresas. Además hacer posible el sostenimiento de los futuros desarrollos y el respeto a los recursos disponibles.

Así, aspectos del territorio y de la sociedad canaria decisivos para el diseño de los contenidos del Plan, serían: la condición de **lejanía del archipiélago**; el enorme **dinamismo** mostrado por Canarias en cuanto su crecimiento poblacional, la positiva evolución de la economía canaria durante la actual década, la especial ca-

racterización que los procesos descritos han dado al tratamiento del territorio y la ocupación del suelo, bien siempre escaso en medios insulares, reducido como los de Canarias; y, las repercusiones de todos estos aspectos en las pautas de consumo; la **fragilidad del territorio** que ofrece especiales dificultades para la adecuada satisfacción de las demandas de infraestructura a un coste razonable, tanto en términos económicos como ambientales. Así, la fragmentación del archipiélago impide compartir la mayor parte de las infraestructuras básicas, coloca a su ecosistema en una acusada posición de fragilidad en relación con los ecosistemas continentales, por último, las islas presentan rasgos que dificultan resolver satisfactoriamente la intervención en materia de infraestructura, como son: la propia topografía insular, su reducido tamaño, la escasez y carestía de suelo útil, los regímenes de vientos, los rasgos de su plataforma continental y de la dinámica marina de su entorno, su caracterización climatológica, pluviométrica y paisajística; el PDIC se diseña en un contexto al que ya nos hemos referido inicialmente, donde **las competencias en materia de infraestructuras** en su planificación, diseño, financiación y ejecución, se hayan compartidas entre los cuatro niveles de las Administraciones Públicas que intervienen en Canarias, marco al que hay que sumar la, cada vez más presente, intervención de la Unión Europea bajo la forma de recursos financieros, directrices, marco regulador, etc... Es evidente, se nos señala en el PDIC, que tal y como queda caracterizado este **marco institucional** se convierte, también, en referente obligado para su desarrollo.

- 1.3. Indica el PDIC que la definición previa de sus **objetivos** es un componente básico de las tareas de planificación. Sin ellos no resulta posible la formulación de propuestas dirigidas a resolver los estrangulamientos o carencias detectadas, que al final, justifican la propia elaboración del Plan, ni la evaluación de sus propuestas, ni su jerarquización o priorización, ni la coordinación entre las diversas actuaciones y de esta con las diferentes intervenciones planificadoras.

El método que sigue el PDIC al respecto, es aproximarse gradualmente al reconocimiento de los problemas, y su identificación territorial más

general, se pueda ir haciendo una aproximación, también gradual, a la identificación de los problemas más sectoriales e instrumentales. Al tiempo se gradúan los **objetivos pretendidos** según su nivel de generalidad e inmediatez.

En el nivel más general y lejano en el tiempo, el **objetivo global** será aquél en el que se sustente la necesidad de formulación del Plan.

En sucesivos niveles de acercamiento temporal, los objetivos son cada vez más instrumentales y concretos. Su definición se hace de modo que salgan a la luz cuantas contradicciones puedan darse entre los posibles objetivos analizados.

**1.3.1. Objetivo general del PDIC, aumentar la competitividad de Canarias asegurando la sostenibilidad de su desarrollo y la cohesión social.**

**1.3.2. Objetivos específicos del PDIC,** intermedios más tangibles y más fácilmente referenciables a programas departamentales y referenciados sobre los que hemos caracterizado como ámbitos esenciales de nuestra sociedad:

- **Mejorar la integración del archipiélago en relación con la Unión Europea y los países del entorno.**
- **Promover la integración territorial del archipiélago.**
- **Reforzar la articulación interna de cada isla.**
- **Atender a la conservación y mejora de los recursos naturales no renovables.**
- **Procurar el mantenimiento y diversificación de las actividades productivas.**
- **Cualificar el medio y diversificar los servicios turísticos.**
- **Cualificar el medio urbano.**

**2. El Plan Director de Infraestructuras de Canarias** incluye (Parte II), tal y como hemos tenido oportunidad de señalar, una aproximación a la configuración territorial de Canarias analizando todas y cada una

de las islas. Ello se hace de forma estructurada y abordando, en primer lugar, el **sistema territorial y los usos del territorio** donde se atiende a como queda caracterizada cada una de las islas en relación a su, geografía y clima; antecedentes históricos y el marco socioeconómico de referencia. También se señalan las **incidencias más significativas en la construcción del territorio** referidas a la actividad turística; variables definitorias de la situación actual y el papel que juegan las infraestructuras en la transformación del territorio insular de referencia. Además se relaciona, para cada una de las islas la conexión entre **el modelo territorial y el Plan Insular de Ordenación**. Se avanza, en este marco, las **previsiones de evolución futura** en relación a, preferentemente, el modelo turístico con los niveles de definición que tenga cada isla y los asentamientos y la evolución socioterritorial. Por último, el **PDIC** atiende en esta Parte II a las **variables estratégicas y los criterios de actuación**, en general, orientadas a reforzar y ratificar o rectificar las actuaciones en función de como se hayan acabado de definir los elementos esenciales de los procesos descritos con anterioridad.

**3.** Tal y como ya advertimos, el **PDIC** (Parte III) incluye **análisis sectoriales** de las distintas infraestructuras consideradas a nivel regional e insular, definiendo los objetivos sectoriales a alcanzar, así como las líneas y programas de actuación para la consecución de los mismos.

- En relación al **transporte** el objetivo central de la estrategia que incluye en **PDIC** va dirigido a garantizar la cobertura de las necesidades de desplazamiento de personas y bienes. En la línea de lo señalado en el "Libro verde de la Comisión Europea" sobre el transporte, la meta ha de ser en definitiva, promover una red de sistemas de transporte que se interrelacione entre sí.
- La **infraestructura aeroportuaria** se define como una pieza básica en el archipiélago canario. Relevante desde el punto de vista de la dependencia que del producto turismo tiene la economía en Canarias y, entre otros factores, por la propia aportación del sistema de transporte aéreo a la producción de bienes y servicios regionales, y a la creación y consolidación del empleo.
- Los **puertos** tienen una importancia territorial y económica significativa por su capacidad para

generar y demandar actividades, servicios y procesos de enorme incidencia económica y social, así como medioambiental o territorial.

- Nos señala el **PDIC** que en lo que concierne al uso como factor potenciador del desarrollo regional y en específico a la infraestructura del transporte, es conveniente sumar a los parámetros funcionales del tiempo y coste, que han fundado con frecuencia su planificación, los valores de seguridad, comodidad, escenografía, durabilidad, compatibilidad con el entorno y control de los efectos inducidos.
- Uno de los factores tradicionales que han limitado y condicionado el crecimiento económico de Canarias, sin duda, ha sido **el agua**. Siempre de especial relevancia en territorios insulares. El **PDIC** afronta esta materia, se nos indica, en circunstancias particulares: profundo proceso de revisión de las políticas de uso y gestión de los recursos hídricos, con múltiples y conocidas discusiones que han imposibilitado, en el contexto del Estado Español, la aprobación de instrumentos de planificación sectorial como los Planes de Cuenca y, por supuesto, del Plan Hidrológico Nacional; la incidencia en este contexto, de las orientaciones marco dimanantes del Consejo de la Unión Europea. Propuesta (de directiva) que pretende establecer un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de agua; ciertas limitaciones que presenta el actual marco normativo que regula las aguas en Canarias (Ley de Aguas de Canarias) carente en buena parte, de un desarrollo necesario.
- Sostiene el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias** que es, precisamente, la extraordinaria relevancia, en extensión de las **Costas Canarias** lo que determina su creciente importancia entre los medios para el desarrollo económico y, al tiempo, las especiales dificultades para compatibilizar su uso con la sostenibilidad de sus excepcionales recursos biológicos, paisajísticos, recreativos, científicos y culturales. Lo que, tal y como se indica en el **PDIC**, hace difícilmente valorable cualquier esfuerzo público destinado a una **singularización de su gestión**.
- Los **problemas ambientales** y especialmente los derivados de la contaminación del aire, del agua o del suelo, han sido puestos de manifiesto con

notoriedad por las dimensiones que han alcanzado actualmente.

Las agresiones producidas en el medio ambiente por la **inadecuada gestión de los residuos sólidos y la falta de planificación**, conlleva riesgos sanitarios, deterioro del suelo, potencial contaminación de las aguas subterráneas, peligro de autocombustión de las basuras, olores molestos, etc...y, alteración del paisaje en la zona en que se producen las descargas de residuos.

Canarias, por su particular caracterización geográfica y territorial, ha desarrollado un modelo en el que la interdependencia medio ambiente-economía es, no sólo, evidente sino también una de las más estrechas, comparativamente observada en el marco del territorio nacional.

- El entorno legislativo general en el que se han desarrollado las **telecomunicaciones** no ha sido especialmente favorable. En Canarias las telecomunicaciones **han adolecido de una consideración sectorial adecuada**. Las carencias habidas han determinado un programa irregular que no han permitido aprovechar oportunidades, y por contra han favorecido un cierto descontrol general: no se controlan inversiones, no ha habido planificación, no se ha podido intervenir para corregir situaciones irregulares, no ha habido promoción. El **PDIC**, sin ser el marco adecuado de ordenación del sector, debe aportar directrices, planteando opciones y alternativas. Consecuencia del panorama descrito se puede decir que las infraestructuras básicas de telecomunicaciones en Canarias están produciendo mayor impacto ambiental del que razonablemente hubiera sido admisible.
- 4. El **PDIC** incluye en su Parte IV las referencias al **marco jurídico, de gestión y financiero**, necesario para cubrir los programas y propuestas incluidos en el marco temporal que también se fija (1999-2006). Marco que tal y como se nos indica, habrá de servir de base para la **concertación con las restantes Administraciones** al objeto de garantizar la disponibilidad de recursos necesarios para la consecución de los objetivos trazados.
- 4.1. Sobre el **marco jurídico de referencia** y la distribución y asignación de competencias en la materia, hemos hecho alguna consideración so-

bre el **PDIC**. La competencia planificadora de la Comunidad Autónoma, se reconoce en el artículo 15.3 de su Estatuto de Autonomía, por lo que se refiere a la planificación de su política regional, y en el 31.4 respecto a la planificación de su actividad económica.

Según el Estatuto de Autonomía, corresponde al Gobierno de Canarias:

**Artículo 15.3.** *“La planificación de la política regional y la coordinación de la política económica insular con la regional, teniendo en cuenta las necesidades de cada isla”.*

Dicho Estatuto reconoce que la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva en las siguientes materias:

**Artículo 31.4.** *“Ordenación y planificación de la actividad económica regional en el ejercicio de sus competencias. Sector público de Canarias”.*

**Artículo 30.6.** *“Aguas, en todas sus manifestaciones, y su captación, alumbramiento, explotación, transformación y fabricación, distribución y consumo para fines agrícolas, urbanos e industriales; aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos; regulación de recursos hidráulicos de acuerdo con las peculiaridades tradicionales canarias”.*

**Artículo 30.15-** *“Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda”.*

**Artículo 30.17.** *“Obras Públicas de interés de la Comunidad y que no sean de interés general del Estado”.*

**Artículo 30.18.** *“Carreteras y ferrocarriles y el transporte desarrollado por estos medios o por cable, así como sus centros de contratación y terminales de carga, de conformidad con la legislación mercantil”.*

**Artículo 30.19.** *“Transporte marítimo que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma”.*

**Artículo 30.22.** *“Puertos, aeropuertos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general del Estado. Puertos de refugio y pesqueros; puertos y aeropuertos deportivos”.*

**Artículo 30.26.** *“Instalaciones de producción, distribución y transporte de energía, de*

*acuerdo con las bases de régimen minero y energético”.*

La Comunidad Autónoma de Canarias puede por tanto ordenar y planificar la actividad económica regional en el ejercicio de las competencias que se le han atribuido sobre infraestructuras básicas, así como la incidencia de tales infraestructuras sobre la ordenación del territorio de la propia Comunidad.

**4.2.** Las propuestas que incluye el **PDIC** en relación al **marco de gestión** que ofrece, se fundamentan en los siguientes principios:

- El seguimiento del **PDIC** correspondería a todos los órganos con competencias en materia de planificación y ejecución, tanto de infraestructura como de cuestiones más horizontales, ordenación del territorio, medio ambiente, etc...
- El **PDIC** debe facilitar, permanentemente, la adaptación de sus directrices y propuestas a las eventuales modificaciones que puedan darse en el contexto social, político, económico y tecnológico. Su aplicación debe estar marcada por una gran flexibilidad.
- La ejecución y seguimiento del **PDIC** debe contar y apoyarse en los instrumentos que específicamente tiene la Comunidad Autónoma Canaria para la coordinación de las inversiones públicas.

Sobre estos principios el **PDIC** aspira a orientar su gestión en un mecanismo de seguimiento de la adecuación a sus contenidos de las inversiones en materia de infraestructura. Ello, se nos dice, desde una doble perspectiva: el ámbito del **seguimiento técnico administrativo** y, en relación a la armonización de los instrumentos de planificación, el que realicen las **instituciones públicas**. Desde la primera perspectiva citada la **CUMAC** se ocuparía de que los planes y proyectos que le corresponde aprobar se ajustan a los contenidos y requisitos del **PDIC**. Para lo segundo, la **Comisión de Administración Territorial**, la **Comisión de Planificación**, el **Comité de Inversiones Público** atenderán a la armonización de los instrumentos de planificación ocupándose, desde sus respectivas competencias, de la vigilancia y cumplimiento de las

especificaciones del **PDIC** en los temas que sea objeto de su supervisión, informe o aprobación.

La gestión del **PDIC** exigirá los desarrollos normativos sectoriales que el mismo propone.

El **PDIC** incorpora a la planificación sectorial canaria un procedimiento de **evaluación estratégica previa** en los términos de la propuesta directiva que está tramitando la Unión Europea al respecto.

El **PDIC** será objeto de una **evaluación intermedia**, que permita considerar el grado de su cumplimiento, y adoptar, en su caso, las medidas correctoras precisas en función de los problemas y disfunciones que pudieran detectarse.

Por último, se nos indica que el **PDIC** nace con intención de mantener una **vigencia indefinida**, realizando el Gobierno de Canarias las revisiones que considere necesarias. La razón de extender el ciclo de vida del mismo hasta el 2006 es la de hacerlo coincidir con una vigencia análoga al ciclo de vida de los Planes de Desarrollo Regional requeridos por la Unión Europea.

- 4.3. El **PDIC** incluye, a nivel global, las **previsiones de gasto** respecto de aquellas actuaciones que tienen contenido presupuestario y financiero.

El **marco financiero definitivo del PDIC** se deberá coordinar adecuadamente con el Plan de Desarrollo Económico de Canarias y el Plan de Desarrollo Regional, ambos en fase de elaboración por el Gobierno de Canarias, y a cuyos ámbitos temporales habrá de ajustarse aquel. También en este ámbito, se habrán de concre-

tar el origen y la cantidad de los recursos necesarios para financiar sus actuaciones.

Las **previsiones** que se incluyen en el **PDIC** a este respecto se fundan, se nos dice, en varios **critérios**. Por una parte incorporan en su totalidad los **compromisos asumidos en los Convenios suscritos entre el Gobierno de Canarias y el de la Nación**, sosteniendo las expectativas de que el gasto correspondiente a los mismos va a ejecutarse en el período de programación acordado. Ello confiere un **especial relieve a las operaciones de carreteras** en la primera parte de dicho período de programación.

Por otro lado, para la última parte del período de programación adoptado, el esfuerzo se destacará en el ámbito de las **infraestructuras de los transportes**.

Desde otro punto de vista, el **PDIC** parte de la hipótesis de que las **perspectivas de inversión** expresadas ya por diversos órganos de la Administración Central, en especial **AENA** y las **Autoridades Portuarias** van a adecuarse a sus planes.

Finalmente el **PDIC** en la predeterminación del marco financiero que comentamos, señala prestará especial énfasis en dos campos: el del  **acondicionamiento y mantenimiento de las infraestructuras**, y el de la **corrección y restauración de sus efectos ambientales**, tanto de los que van a ser generados por las intervenciones en curso como de aquellos otros problemas que tendrían su origen en intervenciones pasadas.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE CANARIAS. AVANCE (millones de ptas.)										MARCO FINANCIERO	
CONCEPTOS	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL	%	
<b>TRANSPORTES</b>	<b>18.977</b>	<b>19.773</b>	<b>20.602</b>	<b>21.467</b>	<b>25.370</b>	<b>31.309</b>	<b>36.369</b>	<b>40.593</b>	<b>214.460</b>	<b>19,97%</b>	
Terrestre	11.977	12.456	12.954	13.472	17.012	20.572	22.155	21.761	132.359		
Aéreo	3.700	3.885	4.079	4.283	4.497	4.722	4.958	5.206	35.330		
Marítimo	3.300	3.432	3.569	3.712	3.861	6.015	9.256	13.626	46.771		
<b>AEROPUERTOS</b>	<b>18.639</b>	<b>22.772</b>	<b>20.443</b>	<b>16.695</b>	<b>19.637</b>	<b>20.423</b>	<b>21.240</b>	<b>28.089</b>	<b>167.938</b>	<b>15,64%</b>	
<b>PUERTOS</b>	<b>9.115</b>	<b>12.497</b>	<b>12.401</b>	<b>14.611</b>	<b>14.555</b>	<b>17.700</b>	<b>17.450</b>	<b>21.210</b>	<b>119.539</b>	<b>11,13%</b>	
CAC: Inversión nueva	800	900	1.000	1.400	2.500	4.000	4.700	5.500	20.800		
CAC: acondic. y manten.	240	270	300	420	480	750	1.050	1.350	4.860		
AP Las Palmas	3.935	4.662	4.261	6.341	5.575	6.500	7.500	8.539	47.313		
AP Santa Cruz	4.140	6.665	6.840	6.450	6.000	6.450	4.200	5.821	46.566		
<b>RED VIARIA</b>	<b>52.964</b>	<b>52.427</b>	<b>56.882</b>	<b>46.997</b>	<b>47.197</b>	<b>20.000</b>	<b>21.000</b>	<b>22.000</b>	<b>319.467</b>	<b>29,75%</b>	
Inversión Nueva	49.664	48.827	53.082	42.997	42.997	15.000	15.000	15.000	282.567		
Acondic. y mant.	3.300	3.600	3.800	4.000	4.200	5.000	6.000	7.000	36.900		
<b>AGUAS</b>	<b>18.168</b>	<b>17.248</b>	<b>15.815</b>	<b>15.915</b>	<b>16.115</b>	<b>16.565</b>	<b>12.000</b>	<b>13.000</b>	<b>124.826</b>	<b>11,62%</b>	
Inversión Nueva	16.418	15.298	13.665	13.565	13.565	13.565	8.000	8.000	102.076		
Acondic. y mant.	1.750	1.950	2.150	2.350	2.550	3.000	4.000	5.000	22.750		
<b>COSTAS</b>	<b>5.000</b>	<b>40.000</b>	<b>3,72%</b>								
<b>MEDIO AMBIENTE</b>	<b>7.000</b>	<b>7.300</b>	<b>7.600</b>	<b>7.900</b>	<b>8.200</b>	<b>9.300</b>	<b>10.550</b>	<b>10.800</b>	<b>68.650</b>	<b>6,39%</b>	
Acondic. Ambiental	2.000	2.200	2.400	2.600	2.800	3.800	4.800	4.800	25.400		
Residuos	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	5.500	5.750	6.000	43.250		
<b>TELECOMUNICACIONES</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>19.000</b>	<b>1,77%</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>130.863</b>	<b>138.017</b>	<b>140.243</b>	<b>130.085</b>	<b>139.074</b>	<b>123.297</b>	<b>127.609</b>	<b>144.692</b>	<b>1.073.880</b>	<b>100,00%</b>	

5.-El **PDIC** incluye algunos ejemplos del modo en que pueden aplicarse sus criterios y directrices a casos concretos.

Ha tomado como referencia situaciones representativas de la complejidad que muestran las intervenciones en materia de infraestructuras en el Archipiélago Canario.

Los casos analizados son:

1. Infraestructura viaria del Noroeste de La Gomera.
2. Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria. Fase I. Barranco de La Ballena.
3. Nueva carretera Santa María de Guía - Agaete.
4. Avenida Marítima de Santa Cruz de La Palma.
5. Carretera C - 822, entre Fañabé y Armeñine.
6. Proyecto de mejora de la carretera local de Icod a Buenavista.

## 6.-Resumen del programa de actuaciones del Plan Director de Infraestructuras de Canarias.

El **PDIC** nace como un plan que por su propia consideración de facilitar *directrices* debe incluir la planificación de actuaciones desde un marco inspirador de grandes programas de inversión alejándose del detalle preciso y concreto que se deja para las planificaciones sectoriales. El **PDIC** ha coincidido con una etapa donde han fructificado de forma paralela diversos convenios como han sido los de Carreteras, Costas y Obras Hidráulicas, propiciados desde el entendimiento de la Administración de Canarias y la Administración General del Estado. Dichos convenios por su propia importancia se convierten en programas de actuaciones de este Plan, que por venir ya en fases de desarrollo muy avanzado y evitando reiteraciones no se detallan en el presente programa de actuaciones, salvo en aquellos aspectos que se ha considerado necesario hacer una matización o puntualización concreta acerca de los criterios para el desarrollo de los proyectos.

La *integralidad* del tratamiento de los temas sectoriales ha llevado a considerar en las actuaciones aquellas materias que son competencias propias del Gobierno de Canarias conjuntamente con aquellas otras que son competencias de otras

Administraciones, como es el caso de la estatal en materia de puertos de interés general y aeropuertos.

La estructuración de las materias tratadas a continuación se ha realizado partiendo de las ponencias sectoriales y dentro de cada análisis sectorial se realizan propuestas de actuación que se clasifican como *Generales o Específicas* según se refieran a actuaciones genéricas o materias concretas que deban contemplarse dentro de las planificaciones sectoriales.

Dentro de la clasificación anterior, en el presente documento se distinguen las siguientes subclasificaciones:

- **Normativas (N)**, referidas a materias que por su carácter deban ser objeto de un tratamiento jurídico específico bien para cubrir vacíos legales bien matizar criterios de contenido y alcance legal o para facilitar actuaciones que requieren de esta cobertura.
- **Concertación (C)**, son aquellas actuaciones que requieren de actos previos de acuerdos concertados interadministrativos ya que normalmente se refieren a competencias que residen en más de una administración o la propia acción propuesta abarca a diversas materias cuyas competencias son compartidas.
- **Ejecución (E)**, se refieren a aquellas actuaciones que inciden sobre materias o elementos que requieren acciones inversoras en la implantación de obras o servicios, pudiendo abarcar todo el proceso, desde los estudios de viabilidad hasta la propia construcción, o solamente alguna de sus fases.
- **Mixtas**, son aquellas que simultáneamente afectan a más de una de las anteriores.

### 6.1. Transportes.

#### 6.1.1. Propuestas Generales.

##### 6.1.1.1. Propuestas de concertación (C)

- Proponer la integración del *Eje Transinsular de Transporte de Canarias* como un componente de las *Redes Transeuropeas de Transporte* y solicitar su consideración como pro-

yecto prioritario conforme a la Decisión 1692/96 del Parlamento Europeo.

- Profundizar en la consolidación de las Comisiones Mixtas Administración General del Estado - Administración de Canarias, como fase previa a la constitución de un Consorcio Regional de Transporte que coordine las actuaciones de todas las Administraciones en materia de transportes y sus infraestructuras.

#### 6.1.1.2. *Propuestas normativas (N)*

- Consolidar una red de líneas de transporte insular e intransular, con horarios sincronizados que potencia la movilidad de la población en condiciones homogéneas en toda la región.
- Garantizar la integración del eje transinsular con las otras redes exteriores de transporte, actuando respecto a:
  - Mejora de las líneas de pasajeros marítimas y aéreas con el continente europeo con incremento de los servicios, ampliación de destinos y mejorar tarifas.
  - Establecer comunicaciones marítimas y aéreas de pasajeros con Madeira.
  - Establecer comunicaciones marítimas y aéreas de pasajeros con la zona cercana de África occidental.
- Consideración efectiva de la red de infraestructuras para transportes intermodales que integran el *Eje Transinsular* como de *interés general* de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos y Marina Mercante y en los artículos 95 y 96 de la Ley 20/1991 del REF.
- Declaración de obligaciones de servicio público en los tráficos interinsulares que se realizan vía aérea o marítima, cuando sea necesario para garantizar en el futuro las frecuencias, continuidad y precios de los servicios.
- Respecto al transporte terrestre, en cumplimiento de la Disposición Transitoria Decimocuarta de la Ley 42/1994, elaborar para el período 2000-2006 la renovación de los Contratos-Programa por cada una de las islas, en los que se fijen los medios para establecer un sistema eficaz de transporte integrado.
- Suscribir un Convenio Marco con la Administración General del Estado que incardine la política regional de transportes y todos los Contratos-Programa insulares dentro de unas coordenadas comunes y que fije el marco financiero global de referencia.

- Profundizar en los estudios y gestiones encaminadas a implantar un Segundo Registro de Aeronaves en Canarias.
- Diseñar un sistema de identificación e información a los usuarios de los elementos del sistema canario de transportes y del Eje Transinsular que permita mejorar la movilidad, el tráfico y fomentar su utilización.

#### 6.1.1.3. *Propuestas mixtas.*

**C/N** Participación de las Autoridades Canarias en la gestión y explotación de los aeropuertos e incrementar la misma en los puertos.

**C/E** Consideración dentro del Eje Transinsular como elementos infraestructurales, las guaguas, buques y aeronaves que realicen transporte público regular y tráficos de cabotaje interinsular y estén sometidos a obligaciones de servicio público.

#### 6.1.2. *Propuestas específicas.*

##### 6.1.2.1. *Propuestas específicas. Transporte terrestre.*

##### 6.1.2.1.1. *Propuestas de concertación (C)*

- Profundizar en la puesta en marcha de sistemas de transporte público en plataforma exclusiva en el corredor litoral capitalino de Gran Canaria y completar los análisis de viabilidad de la implantación de nuevos os modos de transporte en el corredor sur (desde la capital hasta Maspalomas) y el corredor norte.
- Estudiar la necesidad y viabilidad de un corredor específico de transporte, diferente a la GC-1, entre el futuro Puerto de Granadilla y el Aeropuerto Tenerife Sur.
- Ultime estudios de viabilidad para la implantación de nuevos modos de transporte sobre plataforma exclusiva en el medio o largo plazo a los corredores Santa Cruz de Tenerife - Puerto de la Cruz y Santa Cruz - Sur, a completar con un estudio de detalle del tramo Santa Cruz - La Laguna.

##### 6.2.1.1.2. *Propuestas de Ejecución (E)*

- Definir y ejecutar un plan regional de marquesinas y paradas de transporte terrestre de viajeros por cada isla que incluya sistemas de información a los usuarios y señalización suficiente, incluso viaria, respecto a la totalidad

del sistema de transporte así como sobre espacios turísticos y de ocio.

- Potenciar la introducción y puesta en marcha de sistemas telemáticos y de teledetección y seguimiento para la gestión del sistema de transporte.
- Potenciar la elaboración y puesta en marcha de un plan informativo y de medidas disuasorias de la utilización del vehículo privado y procurar fomentar la utilización del transporte colectivo.
- Complementar el intercambiador que actualmente se construye en Santa Cruz de Tenerife con uno en la zona norte y otro en el sur.
- Completar el sistema de transportes terrestres de Gran Canaria con la construcción de intercambiadores intermodales en las zonas sur y norte de la isla.
- Construcción de estación intermodal de transporte terrestre en Santa Cruz de La Palma en coordinación con el Plan Espacial del Puerto.

#### **6.1.2.2. Propuestas específicas. Transporte marítimo y puertos.**

##### **6.1.2.2.1. Propuestas de concertación (C)**

- Habilitar terminales específicas o zonas para tráficos interinsulares en los puertos que realizan actividades comerciales.
- Puerto del Rosario: Actuación general para mejorar sus condiciones de intermodalidad con el modo terrestre y análisis de alternativas técnico-económica de La Hondura.
- Puerto de La Estaca: Reacondicionamiento de una remodelación profunda de integración en la zona turística, resolviendo sus accesos.
- Construcción de un Puerto en Granadilla, complementario al Puerto de Santa Cruz de Tenerife y posible recinto de ubicación de espacios ZEC.
- Construcción del Puerto de Fonsalía como alternativa para el grueso del tráfico comercial del Puerto de los Cristianos con las islas occidentales.
- Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Mejora de los accesos al puerto en las zonas norte y sur e integración con la red viaria principal. Actuaciones de integración con la ciudad en el entorno de la Plaza de España y en el tramo Muelle Norte - Las Teresitas. Realización de las actuaciones previstas en su Plan de Empresa.

- Puerto de San Sebastián: Análisis del acceso, ordenación de la superficie terrestre y de la funcionalidad de la estación marítima.
- Puerto de la Luz y Las Palmas: Acondicionamiento de la transición e integración puertociudad. Actuaciones en el Frente Marítimo de Naciente de Las Palmas de Gran Canaria, propuesto en el PIO, según las conclusiones de los análisis en curso. Realización de las actuaciones previstas en su Plan de Empresa.
- Puerto de Arinaga: Realizar análisis técnicos y construir la segunda fase de trabajos de acondicionamiento portuario. Plantear posibles espacios para ubicación de zonas ZEC. Actuar sobre los accesos al puerto desde las redes viarias insulares.
- Puerto de Los Mármoles: Integración puertociudad. Mejora de los accesos terrestres. Definición de espacios portuarios e industriales. Terminal de viajeros y zonas de estacionamiento de vehículos y de enlace con los servicios públicos de taxis y guaguas.
- Puerto de Santa Cruz de La Palma: Mejora de la accesibilidad e integración con la ciudad, estación de pasajeros y zonas de intercambio con otros modos, considerando las directrices señaladas en el caso tipo del Anejo de los Modelos de implantación.

##### **6.1.2.2.2. Propuestas de ejecución (E)**

- Ejecución del borrador del Plan de Puertos del Gobierno de Canarias con las adaptaciones y actualizaciones necesarias.
- Fomento de la especialización funcional de cada puerto y realizar reservas de suelo para mejorar la funcionalidad de los puertos existentes en Canarias.
- Promover las instalaciones náuticas recreativas en los puertos existentes en la región para que sean compatibles con otros usos.
- Puerto de Corralejo: Mejora de sus accesos terrestres, habilitar zonas de aparcamientos y zonas de enlace con los servicios públicos de taxis y guaguas de línea regular de viajeros.
- Puerto de Morro Jable: Mejora de los accesos terrestres. Zonas de aparcamiento y enlace con taxis y servicio público regular de viajeros y acondicionamiento de la terminal de pasajeros.
- Valle Gran Rey: Desarrollar actuaciones para la ordenación y adaptación a sus diferentes

funciones.

- Análisis de la viabilidad de Puerto Santiago para tráficos con embarcaciones rápidas.
- Puerto de Agaete: Mejorar las condiciones de tráfico en los accesos desde el pueblo al muelle. Analizar la viabilidad de su ampliación y mejorar las zonas de aparcamiento e intercambio modal.
- Puerto de Playa Blanca: Mejora de los accesos viarios. Acondicionamiento y dotación de una zona para aparcamientos.
- Puerto de La Graciosa: Mejorar los accesos de personas desde el atraque y acondicionar una pequeña estación-refugio de pasajeros.
- Puerto de Órzola. Estudio de posibilidades de reacondicionamiento u otras alternativas de localización. Mejora de los accesos viarios. Acondicionamiento y dotación de una zona para aparcamientos.

#### 6.1.2.2.3. *Propuestas mixtas.*

**C/E** Incrementar la coordinación entre las políticas de Puertos de Interés del Estado y los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma.

**C/N** Creación de una Empresa Pública con participación del Gobierno de Canarias y los Cabildos Insulares que permita la necesaria agilidad en la gestión de los puertos dependientes de la C.A.

**C/N** Potenciar y favorecer la introducción de las últimas tecnologías en materia de embarcaciones rápidas para el tráfico marítimo de personas y mercancías entre las islas.

#### 6.1.2.3. *Propuestas específicas. Transporte aéreo y aeropuertos.*

##### 6.1.2.3.1. *Propuestas normativas (N)*

- Redacción y puesta en marcha de los Planes Directores y Planes Especiales urbanísticos de los aeropuertos para una mayor coordinación interadministrativa en la planificación de las previsiones de crecimiento, entre AENA, el Gobierno de Canarias, los Cabildos Insulares y los municipios directamente afectados por las infraestructuras y los impactos de las operaciones de vuelo.

##### 6.1.2.3.2. *Propuestas de concertación (C)*

- Coordinación entre las políticas de AENA y la

política regional e insular de transportes.

- Realizar reservas de suelo en los aeropuertos de la región para posibles ampliaciones que garanticen su futuro.
- Aeropuerto Fuerteventura: Efectuar las previsiones necesarias para prolongar a largo plazo la pista de aterrizaje en la zona sur.
- Aeropuerto El Hierro: Análisis de su evolución a medio plazo e incidencia en el desarrollo insular por sus limitaciones operativas actuales.
- Aeropuerto Lanzarote: Diseñar una planificación del desarrollo de las instalaciones a medio plazo, específicamente respecto a su problemática de áreas de expansión e integración con zonas urbanas. Actuación general para mejorar la intermodalidad con los modos terrestres privados y públicos de transporte.
- Aeropuerto La Palma: Acondicionamiento de la zona de aparcamiento de aviones, terminal de pasajeros y aparcamiento de vehículos.
- Aeropuerto Tenerife Norte: Proseguir las etapas en desarrollo por las diferentes administraciones procurando alcanzar la máxima integralidad en los viarios de borde.
- Aeropuerto Tenerife Sur: Modernización de conformidad con su Plan Director y Plan Especial, selección de la ubicación de la segunda pista y zona de expansión aeroportuaria con suficiente reserva de suelo.
- Aeropuerto de Gran Canaria: Puesta en marcha de los estudios del Plan Director y del Cabildo para su ampliación.

##### 6.1.2.3.3. *Propuestas mixtas.*

**C/E** Implantación de Parques Aeroportuarios de Actividades Económicas con posibles espacios de ubicación de recintos ZEC en las islas de Gran Canaria y Tenerife.

**C/E** Mejorar tecnológicamente la gestión de tráficos aéreos introduciendo las últimas tecnologías en los sistemas control de tráfico y ayudas a la navegación.

#### 6.2. Red viaria.

##### 6.2.1. *Propuestas generales.*

##### 6.2.1.1. *Propuestas normativas (N)*

- Establecer la normativa autonómica necesaria, que contemple las conclusiones relevantes del análisis de casos tipo realizado en este PDIC, en relación a la definición de nuevos

criterios de diseño de carreteras en los espacios turísticos o de especial valor ambiental de las islas.

- Actualización de la legislación específica de la Comunidad Autónoma, clarificando los procedimientos de evaluación ambiental y desarrollando los instrumentos de planificación del viario y contemplando las singularidades específicas de las islas.

#### **6.2.1.2. Propuestas de ejecución (E)**

- Reforzar la atención del acondicionamiento y mantenimiento de la red.

### **6.2.2. Propuestas específicas.**

#### **6.2.2.1. Fuerteventura.**

##### **6.2.2.1.1. Propuestas de ejecución (E)**

- Desarrollo del estudio del eje Corralejo-Puerto del Rosario-Morro Jable, incluido en el Convenio, con especial análisis de las previsiones de crecimiento para establecer reservas de suelo para desdoblamiento y variantes, así como solución de problemas en tramos concretos (travesía de Las Dunas de Corralejo, tramo Aeropuerto a Pozo Negro y Tarajalejo a Morro Jable).
- Acondicionamiento y mejora de la red viaria intermedia (Betancuria-Vega de Río Palmas-Pájara)

#### **6.2.2.2. La Gomera.**

##### **6.2.2.2.1. Propuestas mixtas.**

- C/E Estudio informativo y de análisis del planeamiento de la nueva vía de San Sebastián a La Lomada y conexión con el viario hacia el norte.

#### **6.2.2.3. Gran Canaria.**

##### **6.2.2.3.1. Propuestas mixtas.**

- C/E Estudio del planeamiento y alternativas para la posterior ejecución de la 4ª fase de la Circunvalación de Las Palmas.
- C/E Avance en la definición del corredor de acceso al centro de la isla, en base al concurso convocado por el Cabildo.
- C/E Incorporar las posibles mejoras de integración urbana en el tramo Guía-Gáldar-Agaete, según las especificaciones analizadas como ca-

so tipo en el Anejo de Modelos de implantación.

- C/E Acondicionar con carácter urbano la carretera interior Tarajalillo-Maspalomas.

#### **6.2.2.4. Lanzarote.**

##### **6.2.2.4.1. Propuestas de ejecución (E)**

- Acondicionamiento y mejora del viario de menor rango existente entre varios núcleos para su incorporación al sistema intermedio (La Santa-Soo-Caleta de Famara-etc...)

#### **6.2.2.5. El Hierro.**

##### **6.2.2.5.1. Propuestas de ejecución (E)**

- Acondicionamiento y mejora de la red viaria actual, con especial atención a las travesías de los núcleos situados sobre las mismas.

#### **6.2.2.6. La Palma.**

##### **6.2.2.6.1. Propuestas mixtas.**

- C/E Análisis en el cierre del anillo insular por el norte de las actuaciones incluidas en el Convenio, prestando la debida atención a la singularidad del territorio.

- C/E Ejecución de la actuación en el viario principal de Santa Cruz de La Palma, prevista en el Convenio, adaptándola al análisis realizado como caso tipo en el Anejo de Modelos de implantación.

- C/E Adecuación de las travesías de Los Llanos y el Paso.

#### **6.2.2.7. Tenerife.**

##### **6.2.2.7.1. Propuestas mixtas.**

- C/E Ejecución de la propuesta para la variante de San Eugenio contenida en el análisis de caso tipo de Fañabé en el Anejo de Modelos de implantación ya recogida en el PIO y en el Avance del PGOU de Arona.

- C/E Acondicionar con carácter urbano el tramo de la TF-1 entre Las Américas y Torviscas cuando se construya la variante de San Eugenio prevista en el PIO y en el PGOU de Arona.

### **6.3. Agua.**

#### **6.3.1. Propuestas normativas (N)**

- Promover las modificaciones legales neces-

rias para que los ingresos provenientes de las prestaciones de los servicios de abasto, saneamiento, vertido, depuración y reutilización, tengan el carácter de finalistas, vinculados a la financiación exclusiva de aquellos.

**6.3.2. Propuestas de ejecución (E)**

- Implantación de una red de control automático en la región que permita la captura de información y el establecimiento de una base sólida de control para alcanzar y mantener un uso sostenible del dominio público hidráulico, mediante sistemas de modelización, instrumentación, redes de toma de datos, etc...
- Reforzar la atención al mantenimiento de las infraestructuras hidráulicas, especialmente respecto a las pérdidas en la red.
- Favorecer el tratamiento adecuado de los fangos y lodos resultantes de la depuración.
- Ampliación de las redes de interconexión entre zonas productoras, así como la conexión entre conducciones, de manera que se amplíe el conjunto de las posibilidades de distribución.

**6.3.3. Propuestas mixtas.**

- C/N** Incorporación a las estrategias contenidas en los avances y planes hidrológicos, así como a las de los Consejos Insulares, las de carácter ambiental: de prevención, control y corrección de la contaminación de las aguas.
- C/E** Controlar los estados ecológico y químico de las aguas superficiales, y químico y cuantitativo de las aguas subterráneas. Establecer controles cuantitativos dinámicos como garantía de la calidad de las aguas subterráneas.
- N/E** Poner en práctica mandatos de la normativa canaria en cuanto al inventario y control de vertidos para conocer la influencia real de los usos del suelo sobre la contaminación de acuíferos.
- C/E** Apoyar la concesión de primas, directas o indirectas a la interconexión de redes de saneamiento que faciliten el vertido y depuración de aguas residuales.
- N/E** Revisar la política de desalación a la luz de las previsiones de evolución de los consumos, especialmente en la agricultura.
- N/E** Revisar los criterios de reutilización y/o vertido

al mar a través de emisarios submarinos con el factor añadido de la consideración del consumo energético.

**6.4. Costas.**

**6.4.1. Propuestas de concertación (C)**

- Realizar las gestiones oportunas para incluir los Parques Litorales en el Inventario de Espacios litorales de interés europeo.
- Promover la realización de trabajos de investigación aplicada dirigidos a incrementar el conocimiento de la dinámica física y ecológica del litoral canario.
- Conducir las inversiones en el litoral hacia aquellas intervenciones que estén en consonancia con los criterios preferenciales en los fondos de cohesión europeos.
- Priorizar las actuaciones que satisfagan la demanda con niveles más reducidos de artificialización respecto a aquellas que supongan actuaciones transformadoras del litoral más agresivas.

**6.4.2. Propuestas de ejecución (E)**

- Desarrollar una política de adquisición de terrenos y gestión administrativa para los Parques Litorales de interés europeo, en consonancia con lo indicado en la Carta Europea del Litoral.

**6.4.3. Propuestas mixtas.**

- C/N** Implantación de un centro único de gestión del litoral, siendo el Gobierno de Canarias el que detente las competencias de gestión de las costas (en coordinación con los Cabildos y con independencia de la presencia física de las oficinas insulares).
- C/N** Elaboración de un Inventario de Espacios Litorales de valor destacado, en el que se establezcan las medidas de protección adecuadas a las características de estos espacios. Dentro de este inventario serán clasificados como Parques Litorales los espacios que se consideren de importancia estratégica para la conservación global de recursos naturales de la costa isleña.
- C/N** Elaboración de un inventario de yacimientos submarinos fósiles que puedan aportar arena para regeneración de playas.

**C/N** En cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 de la Ley 11/90 de Prevención del Impacto Ecológico, aprobar índices de contenido de los estudios de impacto en el litoral.

**N/E** Formular la realización de los Planes Insulares de Ordenación del Litoral, que cubrirán la totalidad de la costa canaria.

**N/E** Aplicar la Ley de Costas en lo relativo a la utilización del dominio público marítimo terrestre en aquellos tramos de costa correspondiente a suelo virgen. En el resto del borde litoral, rehabilitar o recuperar estos terrenos, utilizando en favor del Estado las posibles ilegalidades.

**C/E** Promover la ejecución de programas de actuaciones para la rehabilitación ambiental del litoral de las islas, los cuales se elaborarán en sintonía con los Planes Insulares de Ordenación del Litoral.

## 6.5. Medio ambiente.

### 6.5.1. Medio ambiente.

#### 6.5.1.1. *Propuestas normativas (N)*

- Introducir la obligación normativa de implantación de infraestructuras lineales de energía, agua, comunicaciones, etc..., a través de corredores específicos evitando los tendidos aéreos generadores de impacto.

#### 6.5.1.2. *Propuestas de ejecución (E)*

- Desarrollo de una línea de actuación en el acondicionamiento ambiental del entorno de las carreteras y recuperación en los espacios degradados por la obra pública.
- Realizar un inventario de canteras aptas desde el punto de vista medio ambiental para su autorización o legalización como puntos idóneos de obtención de materiales en cada isla.

### 6.5.2. Medio ambiente: residuos.

#### 6.5.2.1. *Propuestas normativas (N)*

- Aprobación de la Ley Reguladora de Residuos en Canarias y redacción de los Planes Directores Insulares de Gran Canaria, Tenerife y La Palma.
- Declaración de servicio de interés público, de titularidad autonómica o local de todas o algunas operaciones de gestión de determinados residuos.

- Establecer programas de investigación y acciones de información, educación y participación necesarias para fomentar una conducta eco-responsable.
- Fomentar las actuaciones de tratamiento de residuos que favorezcan la reutilización de subproductos y la recuperación y aprovechamiento energético y potenciar los mercados para los productos reciclados.
- Regular en los Planes de Residuos Sólidos el tratamiento, destino y uso de los fangos y lodos resultantes de la depuración.

#### 6.5.2.2. *Propuestas de concertación (C)*

- Creación de la Junta de Residuos de Canarias.
- Creación de Consorcios Insulares de Servicios para la gestión de los programas de actuación y el desarrollo de los modelos insulares de gestión de residuos en cada isla.
- Creación del Fondo de Gestión de Residuos (F.G.R.)

#### 6.5.2.3. *Propuestas de ejecución (E)*

- Mejorar y adecuar las instalaciones y en su caso ampliar los complejos ambientales definidos en el PIRC (Arico, Salto del Negro, Juan Grande, Zurita, Zonzama, etc...)
- Homogeneizar y racionalizar el sistema de recogida y transporte en cada isla.
- Completar la red de "Puntos Limpios" y clausura y sellado de los vertederos incontrolados.

## 6.6. Telecomunicaciones.

### 6.6.1. *Propuestas de concertación (C)*

- Proponer la integración del *sistema de telecomunicaciones de Canarias* en las propuestas de *Redes Transeuropeas de Telecomunicaciones*.

### 6.6.2. *Propuestas normativas (N)*

- Redactar un apartado sectorial de Telecomunicaciones a introducir en el proyecto de Ley del Territorio, en los PIOs y Planes Urbanísticos, PGOU, Planes Especiales Municipales, etc...
- Redactar una normativa específica de habilitación de condiciones de instalación de las in-

fraestructuras de telecomunicaciones en proyectos de infraestructuras y equipamientos públicos, edificación, etc...

- Redactar una normativa específica de tratamiento de los residuos industriales procedentes de las infraestructuras de telecomunicaciones.

### 6.6.3. Propuestas de ejecución (E)

- Redacción de un Plan Técnico Integral de Telecomunicaciones para la ordenación del Sector en la región.
- Fomento y ejecución de infraestructuras co-

munes de telecomunicaciones (Canalizaciones, infraestructuras comunitarias de telecomunicaciones en edificación y radioeléctrica).

- Confección del Catálogo de Irregularidades a partir del inventario del Plan Técnico.
- Redacción de un Documento-Propuestas de Plan de Regularización.
- Proceso sistematizado de Control de Legalidad.
- Realizar actuaciones en materias formativas y sociales: programas educativos, contratar a discapacitados en empresas de telecomunicaciones, etc...

## III. OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE CANARIAS.

### 1. Observaciones de carácter previo.

1.1. La preceptiva intervención de las organizaciones representativas de intereses económicos y sociales en el proceso de elaboración de la planificación económica a través, justamente, del ejercicio de la función consultiva y de asesoramiento, requiere establecer mecanismos y criterios que hagan no sólo posible dicha participación sino que, además, la sitúen, eficientemente en dicho proceso. Si por el Gobierno de Canarias peticionario de la consulta al CES sobre el **PDIC** se acude legítimamente al procedimiento de urgencia para concretar la misma, esta debería motivarse en la medida en que ello implica la sustitución del procedimiento normal por otro excepcional, que implica la reducción de los plazos, lo que sitúa al Consejo, en un tema de la trascendencia del que tratamos y con el volumen de documentación e información que necesariamente se habrá de manejar, en un contexto poco favorecedor para ejercer de manera eficiente las tareas que se le encomiendan. **En este sentido, no puede ni debe presentarse la urgencia como elemento no justificado y a la vez determinante y constitutivo del fin perseguido con la solicitud de dictamen, hasta el punto de que tal fin, parece ser, no es interesante, o no podría ser de interés para el Gobierno de acudir al procedimiento normal reglado del artículo 5.3 en relación al 4.2.a), ambos de la Ley 1/1992, de 27 de abril, de Crea-**

ción del CES de Canarias.

1.2. **En opinión del Consejo Económico y Social la propuesta de PDIC constituye un instrumento de naturaleza claramente política, de carácter indicativo, no normativo** y orientado a describir un proceso que aspira a tener en cuenta los distintos niveles de organización del territorio en Canarias, a sugerir los mecanismos de cooperación entre los distintos ámbitos competenciales de intervención en el y dirigido, esencialmente, a promover el desarrollo sostenible y la competitividad del territorio canario para facilitar, por último, su propia cohesión económica y social. **Desde este punto de vista el CES asigna un papel fundamental a los esfuerzos que se dirijan desde el ejercicio de la actividad planificadora a conciliar desarrollo, competitividad y calidad de vida.** Todo ello referido a un territorio específicamente caracterizado tanto desde el punto de vista de su enclavamiento geoestratégico como desde sus singularidades geográficas, poblacionales y de actividad económica.

### 2. Observaciones de carácter general.

2.1. El Consejo Económico y Social ve necesario apoyar los esfuerzos que deban acometerse para la **elaboración de estrategias de desarrollo económico y social que hagan del territorio y**

de su capacidad para acoger infraestructuras y actividad económica un elemento esencial que debe impregnar el resto de las políticas sectoriales. Y que se presenten con la suficiente capacidad de convicción para que puedan hacerse suyas por parte del conjunto de las instancias que intervienen en el territorio. En cualquier caso, **para el Consejo el PDIC debe contribuir a la integración en Canarias de valores, ya referenciados, de cohesión económica, desarrollo y competitividad global del territorio.**

El PDIC debería propiciar al final que el conjunto de los agentes que intervienen en el desarrollo regional asuman la **interdependencia entre los distintos territorios, las políticas sectoriales y los distintos niveles de responsabilidad afectados, y debe servir, por último, como un instrumento favorecedor de las estrategias de desarrollo y cooperación.**

- 2.2. El CES comparte la visión estratégica que el PDIC ha explicitado sobre su visión mentalizadora a decisores y opinión pública, mediante el reclamo de atención hacia aspectos cualitativos y del largo plazo que no siempre son adecuadamente ponderados por agentes, usuarios y la propia sociedad.

Nos parece un **factor positivo el considerar a ese activo intangible de la mentalización** en un texto que por su propia naturaleza está concebido como propuesta para jerarquizar criterios de elección entre usos y obras, y no propiamente como diseño con el catálogo ejecutivo de las mismas. Esa es su **función dentro de un conjunto de leyes y programas que han de completar el marco legal que ha de regular los temas territoriales en nuestra región.**

En este sentido, el CES quiere reforzar con este Dictamen esa línea que **apuesta estratégicamente por incluir un sistema de evaluación** donde se acoplan junto a la logística del coste económico y el formato técnico, la variante del beneficio social presente y cara a generaciones futuras.

- 2.3. También el CES sintoniza genéricamente con las cuestiones que en forma de variables estratégicas son destacadas por el PDIC. En

función de su papel activo en la morfología y en la incidencia de la calidad territorial, el paisaje y la movilidad residencial son contempladas como valores y motores desencadenantes de grandes consecuencias económicas. En un caso se estima el recurso a procedimientos que fijen su articulación en todo el proceso de intervenciones, mientras que en la movilidad se apela al poder de anclaje y atracción que implica una selección correcta de operaciones territoriales.

Sin duda que al PDIC **no le compete hacer listados de obras y adoptar partidas presupuestarias para la toma en consideración de los efectos que tienen los cambios en esos apartados del paisaje y la movilidad residencial.** Ahora bien, siendo coherentes con el sentido que mantiene el CES en este Dictamen, nos permitimos apreciar que **si el PDIC aspira a encauzar las sendas de las expectativas de usos territoriales configurando mapas de preferencias, habría de manifestarse más nítidamente sobre la cadena de interrelaciones que condicionan el establecimiento de las directrices y tipología de las propuestas.** En concreto, el cuadro definitorio en el que se insertan esos dos hechos tiene mucho que ver con los siguientes supuestos:

- El buen uso de los ecosistemas y paisajes exige dispositivos de alarma para detectar y esclarecer de una vez los responsables en los conflictos posibles. Revisar o actualizar lo existente parece inexcusable.
- **La fiscalidad del suelo y sus usos son uno de los instrumentos que mejor pueden conducir las estrategias de actuación** junto al planeamiento correspondiente de tipo ordenador y controlador.
- Derivaciones como el de la **segunda residencia, la autoconstrucción y el urbanismo marginal**, constituyen **segregaciones de una dinámica** a la que se trata de poner freno y modificar sus trayectoria inercial.
- **Los equipamientos y obras que tienen ese poder de anclaje y atracción en los núcleos residenciales deberían contar con mecanismos de mantenimiento y presentación lo suficientemente estimulantes como para ejercer ese papel de contrapeso al actual modelo de dispersión o de espontánea aglomeración**, lo que acarrea siempre riesgos de saturar una escasez de bienes públi-

cos y sociales.

- Finalmente, se estima urgente disponer en los que son áreas de conflicto entre los usos alternativos, de directrices poderosas para resolver y prevenir tensiones entre usuarios y administraciones.

### 3. Observaciones de carácter particular.

3.1. En opinión del CES el PDIC exige un **compromiso expreso por parte de todas las Administraciones Públicas en el ámbito de sus competencias**. Compromiso dirigido a facilitar el cumplimiento y el desarrollo del marco de actuaciones que integra el Plan. Se trataría de integrar las orientaciones que en torno a la localización, dimensión y destino de las infraestructuras con políticas de desarrollo contenidas en planes sectoriales y planes de ordenación del territorio, tanto insular como municipal. **Y con el objetivo último de obtener un conjunto que actúe equilibradamente y de forma eficiente al servicio de la comunidad canaria**. Por ello se hace imprescindible impulsar los **mecanismos de coordinación y cooperación permanente** que incluya a las administraciones intervinientes facilitándose así el proceso de evaluación y valoración de los criterios generales que incluye el PDIC. No deberían ser ajenos a estos mecanismos los propios **agentes económicos y sociales a través de sus organizaciones**.

3.2. Habrá de **facilitarse el encaje del PDIC con otras acciones específicas incluidas en instrumentos de planificación referidos a otras políticas sectoriales** (PDCAN, PDINCA, etc...). Hasta cierto punto podemos hablar que el Plan no suscita desacuerdos a la hora de abordar objetivos generales. Pero cuando se detallan objetivos más específicos estos se enfrentan con los contenidos de otros planes ya elaborados, lo que hace necesario e imprescindible los mecanismos de coordinación pertinentes.

3.3. Algunas precisiones convendría hacer al proceso de gestión del documento propuesto por el Gobierno en relación al principio de participación, cooperación y consulta al que ya nos referimos. **El CES pide encarecidamente, una vez más, se revise el inconveniente que significa para los agentes económicos y sociales encontrarse con una propuesta que nace de forma**

**unilateral**. Son los propios agentes económicos y sociales y sus organizaciones representativas quienes hubieran podido advertir sobre determinadas carencias y necesidades en materia de infraestructura detectadas. Entre otros, podía haber sido acometido el desarrollo del **Plan Especial de Infraestructuras Turísticas**, recogido en la Disposición Transitoria Tercera de nuestro propio Régimen Económico y Fiscal (Ley 19/1994, de 6 de julio) habiéndose convertido el sector turístico en sí mismo en un objetivo a cubrir por este Plan y no haber quedado exclusivamente como parámetro a tener en cuenta en la definición del análisis sectorial e insular del propio PDIC.

3.4. Específicamente en materia de urbanismo y medio ambiente, el PDIC tiene vocación por constituirse en ley de leyes y, en este sentido, es **reiterativo en los mecanismos de regulación**. Se desconoce el posicionamiento jurídico del PDIC en relación al actual planeamiento, a los proyectos normativos en marcha, a los convenios de inversión en materia de carreteras, costas e infraestructuras hidráulicas, así como en relación al actual proceso de ejecución de determinados proyectos de infraestructuras.

3.5. Ya hemos señalado que **el CES suscribe plenamente cualquier esfuerzo que se haga por lograr la interacción entre las políticas de ordenación del territorio y el resto de las políticas sectoriales, así como por articular las sinergias que pueden establecerse al servicio del objetivo de la cohesión económica y social**. El objetivo último de todo ello es limitar los potenciales conflictos y optimizar las repercusiones de las políticas sectoriales en el marco de una visión integrada del territorio insular y cuyos últimos beneficiarios son los ciudadanos. **El CES advierte al respecto una ausencia casi absoluta de consideraciones sobre los efectos del PDIC sobre el empleo y la cohesión territorial, y su potencial contribución a la reducción de disparidades y desequilibrios interinsulares**. Esta ausencia se hace aún más notable por lo que pueda significar del eventual desconocimiento del hecho de que **ningún planeamiento territorial podría aplicarse con éxito si ignora los efectos de las políticas de empleo en el territorio**, no sólo desde el punto de vista de la organización del

mismo, sino también en lo que se refiere al reparto de la población y la riqueza.

- 3.6. En los mismos términos, el CES advierte sobre el **escaso énfasis que hace el PDIC en el explícito reconocimiento de la búsqueda de la calidad de vida** de los ciudadanos como un objetivo esencial y fundamental en el planeamiento y en la planificación de la intervención territorial.
- 3.7. En opinión del Consejo, **se hace necesario un intento por establecer la cuantificación exacta de los recursos financieros previsibles**, así como su origen y aplicación, más allá de las meras previsiones y las llamadas a la conveniencia de que dichas previsiones financieras se den en un contexto de coordinación con el PDCAN. En esta misma línea sería conveniente **establecer un programa marco** que concrete compromisos de financiación previos o paralelos por parte de las administraciones intervinientes.
- 3.8. El crecimiento económico de Canarias en los últimos 50 años está ligado estrechamente a su sistema de transportes, lo que se explica por la insularidad y fragmentación territorial, de un lado, y el enorme peso del subsector turismo en la estructura económica del archipiélago. **En Canarias se da en porcentaje notablemente superior a la de los territorios continentales un enorme grado de dependencia de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias** para la importación y exportación de mercancías, la movilidad de los residentes canarios y la exportación turística. Ello hace que el territorio canario acuse extremadamente las modificaciones de las condiciones en que se ofrezcan los servicios directamente relacionados con aquellas infraestructuras.

El CES coincide con la valoración que hace el PDIC en torno a la dotación de infraestructuras para el transporte en Canarias: pueden calificarse de aceptables. **El esfuerzo, estimamos, debe ser dirigido a armonizar el actual nivel de desarrollo y madurez alcanzado por el funcionamiento de la oferta de transportes y la estructura e instalaciones en las islas, por un lado, y la política sectorial de transportes en Canarias, por otro.** En este sentido el PDIC

puede constituirse en un instrumento referencial que permita a los operadores privados involucrarse eficientemente en la provisión de servicios y en la política de inversiones a largo plazo, y favorezca el papel de tutela del sector público para garantizar el interés general de los usuarios. **El PDIC ha de permitir con su tratamiento sobre las infraestructuras del transporte y las comunicaciones garantizar la movilidad de usuarios y mercancías, promover la seguridad de los servicios, la protección del medio ambiente y la aplicación de una política decidida de defensa de la competencia.** Todo ello habrá de permitir que el sistema de transporte en Canarias gane en eficacia y competitividad, y contribuya a garantizar para las próximas décadas un crecimiento sostenido en beneficio de la sociedad canaria.

- 3.9. En opinión del Consejo el PDIC debe **incluir entre sus prioridades la implantación y conclusión del sistema de depuradoras de tamaño adecuado para el tratamiento de aguas residuales destinadas al riego y a la recuperación de las dotaciones agrícolas.** Evitándose de esta manera el vertido de estas aguas al mar mediante emisarios. Probablemente el tratamiento tecnológico adecuado de las aguas residuales podría ser de coste inferior al que hoy representa la desalinización. Desde otro punto de vista se contribuiría al mantenimiento de litorales y costas y al ahorro energético. **Las actuales estaciones de bombeo de aguas residuales se usarían para el envío de las mismas residuales a los centros de depuración con costes siempre inferiores en mantenimiento.**
- 3.10. Las limitaciones del territorio insular, fragmentado, aconsejan una **decidida apuesta en materia de reciclaje e incineración.** En lo que tiene de instrumento planificador orientativo el PDIC, debe apostar por promover la producción de electricidad por **turbinas alimentadas por gas-vapor procedentes de la incineración residual ecológica combinada con vapor de agua.**
- 3.11. Las tecnologías de la información y de las comunicaciones están transformando la base material de nuestra sociedad, y son en gran medida responsables de la globalización de la

economía y de la sociedad. Canarias no está ajena a este conjunto de circunstancias, lo que representa no sólo oportunidades sino también riesgos. **El PDIC debe presentarse como un instrumento de impulso, promoción y desarrollo de las ventajas que los valores de la sociedad de la información representa para Canarias.** El PDIC, a este respecto, habrá de contribuir a situar a Canarias dentro del conjunto de las regiones *“ricas en información”*, nueva clasificación que empieza a imponerse en el contexto de la Unión Europea. Canarias,

parte inicialmente situada dentro de las que pueden denominarse *“regiones menos favorecidas”*, entendidas como regiones donde el mercado por sí solo no tiene el dinamismo suficiente para impulsar el desarrollo de la sociedad de la información: correspondería, en consecuencia, a un instrumento como el **PDIC integrar las actuaciones de las distintas administraciones, estableciendo mecanismos e instancias que lideraran los proyectos y actuaran como catalizadores del proceso.**

#### IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

1. El CES acoge favorablemente los esfuerzos acometidos para la elaboración de un documento como el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias** al considerar que **las políticas sobre la infraestructura habrán de desempeñar un papel relevante en el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio.** Máxime en un espacio con las características de Canarias, donde se enfatiza la conveniencia y necesidad de disponer de claras orientaciones y referencias para la intervención en el territorio.
2. Por ello, **el CES quiere elevar la recomendación a las autoridades competentes en que se programen actividades de debate y difusión, y hasta de contenido educativo, para cumplir ese gran objetivo de la reflexión y conciencia acerca de la calidad territorial y las dotaciones de las infraestructuras.**
3. En opinión del CES, el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias** no obstante sus características de documento indicativo y no normativo, lo que quizás le otorgue una imagen excesivamente académica y declaratoria, **debe aspirar a ser un instrumento más definitivo en lo que se refiere a la coordinación de los distintos enfoques de actuación en el territorio, tanto desde la perspectiva material de las distintas infraestructuras, como desde la del ámbito competencial de las distintas Administraciones intervinientes.** Según el CES, **ello exigiría disponer de las visiones interdependientes de las organizaciones y estructuras que agrupan a**

**islas y municipios en Canarias.**

4. Independientemente de los aspectos de carácter jurídico que no competen a este organismo, **el CES manifiesta su preocupación por la futura articulación normativa de este Plan, fundamentalmente en lo que afecta al ya de por sí profuso panorama de normativa planificadora existente en los distintos niveles administrativos de nuestra Comunidad Autónoma.**

En tal sentido, el CES celebra lo que de aspectos orientadores, integradores, coordinadores y de concertación entre los distintos niveles de la Administración Pública tiene el PDIC y **manifiesta su preocupación por la forma en que se resolverían los posibles conflictos que entre los distintos niveles de intervención puedan existir.**

El buen fin de los objetivos generales y parciales contenidos en el **Plan**, que en buena parte este CES identifica como propios también de otros Planes ya en vigencia, **exige un importante esfuerzo de negociación y evaluación de las actuaciones,** sobre todo si, como se pretende, este PDIC tiene vocación temporal indefinida, aunque en su primera formulación se especifica el horizonte del año 2006.

5. Justamente por las consideraciones expuestas con anterioridad, el Consejo vería positivo la constitución de un **Observatorio de la Ordenación del Territorio,** de su capacidad de acogida

de infraestructura y de su progresiva implantación con **presencia e intervención de las administraciones públicas intervinientes y los agentes sociales y económicos**. Ello permitiría una mejor estructuración de los mecanismos de valoración y seguimiento de los contenidos del **PDIC**.

En opinión del Consejo, este **Observatorio, ajeno a las estructuras administrativas de planificación y no dotado de competencias decisorias** debería constituirse, sin embargo, como un instrumento dotado de autonomía de funcionamiento para el seguimiento y evolución de los contenidos del **PDIC**, y debería ser al final la garantía del necesario proceso de participación en la materia de los agentes económicos y sociales y las administraciones competentes. **Específicamente proponemos al propio Consejo Económico y Social como lugar de acogida del Observatorio de referencia, en justa correspondencia, creemos, con el papel asignado al mismo en nuestro Estatuto de Autonomía.**

6. El Consejo Económico y Social ve como **condición indispensable para una correcta intervención en el territorio que las estrategias que se definan permitan armonizar la competitividad económica de la región y los objetivos de**

**solidaridad y equidad social**. Desde este punto de vista, en opinión del CES, se hace indispensable incluir en el **Plan Director de Infraestructuras de Canarias** **específicas referencias a las políticas de empleo y a su papel determinante en la búsqueda de la cohesión social y económica**, tanto desde el punto de vista de los principios generales que inspiran al **PDIC**, como desde la articulación de sus distintas propuestas de políticas sectoriales.

7. El Consejo valora positivamente la conveniencia de que el tratamiento que el **PDIC** hace en torno a la infraestructura de las telecomunicaciones **incluya explícitamente como uno de sus objetivos el fomento de los valores de desarrollo de la sociedad de la información en Canarias**, con el objetivo esencial de generar cultura a favor del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, propiciando el **incremento de la demanda de los servicios asociados a las mismas** y facilitando el establecimiento de mecanismos para que la oferta de servicios e infraestructuras y la demanda de usos cualificados incidan de forma positiva en un contexto como el de Canarias, donde **el funcionamiento del mercado ha de estar necesariamente modulado por la intervención de los poderes públicos.**

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

EL SECRETARIO GENERAL  
DEL CONSEJO

Fdo.: Francisco Oramas Tolosa

Fdo.: Carlos J. Valcárcel Rodríguez