

Previo: Admisibilidad y adecuación de la Estrategia DUSI propuesta

Tabla 1: Admisibilidad de la EDUSI

La siguiente tabla tiene como objetivo facilitar la comprobación de la admisibilidad de la Estrategia DUSI propuesta según los requisitos recogidos en la Orden HFP/888/2017, “por la que se modifica la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre, por la que se aprueban las bases y la primera convocatoria para la selección de estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado que serán cofinanciadas mediante el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020; y por la que se aprueba la tercera convocatoria para la selección de las citadas estrategias”.

Requisito	Ubicación
La Estrategia aborda de manera clara los cinco retos urbanos a los que debe hacer frente de acuerdo con el artículo 7 del Regl. FEDER	
Se ha realizado un análisis DAFO a partir de los problemas identificados en los cinco retos basado en datos e información contrastada.	
El área funcional está claramente definida y conforme con los tipos de área funcional definidos en el Anexo I.	
La Estrategia ha sido aprobada por los órganos competentes de las respectivas Entidades Locales.	
Se han establecido mecanismos para asegurar el compromiso de la autoridad urbana mediante una gobernanza con coordinación horizontal entre los sectores de la Entidad Local y vertical con el resto de niveles de las Administraciones Públicas territoriales.	
La Estrategia incluye líneas de actuación que se puedan englobar al menos en los OT4 y OT9.	
La Estrategia incluye una adecuada planificación financiera, que establece con claridad las diferentes fuentes de financiación de las líneas de actuación e incluye una planificación temporal de las operaciones.	
Se han cuantificado los resultados esperados de la Estrategia a través de indicadores de resultado conforme al Anexo III.	
Se ha acreditado el compromiso de disponer de un equipo técnico suficiente conocedor y experto en normativa nacional y comunitaria relacionada con los fondos europeos y el desarrollo urbano sostenible	
La Estrategia se ha elaborado teniendo en cuenta la participación ciudadana de los principales agentes económicos, sociales e institucionales del área urbana.	

Tabla 2: Adecuación a criterios de la EDUSI

A continuación, se presenta una tabla para facilitar la valoración de la adecuación de la Estrategia DUSI presentada con los criterios publicados en la Orden HAP/2427/2015. Anexo VI. En la tabla se identifica la puntuación máxima de cada apartado, así como en qué páginas se encuentra el contenido a valorar:

Criterio de valoración	Ubicación	Puntuación
<i>Inclusión de una identificación inicial de problemas/retos urbanos</i>		/10
Identificación de desafíos y problemas urbanos de forma coherente	Pág.	/4
Utilización de conocimientos disponibles y basándose en resultados y prácticas existentes	Pág.	/2
Identificación de activos y recursos existentes	Pág.	/2
Identificación de las potencialidades del área urbana de forma coherente	Pág.	/2
<i>Inclusión del análisis del conjunto del área urbana desde una perspectiva integrada</i>		/15
La EDUSI contempla y analiza de forma integrada los cinco retos señalados por el Regl. de la UE	Pág.	/12
La EDUSI incluye algún otro ámbito relevante de análisis para el área urbana	Pág.	/3
<i>Diagnóstico de la situación del área urbana</i>		/10
Debilidades del área urbana	Pág.	/2
Amenazas del área urbana	Pág.	/2
Fortalezas del área urbana	Pág.	/2
Oportunidades del área urbana	Pág.	/2
Definición clara y coherente de los objetivos estratégicos a largo plazo	Pág.	/2
<i>La EDUSI realiza una delimitación clara del ámbito de actuación así como de la población afectada</i>		/5
Justificación adecuada del desarrollo de la Estrategia según una de las tipologías de áreas funcionales definidas	Pág.	/1
Definición justificada del ámbito de actuación de desarrollo de la Estrategia	Pág.	/2
Inclusión de indicadores y variables de índole social, económica y ambiental para la selección de la población afectada	Pág.	/2
<i>Plan de implementación</i>		/30
Incluye líneas de actuación a desarrollar coherentes con los OT definidos	Pág.	/10
Cronograma para la implementación de las líneas de actuación coherente	Pág.	/8
Presupuesto por línea de actuación y el origen de la financiación	Pág.	/6

Inclusión de indicadores coherentes con el POCS para las líneas de actuación a desarrollar	Pág.	/6
<i>Participación ciudadana, agentes económicos, sociales e institucionales</i>		<i>/10</i>
Utilización de redes y páginas web de las áreas urbanas	Pág.	/2
Realización de talleres sectoriales con los diferentes agentes implicados	Pág.	/2
Realización de talleres transversales con la participación de todos los agentes interesados en el área urbana	Pág.	/3
La EDUSI recoge de forma coherente cómo se ha incluido en el Plan de Implementación las conclusiones de la participación ciudadana y agentes interesados	Pág.	/3
<i>Previsión de estructura y recursos adecuados a su alcance y dimensión para su implantación</i>		<i>/5</i>
La EDUSI recoge todas las líneas de financiación necesarias para su completa ejecución	Pág.	/3
La EDUSI contempla la necesidad de disponer de un equipo de técnicos cualificados para el desarrollo y seguimiento de la misma	Pág.	/2
<i>Contemplación adecuada de principios horizontales y objetivos transversales en línea con el Regl. UE 1303/2013</i>		<i>/5</i>
La EDUSI aporta una contribución positiva a los principios horizontales del POCS	Pág.	/2
La EDUSI aporta una contribución positiva a los objetivos transversales del POCS	Pág.	/2
La EDUSI integra de forma coherente los principios horizontales con los objetivos transversales	Pág.	/1
<i>Previsión de líneas de actuación en todos los OT de forma coherente</i>		<i>/5</i>
La EDUSI incluye tres OT de manera coherente	Pág.	/2
La EDUSI incluye los 4 OT definidos por el POCS para el eje urbano de forma coherente	Pág.	/2
La EDUSI incluye a parte de los 4 OT, otros objetivos de forma coherente		/1
<i>Plan de Implementación con líneas de actuación en el ámbito de los cuatro OT y peso relativo de los mismos conforme el Anexo VII</i>		<i>/5</i>
La EDUSI contempla de forma coherente el peso relativo de al menos en los OT4 y OT9 o justifica adecuadamente el peso asignado a los mismos	Pág.	/3
La EDUSI contempla de forma coherente el peso relativo del POCS en los cuatro OT principales o justifica adecuadamente el peso asignado a los mismos	Pág.	/2
Puntuación Total		/100

“Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado 2017-2023”



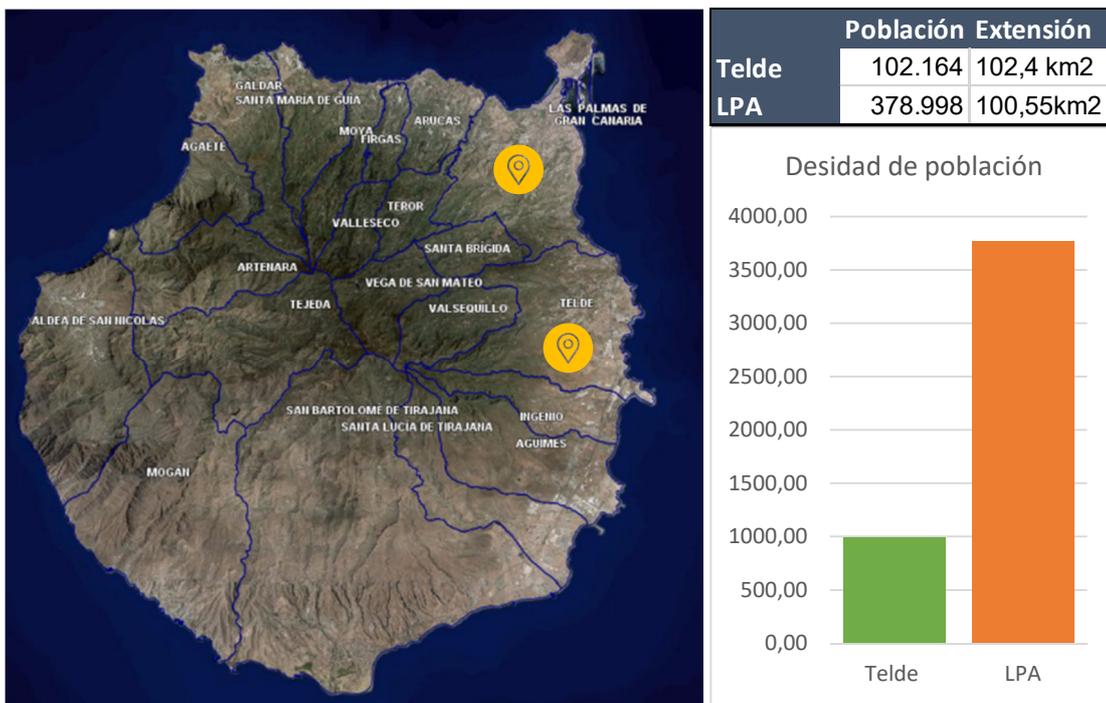
ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ANÁLISIS DE LOS PERIODOS DE PROGRAMACIÓN ANTERIORES	6
2.1. PERÍODO DE PROGRAMACIÓN 2000-2006	6
2.2. PERÍODO DE PROGRAMACIÓN 2007-2013	7
2.3. PRINCIPALES CONCLUSIONES Y RESULTADOS	7
3. IDENTIFICACIÓN INICIAL DE PROBLEMAS Y RETOS URBANOS	8
3.1. RETOS TIC.....	9
3.2. RETOS ECONÓMICOS	10
3.3. RETOS CLIMÁTICOS	10
3.4. RETOS SOCIALES	10
4. IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES ACTIVOS Y POTENCIALIDADES	12
4.1. PRINCIPALES ACTIVOS	12
4.2. PRINCIPALES POTENCIALIDADES.....	13
5. ANÁLISIS TERRITORIAL INTEGRADO	15
5.1. CONTEXTO TERRITORIAL Y FÍSICO	15
5.2. ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL Y DE LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS	23
5.3. ANÁLISIS ENERGÉTICO	25
5.4. ANÁLISIS ECONÓMICO	31
5.5. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO.....	35
5.6. ANÁLISIS SOCIAL	38
5.7. MARCO COMPETENCIAL.....	41
5.8. ANÁLISIS DE RIESGOS	55
6. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL ÁREA URBANA.....	59
6.1. DAFO	59
6.2. CONCLUSIONES DESDE UNA PERSPECTIVA INTEGRADA: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS A LARGO PLAZO	62
7. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO FUNCIONAL Y JUSTIFICACIÓN DE SU ELECCIÓN.....	63
7.1. ÁMBITO FUNCIONAL DE LA ESTRATEGIA.....	63
7.2. PRIORIDADES DE LA ESTRATEGIA DUSI	64
8. PARTICIPACIÓN PÚBLICA	67
8.1. COHERENCIA ESTRATÉGICA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA	67
9. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA	67
9.1. ACCIONES A EJECUTAR EN LOS ÁMBITOS DEFINIDOS	69
9.2. PROGRAMACIÓN FINANCIERA DE LAS ACTUACIONES	86
9.3. COHERENCIA DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA	86
9.4. CRONOGRAMA	91
9.5. INDICADORES DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO.....	94
9.5.1. <i>Indicadores de productividad</i>	95
9.5.2. <i>Indicadores de resultado</i>	95
9.5.3. <i>Indicadores financieros</i>	97
10. METODOLOGÍA DE GESTIÓN Y DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA.....	98
10.1. DESPLIEGUE, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA	101
11. COHERENCIA DE LA INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS HORIZONTALES Y OBJETIVOS TRANSVERSALES.....	102

1. Introducción

Los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Telde son colindantes en su frontera sur y norte respectivamente. Alrededor del borde municipal se han desarrollado numerosas poblaciones con características comunes que componen el Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde. Los problemas concentrados en esta zona tienen en su mayoría un origen común y en parte no se han podido solucionar por la falta de coordinación e implicación de las administraciones públicas relevantes en la zona. Ahora, los dos consistorios afectados han decidido unir sus fuerzas para desarrollar lazos de comunicación, colaboración y participación a largo plazo para dotar la zona de acciones que permitan su desarrollo en una lógica relación con el entorno de la misma. Todo esto toma impulso en un proyecto del Gobierno de Canarias que va a conseguir la unión física de forma peatonal y ciclista entre ambos municipios. Esta estrategia pretende poner en valor el Área Metropolitana para conseguir que esa unión no sea solo sobre terreno, sino que implique la cohesión social de la población que anexa ambos términos municipales.

El municipio de Telde, situado en la isla de Gran Canaria, es uno de los municipios más extensos de Canarias. En la actualidad se trata de un punto de paso clave entre la capital de la isla y la zona sur, principal núcleo turístico de Gran Canaria. De la misma forma se trata del municipio donde se ubica el **aeropuerto de Gando**, siendo este el único de la isla y la principal puerta de entrada para los turistas que llegan a Gran Canaria, recibiendo durante el año 2016 un total de 5.040.089 pasajeros procedentes de fuera de las Islas Canarias.



1

¹ Fuente Instituto Nacional de Estadística. 2016



El municipio de **Las Palmas de Gran Canaria**, situado en la isla de Gran Canaria, por su parte, se conforma igualmente como uno de los municipios más extensos del archipiélago, así como el más poblado. En la actualidad es uno de los principales núcleos turísticos del archipiélago canario, estando por tanto sus actividades muy ligadas al mismo, fundamentalmente al turismo marítimo y de playa.

El **área metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde** se compone de una sucesión de barrios que rodea la frontera entre los dos términos municipales.

En concreto los barrios y poblaciones son siguiendo el padrón de entidades territoriales del INE en 2016:

Fuente: IDE Gran Canaria

	Entidades territoriales	Población		Entidades territoriales	Población
Telde	Valle de Jinámar	14.899	LPA	La Montañeta	3.328
	Hornos del Rey	408		Cuesta Ramón	586
	La Matanza, Jinámar	17		Lomo Blanco	3.898
	Cañada de los Perros	79		Tafia Alta	2.774
	Lomo Blanco	250		Tafira	12.392
	Jinámar	3.048		San Francisco de Paula	1.118
	Las Goteras	71		Montequemado	318
	La Garita	6.118		Marzagán	8.263
				Jinámar	4.112
Total: 61.679					

Es especialmente importante para este proyecto el **barrio de Jinámar**, dado que es un barrio que pertenece a los dos municipios (aproximadamente el 80% a Telde y 20% a Las Palmas de Gran Canaria) y por su situación social extrema en cuanto a conflictividad, paro, pobreza y discriminación.

Con el desarrollo de la presente Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado se espera, por tanto, que afecte más de 60.000 canarios de forma directa, a los que habría que sumar los que de forma indirecta puedan beneficiarse de las acciones emprendidas.

A continuación, se expone un resumen de los principales problemas y los retos asociados a la zona metropolitana, centrados en las dimensiones económica, medioambiental, climática, demográfica y social. Cabe destacar que algunos de los problemas expuestos se encuadran en varias de las citadas dimensiones, como consecuencia de su carácter multidimensional.

La respuesta a esos problemas y retos, previo análisis de los aspectos relevantes que los afectan, pasa por realizar un diagnóstico de la situación de las áreas urbanas y la definición de las prioridades de actuación que se consideren más adecuadas de cara a avanzar en el logro de un desarrollo urbano sostenible, y se desarrollará a lo largo del presente documento.

La nueva interrelación entre municipios

El Gobierno de Canarias prepara una actuación para la unión física entre el Barranco del Cernícalo perteneciente al municipio de Telde y la playa de La Laja en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria a través de un corredor que permita la **conexión peatonal y ciclista de ambos municipios** además de otra serie de actuaciones para la cohesión de ambos términos con una inversión de 7 millones de euros.

Los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y de Telde, han visto en este hito la oportunidad de coordinarse para conseguir revitalizar la zona metropolitana que conecta la jurisdicción de ambos consistorios, y que precisamente, por pertenecer a sendos municipios ha resultado hasta ahora muy complicado implantar políticas sociales con resultados significativos.

Se pretende con este proyecto **romper las barreras físicas y humanas que han impedido la cohesión social de los barrios vecinos**. Es más, este hito quiere reformar la manera en que el municipio capitalino se relaciona con sus colindantes haciéndoles partícipes de su capital y descubriendo a los habitantes de Las Palmas de Gran Canaria la riqueza cultural y paisajística que sus vecinos tienen que ofrecer.

Consolidar esta idea con proyectos interconectados, permitirá que, en un futuro cercano, se pueda recorrer a pie o en bici desde el interior del municipio de Telde, toda su costa y el litoral de Las Palmas de Gran Canaria bordeando la ciudad hasta unirse al municipio de Arucas con el que linda por su vertiente noroeste.

Basado en los **principios de sostenibilidad** se hará posible nuevas formas de movilidad que acercará reducirá la dependencia a los combustibles fósiles, promoverá la vida saludable y abrirá nuevos recursos turísticos.

Los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y Telde, conscientes de su responsabilidad sobre el área, conocedores del potencial de la zona y comprometidos con la agenda europea para el 2020, quieren apoyar esta iniciativa con proyectos que fomenten el uso inteligente de las tecnologías, la reducción de emisiones de carbono, la protección medioambiental de la zona y sobre todo, favorecer la cohesión social.

Porque el Valle de Jinámar, que es la población más voluminosa de la zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde, está sumida en la marginalidad, la pobreza y el aislamiento, se unen los municipios a los que pertenece para cambiar la perspectiva sobre la misma y que deje de ser vista como un problema, y empiece a ser definida como un territorio con alto potencial.

La Ciudad que Queremos

Las Palmas de Gran Canaria, ha sido beneficiaria de la segunda convocatoria de Estrategias DUSI, cofinanciadas mediante el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020. En su estrategia para el Cono Sur de la ciudad, expuso una serie de hitos que han ido convirtiendo a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en una urbe comprometida con los valores europeos, la gestión inteligente, la movilidad sostenible y la cohesión social.

Gracias a la financiación recibida, por el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020, se están implantando una serie de actuaciones que conforman el impulso necesario para que Las Palmas de Gran Canaria no sólo sea una ciudad abierta, inteligente y eficiente, sino que pueda **liderar el cambio del resto de municipios** de la isla a través de su ejemplar actuación y de compartir el conocimiento acumulado en su experiencia propia.

Si Las Palmas de Gran Canaria quiere ser honesta con sus valores y ser la capital de todos los grancanarios, no puede dejar olvidada el área metropolitana que se extiende desde su propio término municipal hacia el de Telde, donde una serie de barrios con características urbanas y socio-económicas similares sufren de una serie de problemáticas desde hace décadas que es momento de resolver.

Esta zona linda a continuación del Cono Sur de Las Palmas de Gran Canaria, área funcional de la DUSI concedida, con lo que la adjudicación de esta nueva Estrategia, se conseguiría un efecto multiplicador con un impacto más sólido y más extenso.

2. Análisis de los periodos de programación anteriores

La estrategia DUSI cuenta en su contexto, tal y como se ha introducido, con diferentes instrumentos de planificación tales como el “Plan Integral de Jinámar” del Ayuntamiento de Telde “La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integral del Cono Sur de Las Palmas de Gran Canaria” del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, “El corredor peatonal de El Barranco del Cernicalo-El Tritón” elaborado por el Gobierno de Canarias.

Entre ambos municipios, se acumula una amplia experiencia en el desarrollo de proyectos con fondos europeos, muy alineados con los con los actuales Objetivos Temáticos, en los que se concentra el esfuerzo de programación de las actuales estrategias DUSI, sin ánimo de exclusividad se enumeran como ejemplo:

2.1. Período de programación 2000-2006

En el periodo de programación 2000-2006, la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y Telde han sido beneficiarias de ayudas procedentes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo de Canarias.

Dentro de este periodo se llevaron a cabo los siguientes proyectos:

- Construcción de un sistema para la gestión de los recursos de la didáctica e interpretación ambiental, actuación competencia del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria consistente en una serie de proyectos enmarcados dentro de la estrategia global de Educación Ambiental para el municipio de Gran Canaria, dentro del Programa Operativo Local 2000-2006.
- Diseño e implantación de un sistema de evaluación de calidad ambiental, que engloba varios proyectos incluidos dentro de la *Medida 3.7. Vigilancia, Control y reducción de la contaminación ambiental*, dentro del Programa Operativo Local 2000-2006.
- Rehabilitación EDAR de Barranco Seco, enmarcado dentro de la *Medida 3.3. Saneamiento y Depuración de Aguas residuales (FEDER)*, cuyo objetivo general es evitar los vertidos de aguas residuales al medio natural, el aumento de los recursos fomentando la reutilización y el cumplimiento de las Directivas Comunitarias en materia de aguas.
- Autovía de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria. Fase II: Nueva Paterna- Pico Viento-San Cristóbal y Fase III: Pico Viento-Jinamar- Pedro Hidalgo, cofinanciada al 70% y enmarcada en la *Medida 6.1. Carreteras y autovías*.
- Actuaciones destinadas a ampliar la capacidad para el tráfico de contenedores del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria.
- Intercambiador modal de transportes, dentro de la Medida 6.6 Sistemas de Transporte multimodales y centro de transporte.
- Proyecto de acondicionamiento paisajístico del túnel de Pico Viento en la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, dentro del Programa PROYECTO PAISAGEM del programa de iniciativa comunitaria INTERREG-IIIB Azores-Madeira-Canarias.
- Proyecto EDAR de Jinámar y emisario submarino: alivio del volumen de aguas residuales, afluente a la actual planta depuradora de Hoya del Pozo, aliviándolas a la altura del Barranco Real de Telde a la nueva EDAR.
- Fase del Palacio de la Cultura y de las Artes de Arnao
- Creación del Parque de las Mil Palmeras del Valle de Jinámar

Asimismo, en dicho período de programación, Las Palmas de Gran Canaria fue beneficiaria del Instrumento Financiero de orientación de la Pesca (IFOP), orientado al desarrollo del sector pesquero, a través de actuaciones en el Puerto Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria destinadas a distintos objetivos como son la adaptación del esfuerzo pesquero, la renovación y modernización de la flota pesquera o la transformación y comercialización de la pesca, entre otros.

En el periodo de programación 2000-2006, la ciudad de Telde ha sido beneficiaria de ayudas procedentes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo de Canarias.

2.2. Período de programación 2007-2013

Durante este periodo de programación Las Palmas de Gran Canaria ha recibido diversas ayudas procedentes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del Programa Operativo de Canarias 2007-2013.

Dentro de este periodo se han llevado a cabo los siguientes proyectos:

- Proyecto de construcción del Dique de la Esfinge
- Proyecto de ampliación del Muelle de cruceros en Santa Catalina en el Puerto de Las Palmas
- Creación de un puesto de Inspección Transfronteriza (PIF) y Recinto Aduanero Habilitado en Las Palmas, con el objetivo de cumplir la normativa en relación a los mismos.
- Proyecto de dragado en el Muelle Grande Naciente del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria.
- Construcción de un Centro de Educación Infantil y Primaria (CEIP) en Siete Palmas, enmarcado en el Tema Prioritario 75, Infraestructuras en Materia de Educación del Eje 6: Infraestructuras Sociales del Programa Operativo FEDER de Canarias 2007-2013.
- Actuaciones de administración electrónica y de ciudadanos en red, destinada a promoción de la sociedad de la información y en el fomento del uso de las nuevas tecnologías, así como en la agilización de los trámites administrativos y el flujo de información entre la Administración local, la ciudadanía y las empresas.
- Programa de Cooperación Transfronteriza España-Fronteras Exteriores POCTEFEX Canarias- Marruecos
- Programa Operativo MAC (Madeira-Azores-Canarias)
- Contratación del suministro de equipamiento para las estaciones de San Juan-Telde y La Hidalga-Arafo de la Red de Calidad del Aire.

En este periodo, Las Palmas de Gran Canaria también ha sido beneficiaria de ayudas del FEP (Fondo Europeo para la Pesca), orientado al desarrollo del sector pesquero, a través de actuaciones encaminadas a la consecución de diversos objetivos como las acciones relativas a paralizaciones temporales, asistencias técnicas etc.

2.3. Principales conclusiones y resultados

En la actualidad nos encontramos en un nuevo periodo de programación de la política de cohesión europea, que abarca los años 2014 a 2020, dentro del cual se enmarca la presente Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado, en línea con los objetivos de desarrollo establecidos en la Estrategia Europa 2020. Por ello, resulta beneficioso resaltar las principales conclusiones que se han obtenido de la experiencia alcanzada durante los periodos analizados en los municipios que nos ocupan.

A este respecto, interesa destacar aquellas experiencias positivas de periodos anteriores, especialmente aquella que puedan servir para afrontar la Estrategia Europa 2020 y que sirvan de base la ejecución de los fondos 2014-2020.

Crecimiento inteligente.

- **Experiencia:** Destacan en esta categoría el Proyecto de ampliación del Muelle de cruceros en Santa Catalina en el Puerto de Las Palmas, las actuaciones de administración electrónica y de ciudadanos en red y la construcción del Intercambiador modal de transportes.
- **Conocimiento:** A través de la implicación en gestión tecnológica y eficiente, Las Palmas Gran Canaria ha desarrollado plataformas para las que ha tenido que superar retos técnicos, promocionales y de gestión del cambio que le permiten anticiparse a los obstáculos y formular las estrategias de una manera más eficiente.

Las Palmas de Gran Canaria es una ciudad capital de provincia y co-capital de comunidad autónoma que viene poniendo un titánico esfuerzo en convertirse en una ciudad inteligente, no en vano, tiene un **alto reconocimiento como Smartcity** y se halla en fase de revisión del Plan Director Smart City. Cuenta con proyectos de gestión inteligente de infraestructuras urbanas como el de “Gestión Inteligente de Parques y Jardines”. Se encuentra desarrollando el portal de Open Data. Tiene un Plan de Movilidad Urbana sostenible que apuesta por el uso de las tecnologías para mejorar su eficiencia y una larga lista de proyectos innovadores.

Telde también apuesta por el uso de las TIC para **mejorar la vida ciudadana y la participación** vecinal, pero Las Palmas de Gran Canaria, por su tamaño y por su esfuerzo en este ámbito se encuentra a la vanguardia de las ciudades inteligentes. Eso le supone un conocimiento valioso a la hora de desarrollar plataformas de coordinación con Telde y en la ejecución de líneas que impliquen el uso de las nuevas tecnologías.

Crecimiento sostenible.

- **Experiencia:** En relación a esta prioridad de inversión se han llevado a cabo diversos proyectos como el Diseño e implantación de un sistema de evaluación de calidad ambiental o la Rehabilitación EDAR de Barranco Seco.
- **Conocimiento:** El impulso decidido a una economía baja en carbono, contribuyen de forma directa a la complementariedad y sustento sostenible para el desarrollo de acciones de mejora de la eficiencia del alumbrado público contempladas en la estrategia DUSI. La experiencia y el impulso que lleva realizado Las Palmas de Gran Canaria en movilidad sostenible y en el uso de la bicicleta como medio de transporte, sin duda le permiten liderar proyectos que unifiquen y coordinen la movilidad intermunicipal.

Crecimiento integrador.

- **Experiencia:** Las actuaciones relevantes enmarcadas en esta prioridad serían la construcción de un Centro de Educación Infantil Primaria y las actuaciones llevadas a cabo dentro del Programa Operativo MAC (Madeira-Azores-Canarias).
- **Conocimiento:** La problemática social que coexiste en el área funcional de esta estratégica es crítica. Las Palmas de Gran Canaria ha gestionado importantes proyectos sociales, que le imprimen un conocimiento sobre la repercusión de las acciones y la mejor manera de implementar líneas complementarias para beneficiar al más amplio espectro de personas.

Así pues, la experiencia acumulada en estos 2 periodos de programación, sitúa al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en una posición muy favorable para seguir aprovechando de forma eficaz y eficiente los fondos de la Unión Europea disponibles avanzando enmarcado en este caso en el cumplimiento de la estrategia DUSI, en este caso compartiendo su experiencia y enriqueciéndola con la experiencia de Telde, centrada en los siguientes objetivos temáticos:

- OT2: Mejorar el uso y la calidad de las tecnologías de la información y de la comunicación y el acceso a las mismas.
- OT4: Favorecer la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores.
- OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
- OT9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier forma de discriminación.

3. Identificación inicial de problemas y retos urbanos

Tal y como se indica en las Disposiciones Generales para las Estrategias DUSI susceptibles de recibir ayudas FEDER en el periodo 2014-2020 de la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre, por la que se aprueban las bases y la primera convocatoria para la selección de estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado que será cofinanciados por el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020, a continuación se procederá a realizar una identificación inicial de los problemas y retos urbanos de los municipios de Las Palmas de gran Canaria y Telde de la isla de Gran Canaria.

Esta identificación de los principales problemas se ha realizado tomando como referencia el artículo 7 del Regl. (UE) nº 1301/2013 sobre el FEDER, el cual establece que las estrategias de desarrollo urbano sostenible harán frente a los retos económicos, ambientales, climáticos demográficos y sociales que afectan a las zonas urbanas, así como el artículo 9 del Regl. (UE) 1303/2013 sobre disposiciones comunes de fondos europeos que establece los objetivos temáticos que apoyaran los Fondos Estructurales y de Inversión Europeas (Fondos EIE).

La delimitación de problemas y retos se desarrolla de forma especial sobre aquellos objetivos temáticos prioritarios para ambos municipios y las características inherentes de su situación insular y su importancia dentro de las Islas Canarias, categorizada a nivel comunitario como “Región en transición”.

Así pues, los principales problemas, retos y potenciales urbanos identificados, son los siguientes:

3.1. Retos TIC

Problema 1: Una población, dos municipios

Tanto Jinámar, La Matanza y Lomo Banco son barrios del área metropolitana Las Palmas de Gran Canaria- Telde, que se han extendido trasvasando su límite municipal y cuentan ahora con calles en Telde y en Las Palmas de Gran Canaria. El otro gran reto TIC viene destilado por la propia situación de pertenecer a dos municipios distintos y sin embargo conformar una entidad propia sin linde real. Si bien ambos municipios tienen portales y aplicaciones de participación, al final los vecinos del mismo barrio votan y opinan en repositorios distintos, lo que supone una desventaja puesto que su representación numérica disminuye al quedarse divididos y no ser observados como una sola población.



-  División Municipal
-  División Secciones

Fuente: IDE Gran Canaria

- **Reto 1:** Conseguir plataformas de participación en el que los habitantes del mismo barrio puedan opinar y decidir como una única población.

Problema 2: Población con bajo grado de alfabetización digital

Otra problemática viene dada por grado de penetración y uso de las TIC en una población como Jinámar. Según el ISTAC, las personas ocupadas utilizan los **servicios de comunicación con las AA.PP. por Internet un 25% más que las personas desempleadas**. Por otro lado, las personas con estudios superiores utilizan internet para comprar un 42% más que los graduados

en enseñanza secundaria y un 87% más que el segmento poblacional que solamente finalizó los estudios primarios.

Con un paro del 37% y un 42% del total de habitantes no supera los estudios obligatorios junto con los indicadores estadísticos establecidos podemos decir que nos encontramos con una población poco tendente al uso de las nuevas tecnologías.

- **Reto 2:** Mejorar capacitación poblacional en materia TIC.

3.2. Retos económicos

Problema 3: Elevada tasa de desempleo

Si bien tanto Telde como Las Palmas de Gran Canaria sufren el paro con severidad, Jinámar como principal zona afectada desborda las estadísticas, representando un problema verdaderamente grave. El paro afecta en Jinámar principalmente a las mujeres, que representan el 60% de los desempleados. El 50% de los habitantes de Jinámar se encuentra bajo el umbral de la pobreza.

Tasa de desempleo	
España	18,6%
Canarias	24,9%
LPGC	26,0%
Telde	27,8%
Jinámar	37,0%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y el Ayto de Telde

- **Reto 3:** Fomentar la empleabilidad de la población. Especialmente de las mujeres.
- **Reto 4:** Aprovechamiento económico de los recursos e infraestructuras vinculadas con el mar.
- **Reto 5:** Promover la explotación turística de recursos naturales y culturales del municipio de manera sostenible.

3.3. Retos Climáticos

Problema 4: Elevado uso del vehículo privado.

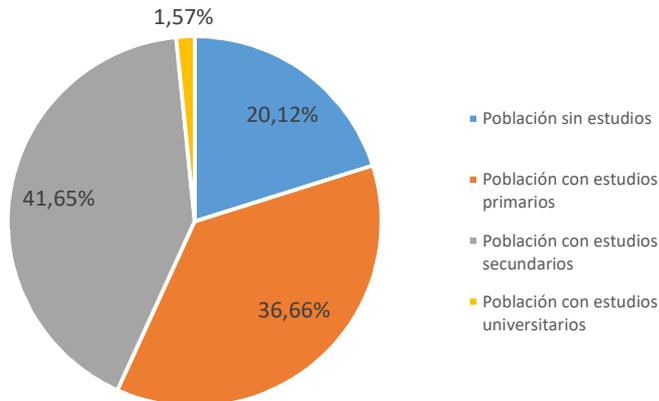
El tráfico rodado es una de las principales fuentes de la contaminación acústica ambiental o difusa de las ciudades. El tramo de la autopista GC1 que vincula Jinámar con Las Palmas de Gran Canaria, recibe a más de 100.000 automóviles al día. Además, en una zona cuya estructura urbana ha estado siempre carente de conexiones peatonales o ciclistas, el vehículo privado se ha constituido como método predominante. Cambiar este hábito no solo implicará desarrollo de infraestructuras, sino transformación de la mentalidad al respecto. Es necesario, por tanto, avanzar hacia un desarrollo sostenible de la zona a través de una movilidad urbana sostenible en la que se reduzca el uso del tráfico motorizado, entre otras medidas, que permitan la protección del medio ambiente urbano.

- **Reto 6:** Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del tráfico rodado y aumentar la contribución de la movilidad peatonal y ciclista en el reparto modal en detrimento del vehículo privado.
- **Reto 7:** Aumentar los niveles de sensibilización ciudadana.
- **Reto 8:** Aumentar el uso del transporte sostenible en la zona.

3.4. Retos Sociales

Problema 5: Alto fracaso escolar en Jinámar

Nivel educativo Jinámar 2001



Con un 16% de analfabetos según datos del propio Ayuntamiento de Telde, Jinámar tiene un gravísimo problema de formación. El absentismo y abandono escolar es visto con naturalidad. En el caso de las mujeres suelen quedarse estancadas desde 2º de la E.S.O.

El 95% de los demandantes de empleo de Jinámar no superan los estudios obligatorios, así como el 42% de la población general del lugar.

Dada la escasez de empleos a los que pueden acceder, sufren el riesgo de no poder salir de esta situación de marginación y dependencia de las ayudas en la que muchos viven. El absentismo y el abandono escolar se viven con naturalidad en Jinámar donde las ratios de absentismo son las siguientes:

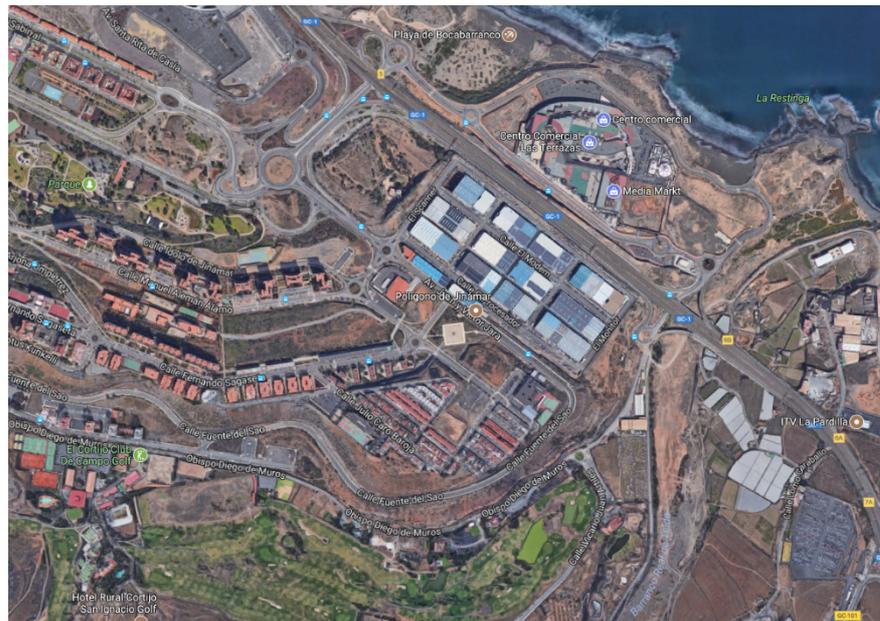
Absentismo escolar	
1º ESO	12%
2º ESO	28%
3º ESO	16%
4º ESO	4%

- **Reto 9:** Disminuir el número de abandono escolar en Jinámar un 30%.

Problema 6: Desconexión peatonal o ciclista interna y externa de Jinámar

La población de Jinámar sufre un aislamiento interno y externo desde que se originó el barrio. No solamente representa un problema desde el criterio climático expuesto en el “problema 4”. Las aceras están en mal estado o no existen, impidiendo los desplazamientos que no se realicen en vehículo motor.

Este problema es especialmente palpable al tener en cuenta la cercanía de Jinámar al mar, y sin embargo no hay una forma de acceder a la costa que no sea en coche o en moto por la interrupción que supone la autopista y por las circunstancias descritas en el párrafo anterior.



Fuente google maps. 2017

- **Reto 10:** Aumentar la integración del territorio revitalizando los recursos naturales y culturales que hagan atractiva la visita a la zona para otros isleños.
- **Reto 11:** Aumentar la cohesión social con otros barrios de la zona metropolitana
- **Reto 12:** Reducir el aislamiento interno y externo de Jinámar

4. Identificación de los principales activos y potencialidades

4.1. Principales Activos

Activo 1: Posición geoestratégica del Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde

La zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde se encuentra en un punto de conexiones estratégicas dentro de la isla. El único aeropuerto comercial de Gran Canaria, tercero a nivel nacional en volumen de pasajeros, se encuentra al sur de Telde. El Puerto de La Luz, en el norte de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria también es de gran importancia, especialmente por su relación con África y su creciente posicionamiento como destino base de cruceros. En el extremo sur de la isla se encuentra la zona turística más amplia de Gran Canaria y en el norte el área institucional, por lo que la Autopista del Sur de Gran Canaria o GC-1, la cual atraviesa el municipio de Telde, donde sufre el máximo estrés de tráfico.

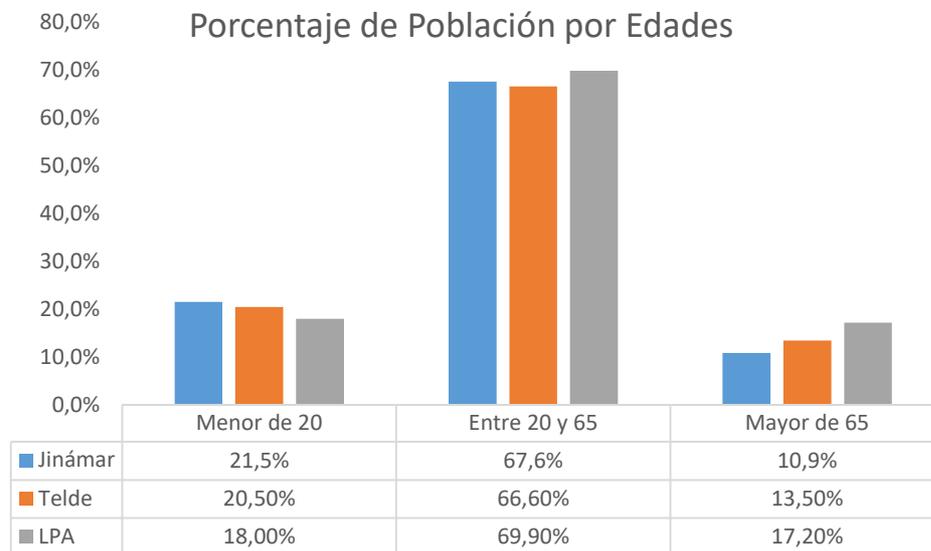
Activo 2: Condiciones climáticas idóneas para la explotación de energías renovables.

Las condiciones solares de las que dispone la isla en general la convierten en una situación ideal para la utilización de sistemas de energía solar fotovoltaica. Las Islas Canarias disponen de media de más de 2.800 horas anuales de luz solar, lo que unido al potencial fotovoltaico del municipio, situado entre 1.400 y 1.499 kWh, permiten hacer un aprovechamiento de la energía solar como fuente de energía en el municipio.



Activo 3: Alta tasa de población joven

La alta tasa de natalidad entre los jóvenes es una de las características más representativas de esta área. La población joven de la que dispone el municipio le permite tener un enorme potencial de población activa que asegure la aportación de ingresos, supone un sistema con un gasto reducido en sistemas de pensiones y sanitarios a la par que es menor el número de mayores dependientes. Esto implica que, a través de la revitalización del empleo, existen grandes oportunidades para disminuir la inclusión social y revertir la situación de pobreza.



4.2. Principales potencialidades

Potencial 1: Capacidad de puesta a disposición para actividades sociales y turísticas de los recursos culturales de Jinámar.

<p>La Noria</p>	
<p>Entramado de mecanismos hidráulicos para la succión y elevación de agua de un pozo, se trata de un ingenio hidráulico único en Canarias. El Gobierno de Canarias lo restauró en el año 2009 con la idea de abrir sus puertas como museo del agua en el que contar la historia de este elemento en Gran Canaria, pero debido a ataques vandálicos nunca llegó a tener ese cometido.</p>	

<p>La Antigua Gerencia de Jinámar</p>	
<p>En la antigua Gerencia del Valle de Jinámar se encuentran más de 40 locales ocupados por todo tipo de colectivos que desarrollan en ellos su actividad. La misma está gestionada por el Ayuntamiento de Telde. Pretende convertirse en un Centro Cívico.</p>	

Potencial 2: Posibilidad de explotación de los recursos que proveerá el Gobierno de Canarias para el turismo activo

En la actualidad existe un incremento de los turistas que demandan ofertas de actividades deportivas y recreativas al aire libre, esta situación se vuelve una oportunidad de crecimiento que podría suponer una importante fuente de ingresos en la zona. El desarrollo y la construcción del carril bici que realice el recorrido entre el municipio norteño de Arucas y el municipio de Telde, puede incrementar el número de turistas que buscan practicar el ciclismo realizando largos recorridos. Las condiciones climáticas de las que dispone Gran Canaria, solo pueden fomentar que la isla se vuelva un destino a tener en cuenta para este tipo de turismo activo.

Potencial 3: Posibilidad de revitalización de recursos naturales del área de Jinámar

En toda el área funcional, encontramos parajes naturales abandonados y descuidados. Esta situación suele estar relacionada con la dificultad del acceso a los mismos. La playa de Bocabarranco es una de estas realidades.

Esta playa situada en la costa de Jinámar, junto al centro comercial de Las Terrazas, cuenta con 6.000 metros cuadrados, y su principal característica es su ventosidad. Sin embargo, está poco concurrida principalmente debido a que es prácticamente inaccesible si no se utiliza en vehículo privado y porque acumula un alto volumen de desperdicios.



5. Análisis territorial integrado

Con el fin de discernir aquellos elementos y necesidades comunes que definan la perspectiva integrada de la presente estrategia, procederemos en primer lugar, a realizar un análisis de la situación actual del área propuesta, desde una perspectiva integrada.

5.1. Contexto territorial y físico

Las Palmas de Gran Canaria, capital de la provincia de Las Palmas y co-capital de la Comunidad Autónoma de Canarias, está situada en el noreste de la isla de Gran Canaria. Como urbe, es la más grande y poblada de Canarias, con 378.998² habitantes. La afluencia de población urbana crece a diario, y se desplazan desde núcleos urbanos próximos (tales como Telde, Arucas, Gáldar, etc.), para desarrollar sus labores profesionales en la capital insular. Está integrada en el Área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, **considerada la novena más importante de España**.

Telde, por su parte es una ciudad y municipio español situado en el este de la isla de Gran Canaria. Limitrofe con Las Palmas de Gran Canaria por el norte. Con 102.164 habitantes³, se constituye como una de las urbes más pobladas del archipiélago y la segunda (siendo la primera la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria) de la provincia de Las Palmas. Son frecuentes los desplazamientos de la población urbana de este municipio hacia la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria para desarrollar sus labores profesionales en la capital insular.

El distrito norte de Telde y el distrito Sur de Las Palmas, no sólo lindan, sino que algunos barrios pertenecen a ambos municipios. Estos distritos tienen mucho en común, sin embargo, les falta cohesión dadas las barreras de movilidad actual y la percepción extremadamente negativa que se tiene de algunas zonas. El área poblacional que vincula **el área metropolitana y litoral** de Las Palmas de Gran Canaria y Telde es el área metropolitana más poblada de la isla, sin embargo, no existe una comunicación fluida entre ambas que no se basen en el uso del vehículo privado.



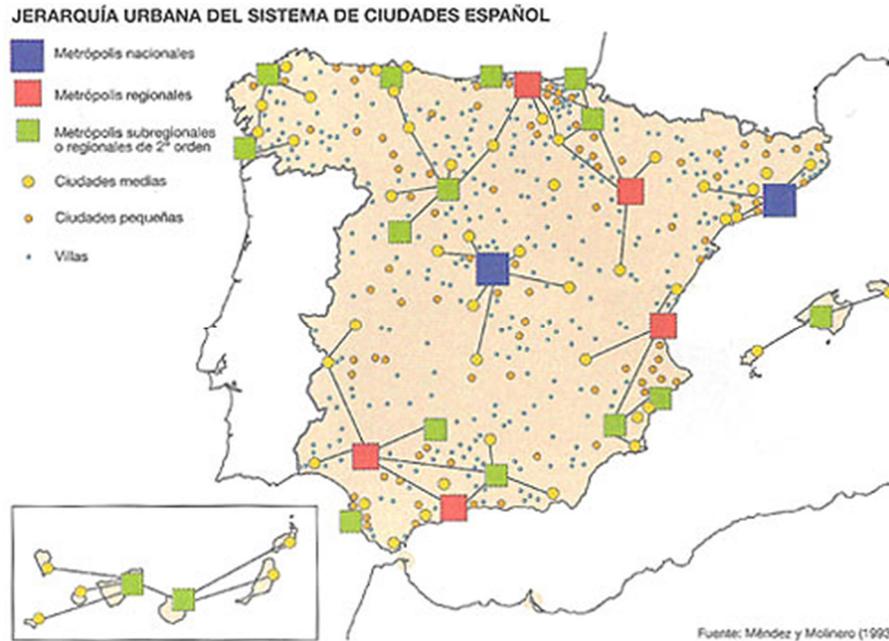
Siguiendo con las recomendaciones de la RIU⁴, y con el fin de definir las necesidades del área urbana; se ha acudido a lo definido y descrito en el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible y documentos de trabajo como el “Estudio sobre tipologías de ciudades españolas, sus necesidades y propuestas de intervención en el tramo de desarrollo urbano sostenible, de la programación FEDER 2014-2020”.

Dicho estudio identifica y sitúa una diferenciación estatal de tipología de ciudades de la siguiente forma:

² Instituto Nacional de Estadística 2016

³ Instituto Nacional de Estadística 2016.

⁴ RIU. Grupo de Trabajo sobre Estrategias Integradas en Actuaciones de Desarrollo Urbano Sostenible (3 Agosto de 2015).



Así pues, los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Telde quedan clasificados de la siguiente forma:

- **Desde una perspectiva jerárquica;**
 - Las Palmas de Gran Canaria queda definida como una **“metrópolis subregional”**; figura en la que quedan recogidas las capitales provinciales con una población por encima de los 200.000 habitantes, y que ofrecen servicios muy especializados, pudiéndose definir principalmente como “ciudades centros comerciales” y “centros de servicios”. Se caracteriza por influenciar incluso a provincias próximas.
 - Telde queda definida como **una “ciudad mediana”**; figura en la que quedan recogidas las ciudades con una población situada entre los 50.000 y los 200.000 habitantes, y que ofrecen servicios con funciones terciarias o bien una función industrial o portuaria.
 - La zona de conexión entre ambos municipios se define en un área metropolitana que se extiende desde el litoral hasta una tímida entrada en medianías por la que se suceden una serie de barrios a menudo diseminados.
- **Perspectiva territorial:**
 - Ambas ciudades quedan recogidas dentro de la definición de **“ciudad insular”**; cuya característica diferencial es su aislamiento geográfico, lo que hace que sus modos de transporte con la Península se limiten al aéreo y marítimo. Las Palmas de Gran Canaria ciertamente es una ciudad costera especializada en el turismo. Mientras que, frente a las costas de Telde, se llevan a cabo actividades de acuicultura e investigación en el campo de las ciencias y tecnologías marinas.
- **Clasificación Urbana.** Como tercera perspectiva, meramente indicativa y que ayudará a la delimitación de las necesidades y problemáticas comunes de la población, se ha realizado una clasificación, teniendo en cuenta los estudios de **clasificación urbana**, destacando en dicha clasificación la consideración del municipio y su caracterización.
 - Telde entra desde esta perspectiva en la definición de **“ciudad multiservicios”**; siendo ciudades densamente pobladas, que pueden funcionar como ciudades industriales, comerciales y de servicios. Gracias a esta multifuncionalidad, tienen

un gran margen de posibilidades en el aprovechamiento del tema Smart Cities. Son grandes consumidoras de energía y recursos y suelen presentar problemas de inclusión social.

- o Las Palmas de Gran Canaria, en dicha clasificación ocupa la consideración del municipio **y su caracterización de “ciudad turística”**; donde sus actividades **suelen estar** muy ligadas al turismo, fundamentalmente marítimo y de playa, y cuyo principal reto es la “marcada estacionalidad”. Este tipo de ciudades, entre las que se sitúa el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, multiplican sus poblaciones en temporada alta, con la consiguiente punta en el consumo energético y de otros recursos como el agua, careciendo de una suficiente diversificación que ayude a desestacionalizar el turismo.
- o Los barrios que componen la **zona metropolitana** en el linde, son a menudo entidades dormitorio, en la que sus habitantes se desplazan a las ciudades o los polígonos industriales cercanos a trabajar, por lo que hay poca presencia del sector servicios y de espacios de encuentro vecinal.

Y es precisamente de esta forma como el “*Estudio sobre tipologías de ciudades españolas, sus necesidades y propuestas de intervención en el tramo de desarrollo urbano sostenible, de la programación FEDER 2014-2020*”, realiza una ponderación del peso relativo de la clasificación entre las diferentes tipologías de ciudades.

Así pues, y coincidiendo con la clasificación anteriormente comentada, el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, podría situarse en esta **tipología funcional**, en función a su jerarquía tamaño-poblacional y su ubicación territorial:

Las Palmas de Gran Canaria	Ubicación Territorial	Multiservicios	Centros Agrarios	Turísticas	Industriales
Peso relativo	Insular	Medio	Bajo	Alto	Bajo

Telde	Ubicación Territorial	Multiservicios	Centros Agrarios	Turísticas	Industriales
Peso relativo	Insular	Medio	Bajo	Alto	Bajo

Peso relativo	%
Alto	+50%
Medio-Alto	36-50%
Medio	21-35%
Medio-Bajo	6-20%
Bajo	0-5%

Fuente: Elaboración propia. A partir del Estudio sobre tipologías de ciudades españolas, sus necesidades y propuestas de intervención en el tramo de desarrollo urbano sostenible, de la programación FEDER 2014-2020

Telde		Inteligente	Sostenible	Integradora
-------	--	-------------	------------	-------------

Las Palmas de Gran Canaria	Tipo de ciudad	Inteligente	Sostenible		Integradora
		OT2: TIC	OT4: Economía Baja en Carbono	OT6: Recursos Naturales	OT9: Inclusión Social
Peso relativo					
Peso relativo	Turística	Medio	Medio-Alto	Alto	Medio-Alto

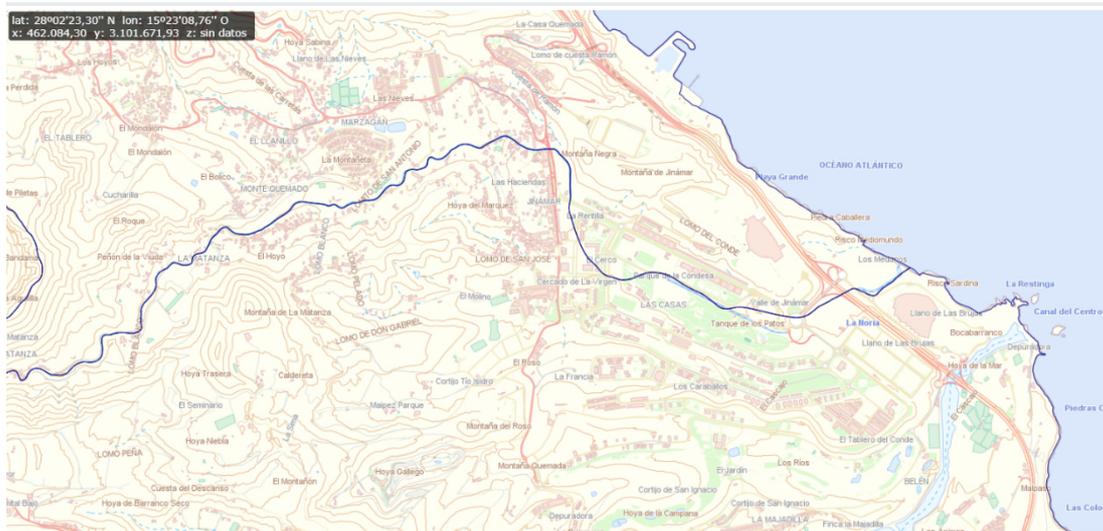
Peso relativo	%
Alto	39-50%
Medio-Alto	21-38%
Medio	11-20%
Medio-Bajo	5-10%
Bajo	0-4%

————— Fuente: *Elaboración propia. A partir del Estudio sobre tipologías de ciudades españolas, sus necesidades y propuestas de intervención en el tramo de desarrollo urbano sostenible, de la programación FEDER 2014-2020*

Esta clasificación deberá de contrastarse con el resto de análisis que realizaremos a continuación para llegar a conclusiones certeras que **reflejen la realidad territorial, social y en definitiva urbana**, de la zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde.

El área metropolitana situada entre los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y Telde, responde a los barrios situados en el distrito norte de éste y el distrito sur de aquel:

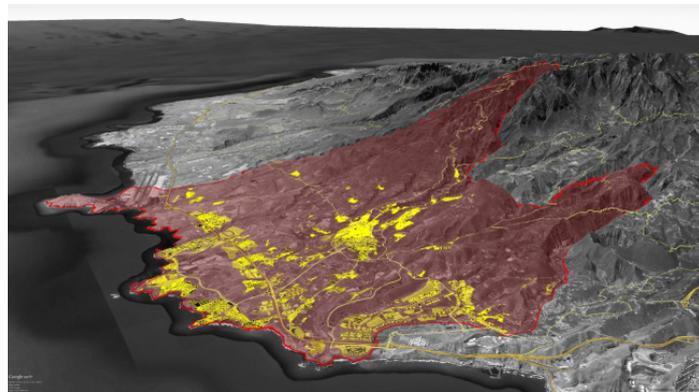
Delimitación del área de actuación		
Municipio	Distrito	Barrios
Las Palmas de Gran Canaria	Vegueta, Cono Sur y Tafira	La Montañeta, Cuesta Ramón, Lomo Blanco, Tafira Alta, San Francisco de Paula, Hoya de Parrado, Bandama, Monte Quemado, Marzagán, Fase III del Polígono de Jinámar, Lomo del Sabinal, Mirador del Valle, Urbanización de 60 viviendas y Lomo del Capón.
Telde	Jinámar	Valle de Jinámar, Hornos del Rey, La Matanza, Jinámar, Caña de los Perros, Las Haciendas, Lomo Blanco.



Fuente: IDE Gran Canaria

Desde un **punto de vista físico**, la zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde queda ligada enormemente a su configuración de litoral y su base topográfica, caracterizada por un conjunto de barrancos que conforman su estructura, contando así con una base geográfica formada por una plataforma costera y otra plataforma consecutiva que en su suave pendiente continúa hacia el interior.

Las formaciones geológicas de esta zona son caprichosas y complejas, las poblaciones se han asentado entre sucesiones de pequeños barrancos que han conquistado, edificios volcánicos y valles. Reflejo de la diversidad y complejidad de un territorio donde coinciden situaciones geográficas y litográficas de gran contraste; desde la playa a la urbanización residencial, desde el polígono industrial al relieve escarpado, desde la zona agrícola al centro comercial.





Tafira (Las Palmas de Gran Canaria)

Marzagán (Las Palmas de Gran Canaria)

Distancia aproximada de 7 km entre uno y otro

Se trata pues de un territorio marcado por su elevado **contraste interno** y por una especial singularidad respecto al conjunto insular y regional.

El barranco de Las Goteras, es una barrera natural que separa los municipios de Las Palmas de Gran Canaria y de Telde desembocando en la playa de Jinámar. Como veremos a continuación, esta línea separadora ha quedado obsoleta.

Por tanto, los condicionantes del **desarrollo urbano** tienen más que ver con su distancia al mar que al municipio de procedencia, el territorio queda así dividido entre:

Costa	Medianías
<p>Entre la autopista GC1 y la zona de medianías se encuentra un área principalmente llana por la que se extiende el polígono y el pueblo de Jinámar, éste se ubica en su mayoría en el municipio de Telde, pero se prolonga al territorio del municipio capitalino. Entre las poblaciones íntegramente costeras de Telde y Las Palmas de Gran Canaria hay un vacío de viviendas de aproximadamente 9 km dada la cercanía de la autopista al mar en ese tramo en el que sin embargo se encuentran enclaves tan importantes como los Centros Comerciales “Las Terrazas” y “El Mirador” así como la Central Térmica de Endesa. El proyecto en marcha del Gobierno de Canarias de unir con un corredor el paseo marítimo de Las Palmas de Gran Canaria con el de Telde dará conexión a estos enclaves y a las poblaciones costeras</p>	<p>Una segunda fracción de poblaciones, se distribuyen en el territorio sobre una suave pendiente que se dirige a las zonas de medianías de la isla, estas viviendas comparten características con las localidades de medianías y metropolitanas. Varios de estos barrios, como el de La Matanza también se extiende sus viviendas a ambos lados del Barranco de las Goteras.</p>



La autopista **GC1** cubre con sus 75 km desde el extremo noreste de la isla hasta la esquina suroeste de la misma, siguiendo la costa este y timoneando hacia el oeste al encontrar el límite sur. Alcanza su mayor ratio de tráfico en el espacio comprendido entre la capital y el sur del municipio de Telde con un tráfico **soportando diariamente de entre 135.000 y 160.000 vehículos**. De forma paralela a la autopista por el interior, la carretera GC 100 une la zona de Mercalaspalmas a la altura de la Central Térmica de Jinámar con Telde ciudad, ofreciendo una bifurcación que atraviesa el Valle de Jinámar para desembocar en la GC1 a la altura de los centros comerciales.

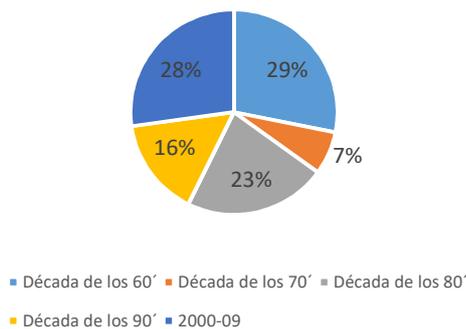
Edificación:

Como en la gran mayoría de los municipios insulares canarios el conjunto del **paisaje está muy antropizado**, y los núcleos y asentamientos urbanos surgen a lo largo y ancho de su extensión, sin ninguna lógica urbana, quedando relacionados en la mayoría de los casos únicamente por la estructura viaria.

A continuación, realizaremos un breve análisis sobre el **parque edificatorio de la zona:**

La morfología de los asentamientos humanos y su tipología edificatoria responde a una progresiva colonización, desde la estrecha franja litoral hacia las laderas alledañas, que ha tenido lugar en dos fases: la primera, representada por crecimientos de carácter suburbial que combinan polígonos industriales y barriadas de autoconstrucción de baja calidad y alta densidad edificatoria, y una segunda fase de promociones residenciales más recientes de baja densidad.

Antigüedad del parque de viviendas de Telde



El parque edificatorio del municipio de Telde con datos de 2011 contaba con 19.908 edificios y 47.015 inmuebles⁵.

La arquitectura del **Valle de Jinámar** se compone de una extensa sucesión de edificios altísimos que nada tienen que ver con el resto del entorno, basada en un tipo de construcción absolutamente desfasada que en el momento de su construcción pretendía ofrecer "vivienda para todos" y que no puso ningún esfuerzo en la habitabilidad del barrio. Entre estos edificios no hay apenas espacios de cohesión y disfrute ciudadano, los que hay, son fruto de proyectos posteriores con la intención de solucionar la problemática de la zona. En su momento, se dejaron espacios

sin construir entre los edificios, pero no se dotó de infraestructura urbana como parques, plazas y canchas, con la intención de que en el futuro se fuera construyendo y efectivamente en los últimos años se han hechos planes de rehabilitación del polideportivo y de parques, pero quedan demasiados espacios que no son sino pequeños descampados entre fase y fase de urbanización. En ocasiones no hay ni aceras, propiciando el uso del vehículo privado incluso para distancias verdaderamente cortas

⁵ Instituto Nacional de Estadística (2011)

Según el informe de barrios vulnerables sobre Jinámar anunciaba, “respecto a los demás indicadores, de carácter subjetivo, destacan en el municipio, por este orden de mayor a menor importancia, la escasez de zonas verdes, la delincuencia y las malas comunicaciones”.

Viviendas en Jinámar en 2001	
Viviendas principales	93,25%
Viviendas vacías	6,32%
Viviendas en propiedad	71,64%
Viviendas en edif de 4 plantas o más sin ascensor	10,99%
Edificios con más de 45 años	3,27%



En el plan de actuación, inversión y financiación de la empresa municipal de vivienda y suelo “Telde Fomentas” de 2015, en su declaración de Área de Rehabilitación Integral para Jinámar inserta en el plan con vistas a una década del Valle, constataba la necesidad de rehabilitar un total de 4.709 viviendas en varias fases a medio y largo plazo. Da una visión bastante clara de las carencias habitacionales de esta zona, si pensamos que este total de 4.709 viviendas se encuentra en una delimitación poblacional que no supera los 30.000 habitantes (parte del Valle de Jinámar que pertenece a Telde).



Deterioro de elementos estructurales de las viviendas de Jinámar

Fuente Plan ARRU de Jinámar

El Valle de Jinámar como hoy lo conocemos tiene su origen en la década de los 60, cuando el éxodo rural amenazaba con congestionar la capital insular. Se consideró necesario la construcción de un barrio dormitorio que alejado de los precios de la ciudad acogiera a los trabajadores de la misma. Las primeras viviendas se asignaron una vez llegada la democracia con las fachadas sin pintar, en un símbolo premonitorio de lo que sería el sino de este barrio. Jinámar llegó a ser en los años 80 el polígono residencial más grande de Europa. Desde entonces: un total de 8 fases, además de Eucaliptos 1 y 2, Las Ramblas, la zona conocida como 'Estación de guaguas' y unos dúplex de reciente construcción componen un barrio que acumula olvido, políticas sociales fracasadas y el estigma social de la pobreza.

Las casas siguieron ocupándose sin disponer de servicios básicos hasta el Plan Urban, que, a finales de los años 90, dotó al núcleo de infraestructuras básicas, entre ellas, contenedores. Desde entonces y hasta no hace tantos años ha sido un territorio tan abandonado que llegó a germinar un movimiento pidiendo la independencia del barrio con respecto a los municipios de Telde y Las Palmas de Gran Canaria. Ahora, conscientes del potencial de esta zona, ambos ayuntamientos quieren cooperar y coordinarse de forma permanente para redimir los errores del pasado y dar a Jinámar y sus habitantes la dignidad que merecen.

5.2. Análisis medioambiental y de las condiciones climáticas

La localización de zona metropolitana y costera en la que convergen los municipios de Telde y Las Palmas de Gran Canaria en el este insular, bajo la influencia constante de los vientos alisios, junto a su **condición costera y su baja altitud**, son los factores que determinan sus principales características climáticas. La temperatura, de carácter mesotérmico tiene de media anual 21,1° C, con una amplitud térmica anual de 6° C. Las temperaturas más elevadas se registran en agosto (24,6° C) y las más bajas en enero y enero (17,9° C).

Su situación en la costa este de la isla de Gran Canaria hace que la aridez sea el rasgo dominante. Las precipitaciones apenas alcanzan 151 mm de media anual y suelen producirse en pocos días al año (22 días, en promedio) y cuando se producen tienen un marcado carácter torrencial. La humedad relativa media anual del aire es de 66%.

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Año
Temperatura media (°C)	17,9	18,2	19	19,4	20,4	22,2	23,8	24,6	24,3	23,1	21,2	18,2	21,1
Media de las temperaturas máximas diarias (°C)	20,8	21,2	22,3	22,6	23,6	25,3	26,9	27,5	27,2	26,2	24,2	22,2	24,2
Media de las temperaturas mínimas diarias (°C)	15,0	15,0	15,7	16,2	17,3	19,2	20,8	21,6	21,4	20,1	18,1	16,2	18,0
Precipitación media (mm)	25	24	12	6	1	0	0	0	9	16	22	31	151
Humedad relativa media	65	66	64	64	65	66	65	66	68	69	67	68	66
Media de horas de sol	184	191	229	228	272	284	308	300	242	220	185	179	-

Fuente: *Agencia Estatal de Meteorología.*

La altitud es la variable más determinante, produciéndose un claro decremento de las temperaturas conforme se asciende en altura. Las áreas más próximas al litoral, y hasta los 15 m, muestran temperaturas por encima de la media, que se van reduciendo en altitudes superiores, hasta situarse por debajo de ella en los puntos ubicados a más de 100 m.

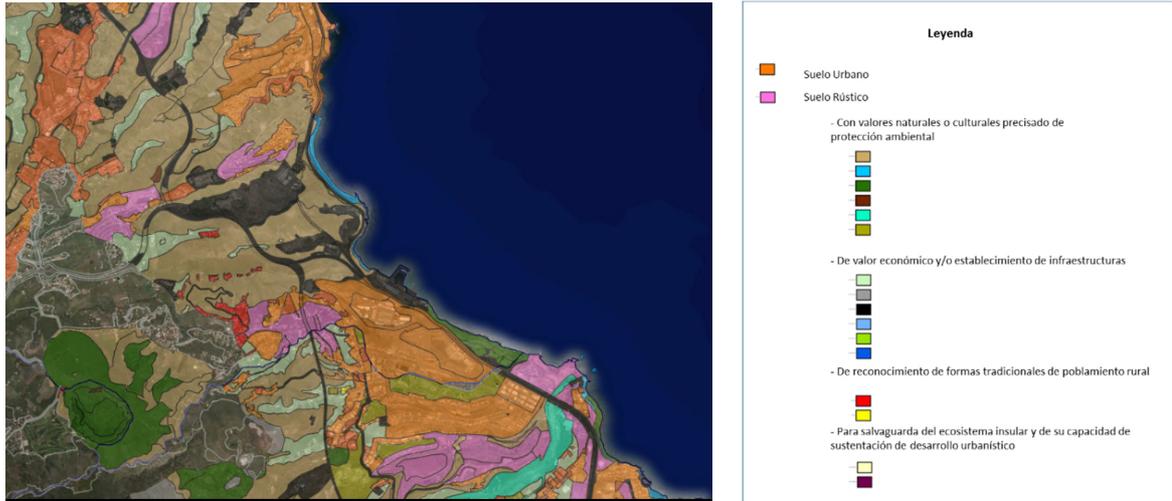
El medio natural del Valle de Jinámar tiene una cierta potencialidad agrícola. En efecto, las características edáficas, las escasas pendientes y las disponibilidades de recursos hídricos, hizo de esta zona un área particularmente apta para el cultivo, sobre todo en las terrazas aluviales, y aunque las edificaciones se concentran en las lomas, la nueva orientación urbana de este espacio ha bloqueado su potencial uso agrícola.

El estado de conservación del valle de Jinámar es bajo, pues además de la modificación que supone la urbanización de esta zona hay otras agresiones que se siguieron realizando sin control como es la extracción de áridos en lugares próximos al hábitat del *lotus kunkelii* (especie endémica declarada de interés científico). Con anterioridad al Plan Urban, los escombros, basureros incontrolados y vertidos de aguas negras contribuyeron aún más al aspecto general de deterioro de la zona, con consecuencias que a pesar de los esfuerzos siguen condicionando el suelo del Valle. Además, aunque toda la zona del litoral pertenecía al Plan Especial de Espacios naturales como área a proteger, la Playa de La Condesa se desprotegió para crear una zona de ocio y esparcimiento que, a día de hoy utiliza los habitantes de Las Palmas de Gran Canaria o los de la ciudad de Telde pero apenas los jinameros.

Según las conclusiones advertidas por un estudio de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria⁶, el medio natural se encuentra degradado en algunos sectores de Jinámar, necesitando de una contumaz regeneración paisajística, que poco a poco mejore el entorno del Valle. Así como que una parte de la urbanización se halla sobre suelo que debió preservarse para uso agrícola o natural, e incluso recreativo.

La posición geográfica y cercanía a la capital juegan un papel de vital importancia en la organización de la estructura del uso del suelo en la zona. Con un claro protagonismo de la expansión de los usos urbanos e infraestructurales frente a los usos naturales y rurales que, si bien son mayoritarios en superficie relativa, han visto mermada su ocupación en la última década debido al desarrollo de infraestructuras viarias, de complejos industriales y superficies comerciales y residenciales.

⁶ Propuesta Metodológica Para La Realización De Un Proyecto Urbano De Evaluación Externa: El Caso De Jinámar. ULPGC

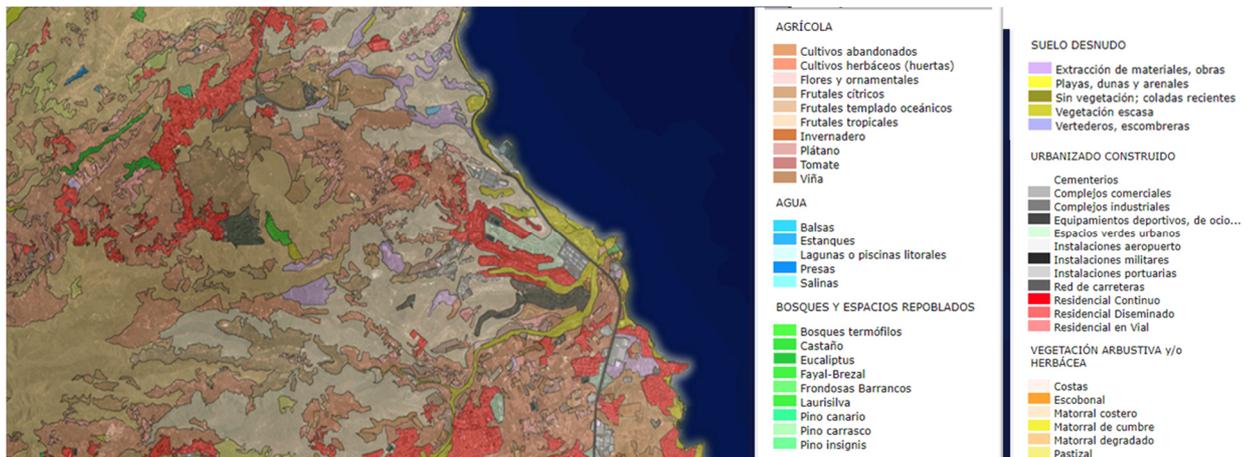


Fuente: IDE Gran Canaria

Año 2016

Los usos urbanos e industriales se encuentran distribuidos por todo el territorio. La superficie destinada a la realización de actividades extractivas es muy significativa en el área inscrita en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, y en concreto en la Montañeta, Tafira y Marzagán. Asimismo, los complejos industriales y las instalaciones portuarias se localizan de forma dispersa por la banda litoral del ámbito.

En la llanura litoral se encuentran localizados los grandes corredores viarios e instalaciones industriales, que por sus características formales monopolizan la escena del paisaje costero de la zona de estudio.



Fuente: IDE Gran Canaria

Año 2016

Las **características espaciales del área metropolitana**, genera intensos procesos de urbanización y aprovechamientos territoriales de diversa índole que conforman la fuente que generan los desequilibrios territoriales que constituyen los impactos ambientales; principalmente se pueden obtener los siguientes desencadenantes:

- La cercanía a las grandes urbes insulares y el crecimiento de las mismas.
- Invernaderos abandonados

- La diferenciación del espacio urbano en unidades determinadas por su tipología y por la integración de elementos constructivos.
- La elevada irregularidad topográfica del municipio y en consecuencia, la ocupación e laderas con una gran exposición visual.
- Las derivaciones del comportamiento del suelo rústico como base para el desarrollo agrícola y otros usos espontáneos.
- El sacrificio ambiental asociado a la construcción de infraestructuras estratégicas.
- Intensidad del fenómeno de urbanización irregular o espontánea.

La inmensa mayoría de las actividades sociales y económicas que se desarrollan en el territorio, ocasionan impactos ambientales negativos. Desde este punto de vista, si bien el desarrollo económico ocasiona un deterioro normal, existen afecciones susceptibles de corregirse, aunque existan otras provocadas por dinámicas que, dada sus características técnicas, aun desarrollándose de forma idónea generan un deterioro ambiental de gran intensidad.

La proliferación de edificaciones dispersas en los entornos rústicos origina una pérdida sustancial de la calidad del paisaje, y la ocupación irreversible de los suelos productivos. Además, muchas de las construcciones muestran una pésima integración visual en el entorno en el que se insertan. Esta circunstancia provoca el deterioro de la identidad cultural y paisajística del territorio.

En concreto las edificaciones de las **fases urbanísticas de Jinámar** con edificios de más de ocho plantas insertados en un municipio (Telde) que se caracteriza por que sus viviendas rara vez superan los dos pisos, promueven esa falta de integración entre el Valle y el resto del término municipal además de suponer un impacto visual.

- Impactos derivados de la actividad industrial:

La presencia de la desaladora implica una cierta contaminación atmosférica derivada de los gases, que son transportados por los vientos dominantes del noreste.

La Central Eléctrica de Jinámar que sobrepasó las emisiones recomendadas por la OMS 33 días durante el año 2016, lo cual supone todo un logro comparado con el año anterior en el que se superó los límites 136 días.

En el censo industrial de la zona, podemos encontrar seis unidades (Polígono Industrial de Ajimar, Bocabarranco, Mercalaspalmas, Cruz de la Gallina, La Francia y Maizep) que de forma conjunta ocupan una superficie de 732.752 m².⁷

- Impactos derivados del tráfico viario:

La autopista GC1 es la arteria principal de Gran Canaria uniendo uno por uno los puntos estratégicos insulares: el puerto comercial, la capital, el aeropuerto, el área industrial y la zona turística del sur. Esta vía alcanza sus mayores volúmenes de tráfico en la escasa decena de kilómetros que separa Jinámar de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria con el consecuente perjuicio para el aire de la zona.

5.3. Análisis energético

Como meta fijada para el año 2020, se persigue la racionalización del consumo energético, por lo que se ha ido consolidando en una serie de hitos y objetivos de la UE para el recorrido. Se trata de una actuación que pretende, por un lado, racionalizar los consumos por habitante dentro de Europa mediante **acciones de eficiencia en todos los sectores ya sean públicos o privados**;

⁷ Fuente IDE Gran Canaria

y por otro lado, acabar con la dependencia elevada de productos procedentes del petróleo que puedan alterar la situación económica en la UE.

Todo ello desemboca en el hecho de que actualmente se estén potenciando las fuentes autóctonas de cada zona para producir energía e incorporarla a la economía social. Este cambio afecta claramente a todas las empresas del sector eléctrico, a la vez que amplía el sector de pequeños generadores de energía.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, lleva a cabo importantes actuaciones en este ámbito a través de la Agencia Local Gestora de la Energía, constituida dentro del programa europeo *Intelligent Energy Europe*, gestionado en la actualidad por la Agencia Europea para la Competitividad y la Innovación (EACI), con sede en Bruselas, desempeñando y ejecutando proyectos en el campo de la gestión energética, abogando por el concepto de sostenibilidad. Los objetivos en el ámbito municipal son: fomento del ahorro energético, optimización del consumo (eficiencia energética) y fomento de la implantación de energías renovables.

El conocimiento aprendido de este esfuerzo activo es fácilmente aprovechable por la zona metropolitana ya que Telde y Las Palmas de Gran Canaria **comparten recursos naturales para la implantación de energías renovables** con similares ratios de radiación solar. La problemática derivada de la limitación que supone el urbanismo, las condiciones morfológicas, la climatología y la incertidumbre de la planificación energética a escala regional y nacional respecto al régimen tarifario a las energías verdes también es común.

Consumo Eléctrico:

De forma indicativa, la media de **consumo** específico en España es de 43.000 kWh/persona/año, el indicador mundial sitúa la media 18.000 kWh/persona/año, en los países muy pobres de 1.000 kWh/persona/año. 3.072,76 kWh/persona/año consume Gran Canaria mientras Las Palmas de Gran Canaria de 5.200 kWh/persona/año. Por su parte, La central de Endesa de Jinámar, tiene una producción bruta anual (datos ofrecidos por Endesa en 2015) de 718.811,79 MWh.

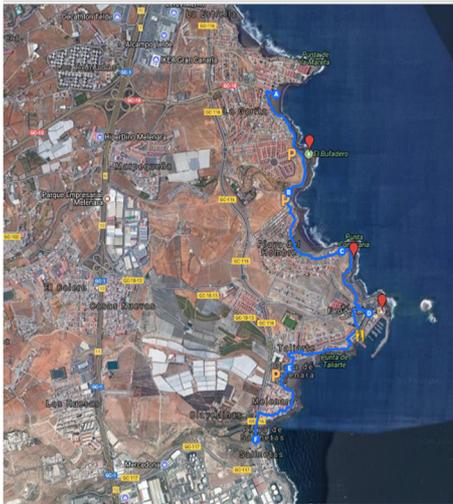
Transporte:

En 2016 se registraron un total de 21 millones de viajeros en el transporte interurbano en la isla y 34 millones de pasajeros urbanos entre Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Santa Lucía. Tanto Municipio de Las Palmas de Gran Canaria como el de Telde tienen un **índice de vehículos de 0,7 vehículos por habitante, que supone un consumo estimado de 44.000 Toneladas equivalentes de Petróleo (TEP)**. Además, el tramo de la autopista GC-1, que es la carretera más concurrida de la isla, con mayor afluencia de vehículos en ambas direcciones, es el tramo que va desde Jinámar a la avenida marítima de Las Palmas de Gran Canaria. **Entre 100.000 y 135.000 vehículos recorren diariamente el tramo señalado.**

El Cabildo de Gran Canaria está trabajando en un **Plan de Movilidad Sostenible para la isla**, que tendrá carácter participativo integrando al ciudadano, ayuntamientos y empresas del sector, y el uso de las nuevas tecnologías. Su objetivo es optimizar la eficiencia de la red, mejorar la cobertura y la accesibilidad y potenciar el uso del transporte público. El Plan propondrá, entre otras acciones, nuevas tarifas, un nuevo sistema de subvención al usuario, nuevos métodos de pago, la optimización del marco concesional vigente y de un plan de calidad y mejora continua, y siguiendo las directrices de eficiencia y eficacia que marca la Unión Europea, se implantarán sistemas tecnológicos para que el ciudadano participe y evalúe el servicio.

El Ayuntamiento de **Telde está ideando un plan de movilidad** y ha querido que el consistorio de la capital no se quedara fuera, teniendo en cuenta la imperiosa necesidad de coordinar actuaciones para el éxito de las mismas. Dado este compromiso, se han venido realizando actuaciones conjuntas como las celebradas en el Valle de Jinámar con motivo de la Semana Europea de la Movilidad, con talleres educativos y de ocio para escolares.

Las Palmas de Gran Canaria cuenta con su **Plan de Movilidad Sostenible** además de las acciones beneficiadas de adjudicación de la 2ª Convocatoria de Estrategia DUSI. Participa con el Proyecto Civitas Destinatis en el seno del cual existe un servicio de préstamos de bicicletas municipales que pronto se renovarán por bicicletas inteligentes geolocalizadas que facilitarán la movilidad en este medio. También se encuentran en desarrollo medidas para facilitar el pago de distintos medios de transporte a través del móvil y apostando por la intermodalidad (estacionamiento regulado, Guaguas Municipales, aparcamientos públicos y bicicletas municipales). El proyecto Metroguagua, derivado del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, igualmente promete cambiar la forma de transporte en la capital, consiste en una línea de alta capacidad que acercará las zonas más transitadas de la capital con un recorrido paralelo a la costa este.



Corredor peatonal de Telde.

Fuente: google maps

Respecto a la **alternativa peatonal y ciclista**, tanto Telde como Las Palmas de Gran Canaria, extienden cómodos corredores a lo largo del litoral (independientemente de los carriles bici que existan dentro de cada una de las ciudades).

El paseo marítimo peatonal de Telde se entiende por aproximadamente 5 kilómetros, uniendo varias de las principales playas, desde la Garita a Salinetas.

La avenida marítima de Las Palmas de Gran Canaria, corredor peatonal y ciclista desplegado junto al mar, solo en lo referido a su vertiente este, posee 10Km de carril bici, que unen la zona portuaria con la emblemática estatua del Tritón, atravesando de norte a sur la práctica totalidad de la ciudad.

Gracias al Plan de Infraestructuras Turísticas de Canarias⁸, se podrá recorrer en bicicleta desde la figura del Atlante, situado en la frontera de Las Palmas de Gran Canaria con el municipio de Arucas, bordear

la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y llegar hasta las playas de Telde, convirtiéndose así en uno de los entornos más grandes de Europa para peatones y ciclistas. El trazado de este futuro carril bici parte del paseo de la playa de La Laja y bordeando el litoral costero de ambos municipios, finaliza junto a la playa de Bocabarranco, pocos metros antes del centro comercial Las Terrazas.



Plano del Proyecto Vía Peatonal Jinámar-Las Terrazas

El Gobierno de Canarias además está desarrollando el proyecto de unir por una **vía peatonal el barrio de Jinámar con la costa** (área comercial de las Terrazas y playa de Bocabarranco). En este contexto, los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y de Telde no quieren desaprovechar la oportunidad sinérgica de habilitar un carril bici colindante a la vía peatonal.

⁸ PITCAN 2017-2020



Alumbrado Público

La luminaria pública está obsoleta para la gran mayoría de los puntos de luz del Valle 1472 de los 1535. El Ayuntamiento de Telde, ya ha procedido a la sustitución de 45 puntos de luz por luminarias led con un consumo de 54 vatios cada una de la Avenida Manuel Alemán Álamo, una de las principales de la zona. Igualmente, en el polígono industrial de Cruz de la Gallina se han instalado cinco puntos de luz y en la carretera de Jinámar otros 13, consiguiendo un ahorro del 80%.



El número de punto de recarga de vehículos eléctricos. En toda la zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde, hay dos puntos de carga para vehículos eléctricos. Ambos en el Centro Comercial El Mirador⁹.

La eficiencia energética debe ir más allá de los consumos directos de energía y alcanzar a los consumos indirectos, mediante el cálculo de la "huella energética" de todos los servicios urbanos. Así, entre las actividades llevadas a cabo en lo últimos años por el ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria nos encontramos:

- Seguimiento del consumo de los semáforos municipales:

Mediante la participación en el *"Programa de ayudas para la sustitución de ópticas de semáforo a la nueva tecnología LED, con fines de ahorro energético, dirigidas a Ayuntamientos"*, el Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria, a través de la Agencia Local Gestora de la Energía

⁹ Fuente: Electromaps

realizó en marzo de 2009 la sustitución de las casi 8000 luminarias corresponden a las ópticas de los 2000 semáforos existentes con tecnología antigua.

Posteriormente, fue realizado un estudio de seguimiento de los consumos antes y después del cambio, lo que ha servido para determinar que el ahorro de energía conseguido fue del 40%, siendo el ahorro anual de 194.000 €.

- Seguimiento del consumo de agua en polideportivos y campos de fútbol municipales:

Se propuso realizar una serie de reformas para la instalación de medidas correctoras en los aparatos sanitarios de los centros deportivos auditados, dada la estrecha relación entre el consumo de agua y el consumo energético y partiendo de los resultados de las auditorías realizadas en 30 centros deportivos del municipio de Las Palmas de Gran Canaria.

Mediante este proyecto de reforma, financiado por el Fondo Estatal de Inversión Local para el Empleo 2009 (FEILE 2009), se preveía un ahorro entre un 15% y un 20% en el consumo de agua en estos centros e instalaciones auditados en 2008¹⁰. Sin embargo, tras haber realizado un seguimiento de los consumos, se ha podido comprobar que la disminución fue aún mayor de la esperada.

- Nuevas instalaciones solares térmicas para ACS en las guarderías municipales:

El Ayuntamiento de Las Palmas, junto con la Agencia de la Energía y mediante el Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local 2010 (FEESL 2010) han llevado a cabo la instalación de los sistemas de captación solar para usos térmicos en 6 guarderías municipales.

- Instalación de 5 unidades de minieólica en el municipio:

La Agencia en colaboración con la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria ha realizado un estudio cuyos resultados han servido para determinar el potencial eólico en el Municipio de las Palmas. Esta colaboración ha consistido en el estudio de variables físicas relacionadas con el flujo de viento sobre las Islas Canarias, a partir de una serie de datos generados en una simulación por ordenador de las condiciones climatológicas más probables a lo largo de un año.

A partir de los resultados obtenidos se ha planteado la instalación de 5 aerogeneradores de pequeña potencia (4kW). Esta iniciativa consiste en una experiencia piloto con máquinas eólico-urbanas de pequeña potencia conectadas a la red en el municipio.

- Observatorio de la energía:

Este proyecto ha consistido en la colocación y puesta en funcionamiento de once estaciones de monitorización para el control de la generación eléctrica procedente de seis instalaciones fotovoltaicas y las cinco instalaciones de minieólica municipales conectadas a la red. Dichas estaciones forman, junto a un centro de control, un “Observatorio de generación eléctrica mediante energías renovables” en Las Palmas de Gran Canaria.

Todo este esfuerzo puede traducirse en conocimiento a la hora de abordar conjuntamente problemas de eficiencia energética en Jinámar y toda el área metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde.

¹⁰ Agencia Local Gestora de la Energía de Las Palmas de Gran Canaria



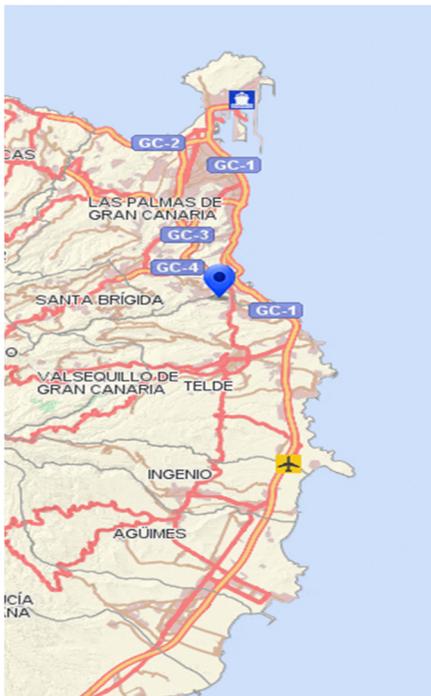
5.4. Análisis económico

Región ultraperiférica:

Canarias, en su condición región ultra periférica, así como se le reconoce en el artículo 299.2 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea, sufre de unas **limitaciones estructurales** que ha condicionado su desarrollo social y económico a lo largo de su historia. Esta situación, ha favorecido que el crecimiento económico a nivel regional se haya cimentado fundamentalmente en el turismo y la construcción.

Dichas circunstancias **han limitado muy por encima de la media estatal** la introducción de la innovación en la actividad productiva de las empresas radicadas en el conjunto insular.

Posición geoestratégica del Área Metropolitana:



Fuente: IDE Gran Canaria

El área metropolitana circunscrita entre el sur de Las Palmas de Gran Canaria y el norte de Telde además está condicionada por su **posición geográfica dentro del territorio insular**: entre la capital y la segunda ciudad de Gran Canaria, entre el puerto principal y el único aeropuerto comercial, entre la principal área institucional y la turística.

Hay que tener en cuenta que Las Palmas de Gran Canaria supone aproximadamente el 23% del Producto Interior Bruto de las Islas Canarias (42% para Gran Canaria), siendo el municipio que reúne el mayor número de empleos en Canarias, 170.162 personas. Ello supone el 55% de los empleos de nuestra isla y el 23% de los empleos de Canarias, según datos del ISTAC.¹¹ En Telde, el total de afiliaciones Régimen General Ordinario a la Seguridad Social en 2017 es de 31.077. Los contratos temporales representan el 31% de las afiliaciones para Las Palmas de Gran Canaria y 33% para Telde.

En el ámbito total de estudio se ubican **áreas logístico-productivas de importancia**, especialmente en el litoral, entre las que destaca Mercalaspalmas, gran instalación para la distribución de productos agroalimentarios. Frente a ésta se localiza la Central Térmica de Jinámar y una planta desaladora en la línea de costa. En el extremo meridional se encuentra la Estación de Inspección

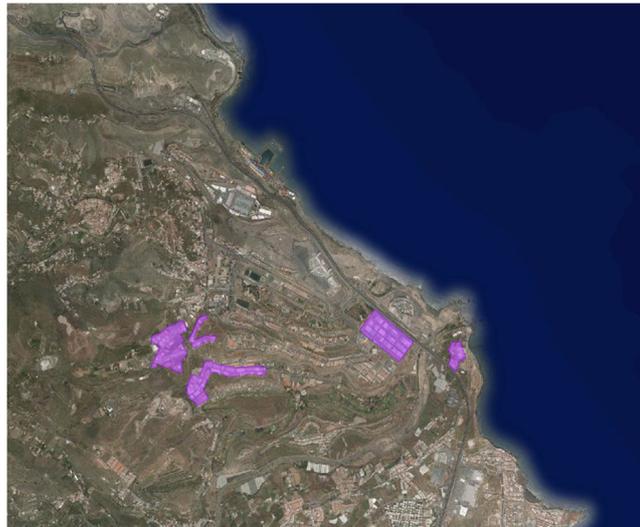
Técnica de Vehículos (ITV) Las Palmas II, en el Polígono Industrial Lomo Blanco. En el sector central, en Marzagán, se ubica el Parque Empresarial Tívoli, cuya actividad principal es el alquiler de bienes inmuebles, así como una planta de hormigón. Más al norte, en La Montañeta, se encuentra emplazado el Complejo Ambiental Salto del Negro, donde se lleva a cabo el tratamiento y eliminación de residuos no peligrosos.

Jinámar concentra una gran actividad económica. Con un pasado ligado a la agricultura, teniendo como cultivos principales, sucesivamente, la caña de azúcar, la vid, la cochinilla y finalmente el plátano y el tomate, que han ido perdiendo suelo en aras de nuevas actividades dado su cercano enclave a las grandes ciudades insulares y la posición estratégica respecto a las puertas logísticas, el coste de oportunidad y los activos con los que cuenta esta zona comparativamente a otras áreas de la isla, ha empujado a esta zona a concentrarse. Así, la actividad económica principal se ha asentado en el cordón umbilical que es para la isla la autovía GC-1, con **empresas dedicadas al sector secundario, que se concentra en los polígonos industriales.**

¹¹ ISTAC marzo 2015.

En el censo industrial de la zona, podemos encontrar seis unidades que de forma conjunta ocupan una superficie de 732.752 m².

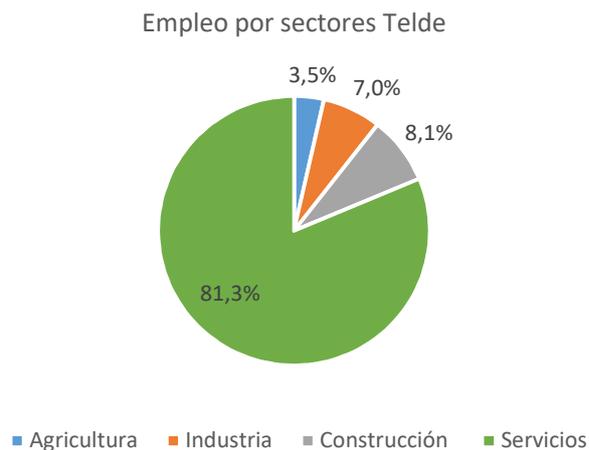
Suelo industrial	Superficie
Poli. Ind. de Ajimar	100.000 m ²
Bocabarranco	120.000 m ²
Mercalaspalmas	135.355 m ²
Cruz de La Gallina	150.055 m ²
La Francia	28.540 m ²
Maipez	198.802 m ²



Mientras el resto de la isla se divide prácticamente entre un clima más húmedo que permita cultivos o clima más seco que propicie el turismo de sol y playa, la zona industrial quedó anclada a las puertas de la capital y las del sur de la isla que es donde se concentra el turismo de playa. En concreto, hay dos áreas que concentran más metros cuadrados de superficie industria total, una en el sureste del propio municipio de Telde y el primero en superficie a nivel insular que se encuentra en Arinaga (a menos de 15 km al sur de Telde). Por lo que su dedicación industrial no se debe tanto a la falta de recursos para otras actividades como de una necesidad estratégica insular. El problema ha venido a través de la concentración artificial de población marginal en las viviendas-dormitorio, creando un foco de criminalidad y exclusión que hacen imposible vender como destino turístico la zona.

Hay que tener en cuenta que además de la economía que tiene lugar en la zona estudiada, gran cantidad de sus habitantes **se traslada diariamente para trabajar a otros focos laborales** aledaños como son Las Palmas de Gran Canaria, la ciudad de Telde u otras zonas industriales o costeras, del propio municipio de Telde. En Jinámar los comercios dedicados al ocio o al consumo no de primera necesidades son prácticamente nulos.

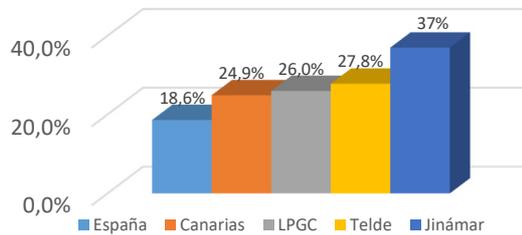
A nivel de empleos por sectores en Telde¹²:



Empleo:

¹² Fuente ISTAC cuarto trimestre de 2016

Tasa de desempleo en 2016



Toda la región canaria sufre de un paro muy acusado del que poco a poco va mejorando sus cifras. Telde es la sexta ciudad de más de 50.000 habitantes con más paro de España y aun así, **la zona de Jinámar supera en diez puntos porcentuales la media municipal.**

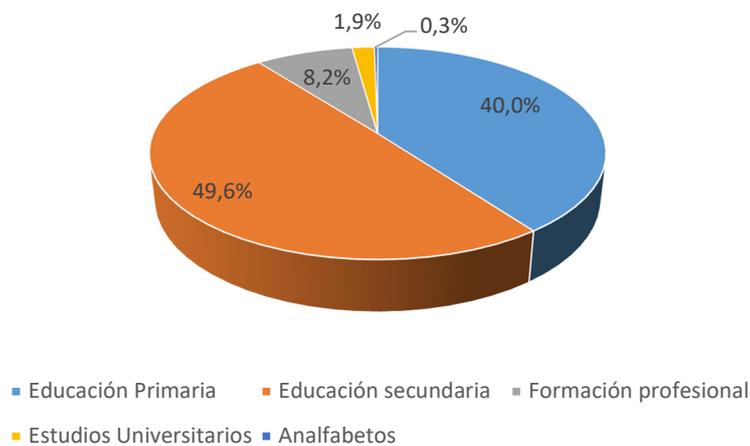
La crisis económica desencadenada en España en 2008, sin duda ha incrementado el número de parados,

entre el 2007 y el 2017, podemos ver un crecimiento del desempleo de:

- 64,5% para Las Palmas de Gran Canaria
- 38,4% para Telde
- 22,5% para Jinámar.

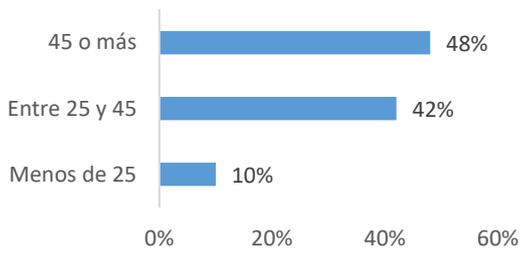
Siendo el desempleo en Jinámar el más acusado en general, (del 30,2% en el año 2007) ha sido el que menos ha sufrido la crisis proporcionalmente, debido a que **la situación del Valle no es estacional sino estructural y sufrida desde hace décadas.**

Formación de los demandantes de empleo Jinámar 2017



Según los últimos datos de empleo en **Jinámar** (octubre de 2017), el 90% de los desempleados no superan los estudios de secundaria, y el 40,3% siquiera ha terminado los estudios obligatorios. Si atendemos al paro por edad, sexo y por sectores:

Desempleo Jinámar por edad



Desempleo Jinámar por actividades

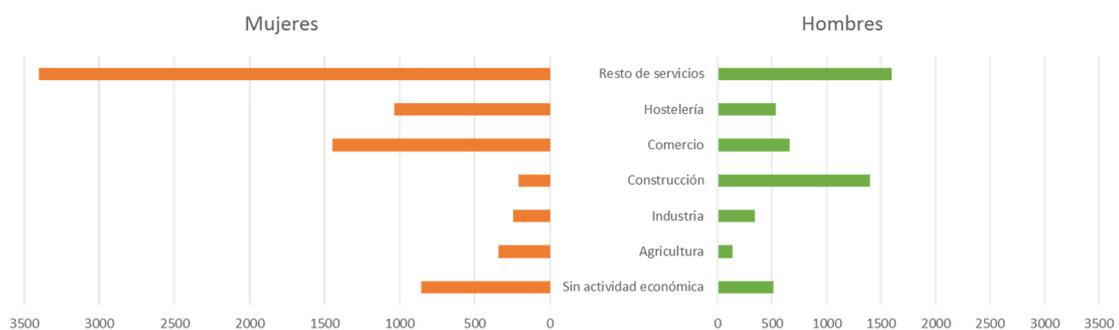
Sin actividad económica	12%
Agricultura	3%
Industria	5%
Construcción	13%
Comercio	14%
Hostelería	12%
Resto de los servicios	40%

Desempleo Jinámar por sexo



El desempleo es una de las peores lacras con las que tiene que lidiar esta área. Sin quitarle responsabilidad a un tejido económico que podría estar más diversificado y fortalecido, los habitantes del Valle cuentan con otra serie de obstáculos como son el escaso grado de formación y la discriminación que sufren por su lugar de procedencia, dado que es muy extendido el pensamiento de que, si es de Jinámar, es conflictivo.

El paro por sectores según datos del ISTAC para octubre de 2017 en el municipio de Telde, muestran **una preocupante desigualdad** entre hombres y mujeres para todos los sectores menos el de construcción e industria.



Nuevas oportunidades:

El contexto que rodea Jinámar ha cambiado radicalmente desde aquellos años en los que el estado vio la necesidad de construir una ciudad dormitorio para la mano de obra con menor renta de la capital insular, sin embargo, el Valle ha quedado estancado y aislado del escenario que se desarrollaba en el resto del conjunto insular.

Hoy, gracias a la red viaria, el propio crecimiento y expansión de las urbes colindantes, las oportunidades de negocio que se abrirán a continuación de los nuevos proyectos públicos en la zona, y por supuesto, la cercanía a los enclaves estratégicos, hacen que Jinámar tenga un potencial asombroso de crecimiento económico y diversificado:

- **Turismo deportivo**, es especialmente creciente el número de visitantes que recibe Gran Canaria para disfrutar en bicicleta de sus paisajes, el proyecto en desarrollo del carril bici entre el Barranco de los Cernícalos y el paseo marítimo de la capital será un gran reclamo para intensificar este tipo de turismo, ya que unirá infraestructuras turísticas de máxima calidad con las zonas no urbanizadas y de valor paisajístico.
- **Turismo rural**. Igualmente, el corredor peatonal y ciclista que corre a cargo del Gobierno de Canarias, revitalizará áreas con valor paisajístico que hoy se encuentran abandonadas por su difícil acceso.
- **La Economía azul**: La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria está volcando esfuerzos en la mejora de su competitividad global a través del mar Las Palmas de Gran Canaria con el objetivo de desarrollar el potencial enfascado en la **economía azul**, en junio de 2011 en el Decreto del Alcalde núm. 15708/2011, de junio, se estableció por primera vez una Concejalía delegada, denominada “**Ciudad de Mar**” y adscrita al Área de Gobierno y Promoción Económica, Turismo y Ciudad de Mar que entre otros, promueve el desarrollo de iniciativas económicas turísticas, culturales y deportivas vinculadas al sector marítimo y la integración de todas las actividades relacionadas con el litoral capital.

Como zona industrial cercana a la misma Jinámar puede aprovecharse su efecto sinérgico. La Comisión Europea considera clave estos sectores **marino y marítimo** para contribuir a la recuperación económica de Europa. Actualmente dan empleo actualmente en Europa a 5,4 millones de personas, y aportan un valor añadido bruto de aproximadamente 500.000 millones de euros.

Ahondando en la potencial aportación de la zona metropolitana a los sectores marino y marítimo, el fomento de la investigación y **la innovación marina, el apoyo a las PYMES de carácter innovador, la satisfacción de las necesidades de cualificación** y la promoción de productos y soluciones innovadores, el consorcio de **PLOCAN** es un estandarte en el ámbito de la economía azul, y la investigación y está situado frente a las costas de Telde. En ese sentido se detectaron oportunidades económicas relacionadas con **la industria marina, energía renovable azul, actividades de análisis del medio marino, pesca, acuicultura, biotecnología azul, turismo y minerales.**

5.5. Análisis demográfico

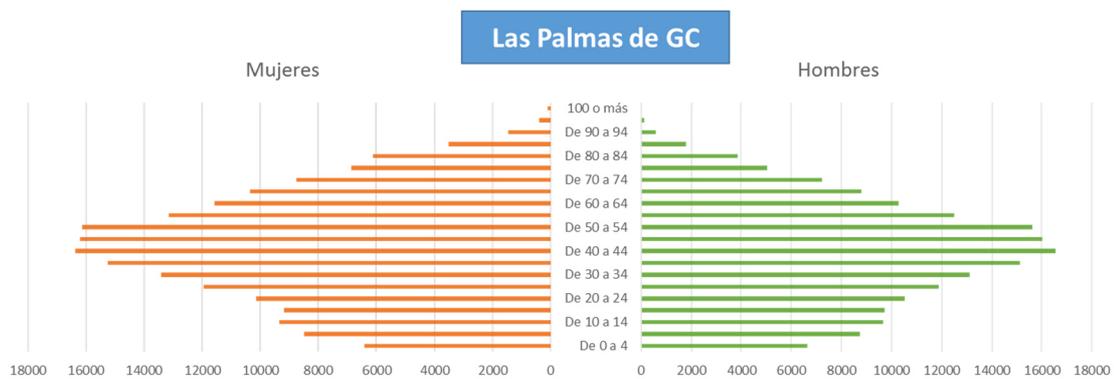
Las Palmas de Gran Canaria es el municipio más poblado del archipiélago canario, tras la misma, Telde es la segunda ciudad más grande de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, es uno de los municipios españoles de más de 10.000 habitantes que más ha crecido en términos absolutos desde el Censo de Población y Viviendas elaborado en 2001, que cifró la población de Las Palmas de Gran Canaria en 354.863 habitantes, con una variación de la población en 15 años de 24.135 habitantes.

Datos del ISTAC	Población total 2016	Mujeres 2016	Hombres 2016	Población en 2001
LPGC	378.998	195.182	183.816	354.863
Telde	102.164	51.697	50.467	89.493

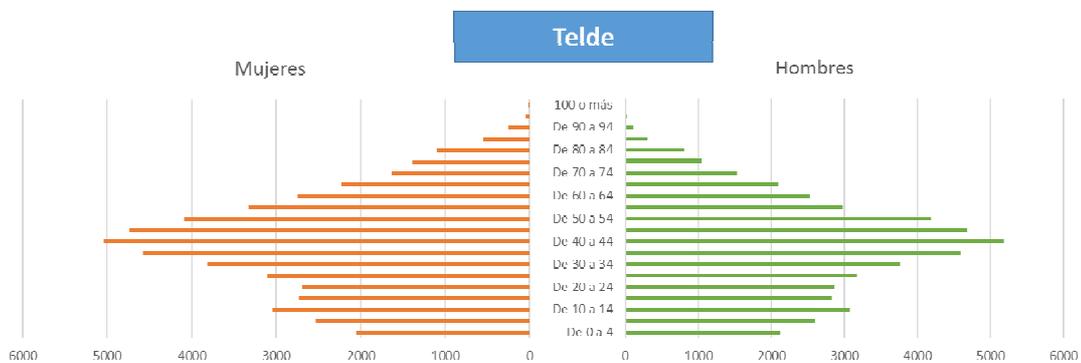
Según el padrón municipal de 2016 Jinámar consta de 17.947 habitantes (referido a la parte de Jinámar circunscrita en el municipio de Telde), de los cuales el 83% vive en el Valle de Jinámar y 17% en el Pueblo de Jinámar. Mientras la tendencia general es el aumento de población, el Valle ha ido perdiendo en los últimos 11 años el 11% de su población. Si tenemos en cuenta la alta tasa de natalidad del barrio, la disminución de habitantes es todavía más acusada y es causada principalmente porque quien puede permitírselo económicamente tiende a cambiar su lugar de residencia.

Observando la **pirámide demográfica**¹³ de Las Palmas de Gran Canaria, se puede constatar que la base, la cual corresponde a las edades infantiles y juveniles, es mucho más estrecha en comparación con las edades maduras, que estarían representadas en el núcleo central de la pirámide lo que identificaría dicho modelo de campana invertida como el propio de poblaciones regresivas, con una ampliación del tramo de edad de mayores de 75 años vinculado con el envejecimiento poblacional y el aumento de la esperanza de vida.

Sin embargo, **a pesar de este envejecimiento**, Canarias y Las Palmas de Gran Canaria presentan un porcentaje de **población joven de entre 15 y 30 años, superior al resto de España**.



Mientras la estructura demográfica de Las Palmas de Gran Canaria, al igual que la del resto de España, ha sufrido un **proceso de envejecimiento** paulatino desde mediados de 1970 como consecuencia de un **descenso de la natalidad y un aumento de la esperanza de vida**. Según el análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España sobre Jinámar, el porcentaje de población mayores de setenta y cuatro años tiene un valor municipal (3,27 %) inferior a la mitad del valor nacional, al igual que el porcentaje de hogares unipersonales con mayores de 64 años, con un valor municipal de 4,44 % respecto al 9,58 % de la media nacional. El valor municipal de hogares con un adulto y un menor o más se equipara al valor de la comunidad autónoma pero supera en más de un cincuenta por ciento el valor nacional.¹⁴ De hecho, la natalidad en edades muy jóvenes



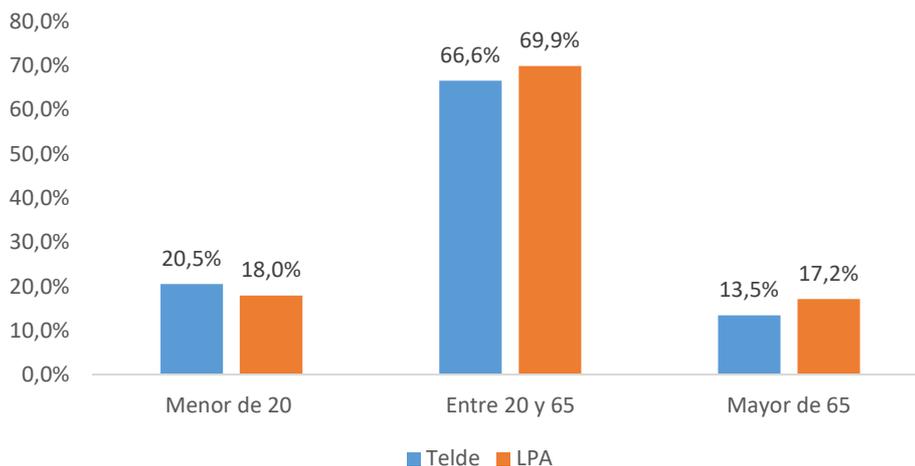
¹³ Fuente ISTAC 2016

¹⁴ Análisis Urbanísticos de Barrios Vulnerables: Jinámar 2001, Ministerio de Fomento.

es una de las características más representativas de esta área como expondremos en el análisis social.

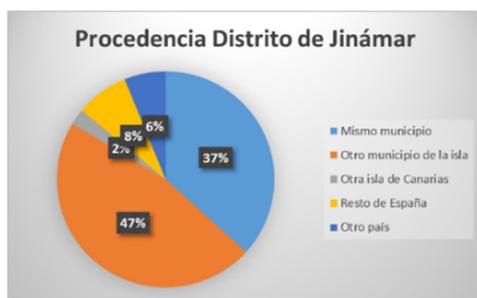
Vemos en el gráfico que en **la población de Telde¹⁵** está menos envejecida que la del municipio capitalino, es sin duda la población de Jinámar que representa prácticamente un tercio del término municipal la que agrava esa tendencia.

Porcentaje de población por edades



Si bien en Las Palmas de Gran Canaria los datos demográficos recogidos por el INE revelan que de 1999 a 2006 **se duplicó la llegada anual de población desde otros ámbitos fuera del municipio a Las Palmas de Gran Canaria.**

En Las Palmas de Gran Canaria, acorde con su desarrollo económico, ha crecido enormemente la población no nacida en el municipio. Los datos demográficos recogidos por el INE revelan que de 1999 a 2006 **se duplicó la llegada anual de población desde otros ámbitos fuera del municipio a Las Palmas de Gran Canaria.** A su vez, la cantidad de población extranjera que reside en el municipio ha experimentado un gran aumento, triplicando su número desde 1991, lo que se traduce en una evidente y progresiva internacionalización del municipio. En el Padrón Municipal del pasado año, se registraron 43.845 extranjeros en Las Palmas de Gran Canaria, lo que supone aproximadamente el 12% de la población municipal.



En Telde, las personas sin nacionalidad española representan algo menos del 6% del total¹⁶. La población del distrito de Jinámar perteneciente a Telde, sigue en este sentido la misma línea que su municipio. Es sin embargo sorprendente, la fracción poblacional que procede de otros municipios canarios, prácticamente el 50%.

Esto viene explicado por la propia historia del Valle y su diseño como residencia para los exiliados agrarios y otros perfiles demográficos que, atraídos por el empleo urbanita llegaron a Jinámar en los años 70' y 80'.

¹⁵ Fuente: ISTAC 2016

¹⁶ Fuente: ISTAC 2016

Con vistas a la evolución futura, las proyecciones de población elaboradas por el ISTAC: “Proyecciones de Población 2004-2019”, en consonancia con los datos expuestos en la **Conferencia de las Naciones Unidas sobre desarrollo Sostenible (Río de Janeiro, 2012)**, muestran que la población crecerá en mayor porcentaje en las zonas metropolitanas que en las ciudades como Las Palmas de Gran Canaria. Jinámar es un enclave perfecto para dirigir esa población en cuanto a cercanía y conexión con las principales ciudades, espacio para crecer y para disponer de infraestructura urbana, sin embargo, la población de la misma está decreciendo dados los índices de marginalidad que conviven en el Valle.

5.6. Análisis social

Telde constituyó uno de los asentamientos más importante de la isla durante la etapa prehispánica y fue la primera sede de un obispado en Canarias, lo que la convirtió en la **primera capital insular** a efectos europeos en el siglo XIV, hoy es la segunda ciudad más grande de la isla. **Las Palmas de Gran Canaria, por su condición capital** y sobre todo a partir de la construcción del Puerto de la Luz despegó su crecimiento económico. Por tanto, la zona metropolitana se sitúa entre dos importantes enclaves.

Las Palmas de Gran Canaria	Telde
Considerada de las diez más importantes de España, es una ciudad asombrosamente cosmopolita para su tamaño, que lejos de sentirse aislada por su condición insular es el punto de encuentro de tres continentes. Es el puerto más seguro de África y el enclave europeo de esa importancia más cercano a América, con su correspondiente valor logístico. Sobre todo se ha convertido en una ciudad orgullosa de su diversidad y en una sociedad muy abierta.	Como municipio de más de 50.000 habitantes también ha encontrado su papel de vital importancia en el entramado insular, sacándole partido a su posición estratégica, aunque en términos totales tiene un paro acusante y renta per capita baja, hay que anotar que prácticamente un tercio del peso de esas estadísticas responde a la población del área de Jinámar que empuja los números a la baja.

La pregunta es qué puedo pasarle a este enclave para que con su posición estratégica y en medio del crecimiento vertiginoso de las dos ciudades más importantes de Gran Canaria se quedara estancado en el tiempo y en el olvido completamente ajeno al desarrollo que despertaba a menos de 10km al norte y al sur.

En la década de los 60, atraídos por la supervivencia y los empleos urbanos, mejor pagados que los campestres, se desplazaron a las puertas de Las Palmas de Gran Canaria miles de jóvenes en su búsqueda de una vida mejor. El régimen franquista vio entonces la necesidad de **planear una ciudad dormitorio** donde a través de viviendas de pequeñas dimensiones y materiales de poca calidad se pudiese dotar de un techo a toda la mano de obra necesaria para levantar el desarrollo económico capitalino. El municipio de Telde registró durante la década de los años 80 las mayores **entradas migratorias del área metropolitana con la llegada de 10.918 inmigrantes** en el período de referencia, lo que supone un 14% sobre el total de la población de 77.300 habitantes según el Censo de Población y Vivienda de 1991.

Efectivamente fue poco más de cuatro paredes con lo que contaban los ilusionados jóvenes que llegaron en busca de un empleo mejor remunerado que sus antiguas ocupaciones. **Sin las mínimas infraestructuras urbanas, sin gestión residuos y sin zonas de esparcimiento**, una amalgama de gentes comenzaba a ocupar unas viviendas llenas de “elementos pendientes”. Procedían de otros municipios de la isla, de otras islas, de otras comunidades autónomas, de

distintas ocupaciones y de distintas edades. Una única característica unía a los habitantes del polígono: eran pobres. La falta de espacios de cohesión, de esparcimiento y las mínimas condiciones que se necesitan para vivir con dignidad hizo imposible despertar una identidad en aquella población con orígenes tan variopintos. **La propuesta arquitectónica del polígono, de altos edificios sin espacios dotados para favorecer la cohesión y el sentimiento de pertenencia al barrio es uno de los mayores obstáculos que propaga un sentimiento de incomunicación interna y externa.**

*“Es considerado un barrio marginal. El barrio es de los más vulnerables que pueda haber: mucha pobreza, mucha conflictividad, marginación, drogadicción, etc”.*¹⁷

Para el año 2013, el umbral de pobreza en canarias se situó en 456 € mensuales por hogar, un 17% menos que en el año 2007 cuando estaba fijado en 552 € debido a la larga crisis económica.

De esta forma los datos facilitados por el ISTAC en 2013 muestran que el 7% población canaria vivía en niveles de pobreza severa, es decir, personas que tienen un ingreso equivalente por debajo del 50% de la línea de pobreza, lo que suponiendo un incremento de un 4% desde el último registro de datos en 2007.

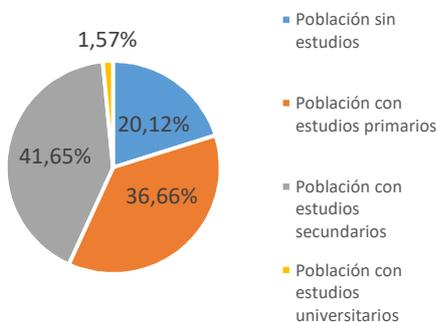
La renta bruta por habitante en el municipio de Telde fue de 21.830€, lo que lo pone en el puesto 954 a nivel nacional y 20 dentro de la comunidad canaria. Las Palmas de Gran Canaria se sitúa entre las tres capitales de provincia con la media de ingresos familiar más bajo (1.630 €) por unidad familiar.

La mitad de los más de 30.000 habitantes de Jinámar se encuentran bajo el umbral de la pobreza.¹⁸

Desde el año 2013, según se desprende de los datos recogidos en la “Encuesta de Ingresos y Condiciones de vida de los hogares canarios” elaborada por el ISTAC, podemos observar que se ha producido una inversión de la tendencia que se venía dando anteriormente, en que la proporción de personas bajo el umbral de la pobreza se incrementaba con la edad. Ahora la incidencia de la pobreza relativa decrece con la edad, afectando en mayor intensidad en la infancia y juventud, y menos en los grupos de edad mayores.

Los datos más recientes ofrecidos por el consistorio de Telde sobre la **educación** arrojan información tan preocupante sobre Jinámar como:

Nivel educativo Jinámar 2001



- El 16% de los habitantes son analfabetos.
- Un 90% de los demandantes de empleo no supera los estudios obligatorios.
- El 42% del total de habitantes no supera los estudios obligatorios.

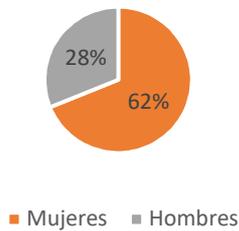
Con estos datos y siendo palpable la relación entre nivel de educación y desempleo, es necesario resaltar el problema que genera el desempleo en la población joven. **Sería necesario por tanto establecer medidas que aseguren la capacitación de los jóvenes del municipio**

¹⁷ Estudio urbanístico de barrios vulnerables de 2001, la opinión social sobre Jinámar.

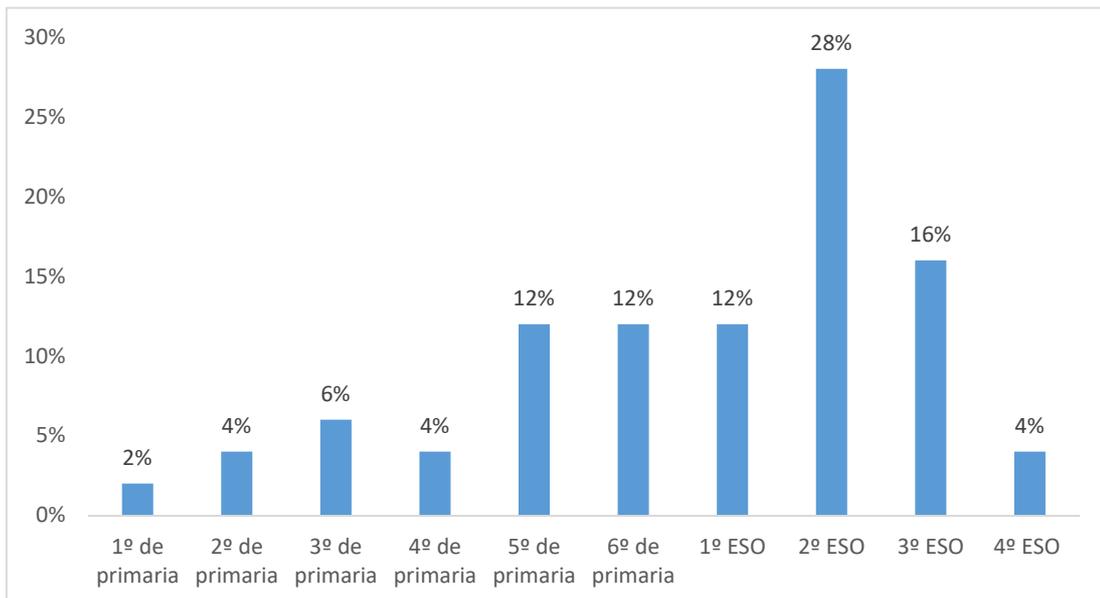
¹⁸ Datos de la Red Solidaria Popular de Jinámar

Según los Servicios Sociales de Telde, los datos para el municipio:

Sexo del alumnado absentista 2016



Procedencia del alumnado absentista



Jinámar es además nacionalmente conocido como el “**barrio de las niñas madres**”. Sin datos oficiales del distrito en sí mismo, algunas investigaciones apuntan a que es el barrio de Europa con mayor índice de embarazo adolescente.

Según el INE, en el período 2000-2014 **Canarias se sitúa como la primera región española en número de gestaciones involuntarias entre adolescentes**. El Instituto de Juventud Canario estima en 1.200 las jóvenes menores de 19 años que dan a luz cada año en el archipiélago. Así más del 10% de todos los embarazos de adolescentes que se producen en España.

En Jinámar el embarazo adolescente forma parte de la idiosincrasia del Valle. Existen multitud de teorías sobre la causa del fenómeno, entre ellas sobresale la idea de que en una juventud que siente que no tiene futuro ni razón de ser, tener hijos ofrece a las mujeres (mujeres porque a menudo el padre se desentiende) de este barrio un motivo para seguir adelante.

Un 46,28% de los usuarios de los Servicios Sociales de Telde se encuentra en Jinámar¹⁹ un 68% de los mismo son mujeres. Especialmente se reciben peticiones de enfermos crónicos de diabetes, patologías cardiovasculares, alto nivel de poliadicciones y elevado número de embarazos adolescentes.

Respecto a la criminalidad, hay que decir que para el Distrito de Jinámar, que representa un tercio del municipio de Telde, se destina aproximadamente el 90% (datos del año 2010) de los efectivos de la comisaría del municipio²⁰. Si bien a lo largo de los últimos años la tasa de criminalidad, que sobre todo se centra en lesiones y tráfico de drogas, ha ido disminuyendo significativamente. En el año 2001 según el estudio del Ministerio de Fomento sobre Jinámar (Barrios Vulnerables) la delincuencia en el área era de 77,58% mientras la media española se encontraba en el 22,74%.

5.7. Marco competencial

Sin perjuicio de lo previsto en leyes sectoriales estatales o autonómicas, el marco competencial para la zona estudiada, viene condicionada principalmente por la siguiente normativa jurídica y por la dificultad añadida que supone encontrarse situada entre dos términos municipales:

Marco normativo

- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.
- Ley 7/2015, de 1 de abril, de los municipios de Canarias.
- Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias.
- Ley 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
- Ley 9/1987, de 28 de abril, de Servicios Sociales de la Comunidad Autónoma de Canarias

El artículo 7 de la Ley RBRL en la redacción modificada por la Ley 27/2013; clasifica las competencias en tres tipos: las competencias **propias** (art. 7.2, 25,26 y 36), las competencias **delegadas** (art. 7.3, 27 y 37), las competencias **asumidas** (art. 7.4) y las competencias **propias atribuidas** por la legislación sectorial y autonómica.

- **Competencias asumidas**, “*que son, en ocasiones, asumidas o complementadas por los ayuntamientos atendiendo a situaciones de especial necesidad por ser la administración más próxima al ciudadano*”.
- **Competencias delegadas**, “*e ejercen en los términos de la delegación, que puede incluir técnicas de dirección y de control de oportunidad, y que, en cualquier caso, debe respetar la potestad de auto-organización de los servicios de la Entidad Local*”.
- **Competencias propias**, “*se ejercen en régimen de autonomía y bajo la propia responsabilidad, atendiendo a la debida programación y ejecución con las demás Administraciones públicas*”. A su vez también se debe mencionar las **competencias propias atribuidas** por derecho insular, de aplicación preferente en su territorio sobre cualquier otro, teniendo en estos casos el derecho estatal carácter supletorio”.

¹⁹ Datos Servicios Sociales de Telde son de Jinámar, según datos de los Servicios Sociales 2016.

²⁰ Declaraciones de la delegada del Gobierno en Canarias en 2010

El artículo 10 de la Ley 7/2015 establece las competencias municipales de los municipios de la Comunidad Autónoma de Canarias, clasificándolas en competencias propias, delegadas y otras asumidas:

*“.....**Son competencias propias** del municipio aquellas cuya titularidad le atribuyen las leyes del Estado y las de la Comunidad Autónoma de Canarias. Estas últimas asignarán a los municipios toda competencia que se aprecie que afecta preponderantemente al círculo de intereses municipales.*

*“**Son competencias delegadas** aquellas sobre las que el Estado, la Comunidad Autónoma, los cabildos insulares u otras administraciones públicas hayan atribuido su ejercicio al municipio, conservando la titularidad la administración delegante.*

La Administración autonómica canaria delegará en los municipios el ejercicio de aquellas competencias autonómicas que por los principios de la sección 1ª del capítulo II de la Ley 7/2015 sea conveniente que se lleven a cabo en el ámbito municipal...

*...Además de las competencias señaladas en los apartados anteriores, los municipios canarios **podrán ejercer otras** competencias que, cumpliendo con los requisitos legales, **promuevan actividades y servicios que contribuyan a satisfacer necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal, con respeto a los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera**, descartándose que un servicio público pueda ser ofrecido simultáneamente por varias administraciones.....”*

Así pues, sin perjuicio de la legislación estatal y sectorial; se determinan la siguiente atribución de competencias propias de cada municipio sobre las siguientes materias (art. 11 Ley 7/2015):

- Actividades clasificadas y espectáculos públicos.
- Consumo.
- Cultura.
- Deportes.
- Educación.
- Empleo.
- Fomento y promoción del desarrollo económico y social municipal en el marco de la planificación autonómica.
- Igualdad de género.
- Juventud.
- Medio ambiente.
- Patrimonio histórico.
- Protección civil y seguridad ciudadana.
- Sanidad.
- Servicios sociales.
- Transportes.
- Turismo.
- Urbanismo.
- Vivienda.

A continuación, y con el fin de relacionar la capacidad competencial de los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y Telde, analizaremos la competencia en función de la normativa vigente y las prioridades de inversión a desarrollar en las diferentes dimensiones territoriales del ámbito de actuación definido durante el periodo de programación de fondos europeos 2014-2020. Así pues, y de acuerdo con:

- **Objetivo temático 2:** mejorar el uso y la calidad de las tecnologías de la información y comunicación y el acceso a las mismas.
- **Objetivo temático 4:** favorecer la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores.
- **Objetivo temático 6:** conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficacia de los recursos
- **Objetivo temático 9:** promover la inclusión social y luchar contra la pobreza y cualquier forma de discriminación.

En relación con el objetivo temático 2 (en adelante OT2), cabe indicar que la Ley 27/2013 de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local (en adelante LRSAL) ha venido a modificar la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y en lo que ahora nos atañe, en concreto su artículo 25 para incluir como una nueva competencia de las Corporaciones Locales *“la promoción en su término municipal de la participación de los ciudadanos en el uso eficiente y sostenible de las tecnologías de la información y las comunicaciones”*.

Se reconoce así la realidad actual en el que las tecnologías de la información y la comunicación como un instrumento para lograr la mejora de numerosos servicios públicos de interés general: movilidad urbana, calidad del aire, información y comunicación a la ciudadanía, participación ciudadana, mejora del bienestar de determinados colectivos como por ejemplo el colectivo de personas mayores, etc.

En conclusión, por lo que se refiere a este objetivo temático, podemos concluir que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y el de Telde ostentan competencias propias en el desarrollo de actuaciones englobadas en este objetivo temático.

Quedan concretadas, sin perjuicio de otras inclusiones, en el área de Gobierno de Nuevas Tecnologías, Administración Pública y Deportes de Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, área que cuenta con competencias en los ámbitos materiales y sectores funcionales siguientes relacionados con el OT2:

LPGC ²¹	Telde ²²
Nuevas Tecnologías	Presidencia, Transparencia, Innovación y Mantenimiento de Infraestructuras Públicas
<ul style="list-style-type: none"> • Telecomunicaciones, tecnologías de la información y de las comunicaciones e informática • Administración electrónica • Transparencia • Web municipal • Sede electrónica • Promoción de la participación de la ciudadanía en el uso eficiente y sostenible de las tecnologías de la información y las comunicaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Presidencia, • Secretaría Pleno y sus Comisiones, Secretaría General Técnica de J.G.L • Transparencia y Nuevas Tecnologías • ...
Administración Pública	Cohesión Social, Cultura y Educación
<ul style="list-style-type: none"> • Información y atención a la ciudadanía • Registro General • Sugerencias y reclamaciones • Estadística y Padrón municipal • Relaciones con el Diputado del Común • Régimen Interior 	PARTICIPACIÓN CIUDADANA <ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo efectivo de la participación ciudadana. • Impulsar nuevas vías de participación que garanticen el desarrollo de la democracia y la eficacia de la acción pública. • Facilitar la más amplia información sobre la actividad municipal. • Fomentar la vida asociativa en la ciudad, en sus distritos y barrios.
Organización	Administración, Servicios Generales y Recursos Humanos. Igualdad
<ul style="list-style-type: none"> • Organización de los Servicios y procedimientos administrativos • Calidad de los Servicios • Identidad gráfica 	<ul style="list-style-type: none"> • Recursos Humanos • Régimen Interior

²¹ Acuerdo plenario de fecha 19 de junio de 2015 por el que se establece el número de Áreas de Gobierno, atendiendo a lo preceptuado en los artículos 31.1b) y 5, y 39, y Disposición Transitoria Segunda de la Ley 7/2015, artículo 124.4 k) de la Ley 7/1985 (LBRL)

²² Propuesta de la Alcaldía del Ayuntamiento de Telde relativa a la creación de Áreas de Gobierno de 22 de junio de 2015.

• Protección de datos	
-----------------------	--

Por lo que respecta al OT4, la LRSAL establece como competencias propias de las Corporaciones Locales que en principio estén relacionadas con la promoción de una economía baja en carbono las siguientes:

- Medio ambiente urbano: protección contra la contaminación lumínica y atmosférica de las zonas urbanas.
- Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.
- La accesibilidad

Siguiendo los criterios ya citados, existe un amplio repertorio de competencias municipales dentro del marco legal establecido donde los ayuntamientos involucrados pueden avanzar en la finalidad recogida en este Objetivo Temático para promover estrategias de reducción de emisiones de carbono favoreciendo una movilidad sostenible, actuando sobre transporte colectivo urbano tanto en la vertiente de eficiencia energética como en la promoción de transportes no contaminantes, actuando en su propio parque de edificios para mejorar la eficiencia energética del mismo, promoviendo la utilización de energías renovables como fuentes de producción de energía para infraestructuras públicas, etc.

Dichas competencias quedan concretadas, sin perjuicio de otras inclusiones o/y relaciones en las siguientes Áreas de Gobierno municipal:

LPGC	Telde
Promoción Económica, Empleo, Turismo y Movilidad	Ordenación del Territorio, Medioambiente y Playas
MOVILIDAD <ul style="list-style-type: none"> • Políticas de movilidad y transporte en el municipio • Regulación y gestión del estacionamiento en espacios públicos municipales • Talleres Municipales • Parque Móvil Municipal 	<ul style="list-style-type: none"> • Medio Ambiente • Parques y Jardines • Playas • Limpieza Viaria, Reciclaje, Recogida de enseres y Recogida de Residuos
Sostenibilidad	Administración, Servicios Generales y Recursos Humanos. Igualdad
MEDIO AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> • Protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica de las zonas urbanas. • Asesoramiento, promoción y apoyo a proyectos en materia energética, a otras Áreas, Empresas y Entidades Municipales. • Incentivar, promover y apoyar proyectos que fomenten actuaciones energéticas sostenibles en la ciudad. • Fomento del ahorro y eficacia energética en el término municipal" 	<ul style="list-style-type: none"> • Alumbrado Público, Abastecimiento de Agua y Saneamiento • Seguridad Ciudadana, Protección Civil, Parque Móvil, Transporte y Movilidad.
Fomento, Servicios Públicos y Aguas	Presidencia, Transparencia, Innovación y Mantenimiento de Infraestructuras Públicas
FOMENTO <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad. • Pavimentación de las vías públicas • Calas y canalizaciones en la vía pública ALUMBRADO PÚBLICO <ul style="list-style-type: none"> • Alumbrado público y publicidad sobre báculos de alumbrado público (art. 261. LBRL) y (art.9 Regl. de Servicios de las Entidades Locales y art. 10 de 	<ul style="list-style-type: none"> • Tráfico

<p>la Ley 7/2011, de 5 de abril, de Actividades Clasificadas)</p> <p>ACCESIBILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Red de Ciudades por la Accesibilidad • Coordinación de las políticas públicas municipales en materia de supresión de barreras físicas y arquitectónicas relativas a urbanismo, edificios públicos, espacios públicos, etc. • Coordinación de las políticas públicas municipales en materia de supresión de barreras psicosociales/mentales: relativa a accesibilidad sensorial, tareas de concienciación, inclusión... • Atención y prestación de servicios a las personas con discapacidad” 	
---	--

Por lo que respecta al OT 6, la coincidencia entre las prioridades de inversión de este objetivo y las competencias establecidas para las Corporaciones Locales por la LRSAL son aún mayores, según la del artículo 25 de la Ley de Bases de Régimen Local que comentaremos a continuación. No obstante, en nuestro caso nos centramos en aquellas competencias que dentro de dicho objetivo temático pueden relacionarse con el desarrollo urbano sostenible.

La Ley 7/1985 (RBRL), establece en su artículo 25 como competencias municipales, entre otras: la seguridad en lugares públicos, la protección del medio ambiente, la protección de la salubridad pública, la limpieza viaria, las actividades e instalaciones culturales y deportivas, la ocupación del tiempo libre y el turismo. Su artículo 26 dispone que los municipios deben prestar en todo caso servicios de protección del medio ambiente, y su artículo 28 dispone que los municipios pueden realizar actividades complementarias de las propias de otras Administraciones Públicas y, en particular, relativas a sanidad y protección del medio ambiente.

Dada la importancia para el desarrollo urbano sostenible integrado de actuaciones de promoción, protección y conservación del patrimonio natural de interés turístico; y la importancia de la clasificación de ambas ciudades aunque especialmente Las Palmas de Gran Canaria como ciudad costera, es necesario tener en cuenta la regulación que realiza el artículo 115 de la Ley 22/1988 de Costas, así como el artículo 208.d) del Real Decreto 1471/1989, para su ejecución; los cuales establecen por igual que son competencias municipales en los términos previstos por la legislación que dicten las Comunidades Autónomas: informar de los deslindes del dominio público marítimo-terrestre; informar las solicitudes de reservas, adscripciones, autorizaciones y concesiones para la ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre ; explotar , en su caso, los servicios de temporada que puedan establecerse en las playas por cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta previstas en la legislación de régimen local, etc.

Concretamente, las Áreas de Gobierno con ámbitos materiales y sectoriales funcionales por las que se distribuyen las competencias relativas al **Objetivo Temático 6**:

LPGC	Telde
Promoción Económica, Empleo, Turismo y Movilidad	Ordenación del Territorio, Medioambiente y Playas
<p>TURISMO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Turismo • Información y promoción de la actividad turística de interés y ámbito local <p>CIUDAD DE MAR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integración del litoral en la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Medio Ambiente • Parques y Jardines • Playas • Limpieza Viaria, Reciclaje, Recogida de enseres y Recogida de Residuos

<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación de actividades en el litoral • Playas 	
Sostenibilidad	Dinamización e Impulso Económico, Economía y Hacienda, Turismo, Contratación
LIMPIEZA <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza viaria • Recogida y tratamiento de residuos MEDIO AMBIENTE <ul style="list-style-type: none"> • Medio Ambiente • Protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica de las zonas urbanas • Huertos urbanos • Asesoramiento, promoción y apoyo a proyectos en materia energética, a otras Áreas, Empresas y Entidades Municipales 	<ul style="list-style-type: none"> • Turismo • Desarrollo Local, Comercio, Industria y Pymes
Fomento, Servicios Públicos y Aguas	Urbanismo y Patrimonio Cultural y Municipal
PARQUES Y JARDINES <ul style="list-style-type: none"> • Zonas Verdes • Parques y Jardines MOBILIARIO URBANO <ul style="list-style-type: none"> • Mobiliario Urbano y publicidad sobre los mismos (art. 25.2.b LBRL) y (art. 9 Regl. de Servicios de las Entidades Locales y art. 10 de la Ley 7/2011, de 5 de abril, de Actividades Clasificadas) AGUAS <ul style="list-style-type: none"> • Ciclo integral del agua: gestión, desarrollo y coordinación 	<ul style="list-style-type: none"> • Patrimonio Cultural y Municipal

En relación con el Objetivo Temático 9, es tanto en la inclusión social, la prestación de servicios sociales como en la lucha contra la discriminación donde tanto las Comunidades Autónomas como las Corporaciones Locales han ejercido competencias amplias, llegando en muchos casos a la concurrencia e incluso a la duplicidad en el ejercicio de las mismas.

En nuestro caso, no podemos obviar la existencia de la Ley 7/2015, en la que en su artículo 11 indica que *“sin perjuicio de lo previsto en la legislación básica, los municipios canarios asumirán, en todo caso, las competencias que les asignen como propias las leyes sectoriales de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre”* una serie de materias entre las que se encuentra: deportes, educación, empleo, fomento y promoción del desarrollo económico y social municipal en el marco de la planificación autonómica, igualdad de género, juventud...

Es por ello que atendiendo a las prioridades de inversión de referencia de este objetivo temático, cabe destacar la Ley 9/1987, de 28 de abril, de Servicios Sociales de la Comunidad Autónoma de Canarias, en la que su artículo 13 dispone:

1. *A los Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con lo establecido en la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local, así como en la Ley Reguladora del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, y a efectos de lo previsto en la presente norma, les corresponden las competencias siguientes:*
 - a) *Participación en el proceso de planificación de los servicios sociales que afecten al ámbito municipal o comarcal.*
 - b) *Estudio y detección de las necesidades en su ámbito territorial.*

- c) *Elaboración de los planes y programas de servicios sociales dentro del término municipal, de acuerdo con la planificación global realizada por la Comunidad Autónoma.*
- d) *Gestionar los servicios sociales comunitarios de ámbito municipal.*
- e) *Gestionar los servicios sociales especializados de ámbito municipal.*
- f) *Gestionar las funciones y servicios que le sean delegados o concertados por la Comunidad Autónoma de Canarias o los Cabildos Insulares.*
- g) *Supervisar y coordinar, en el municipio, los servicios sociales municipales con los de la iniciativa privada del mismo ámbito, de conformidad con las normas de coordinación que dicte la Comunidad Autónoma, con la finalidad de alcanzar las previsiones de la planificación general.*
- h) *Gestionar prestaciones económicas y colaborar en lo que reglamentariamente se establezca en la gestión de las prestaciones económicas y subvenciones de los Cabildos y la Comunidad Autónoma en lo que se refiere a servicios sociales en su ámbito municipal.*
- i) *Coordinación de los servicios sociales municipales con los otros sectores vinculados al campo del bienestar social.*
- j) *Fomento de la participación ciudadana en la prevención y resolución de los problemas sociales detectados en su territorio.*
- k) *Fomento y ayuda a las iniciativas sociales no lucrativas que se promuevan para mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio.*
- l) *Formación permanente y reciclaje del personal de los servicios sociales de estas Corporaciones.*

En este contexto, el reparto organizacional entre las diferentes Áreas de Gobierno del contenido del Objetivo Temático 9 queda repartido entre diferentes áreas y con una estrecha relación entre muchas de ellas en función de la prioridad de inversión; se puede realizar una especial mención a algunas Áreas con contenido material y funcional específico de ámbito social, y sin perjuicio de otras que desarrollen este OT:

LPGC	Telde
Barrios y Participación Ciudadana	Acción Social y Desarrollo Humano. Deportes y Juventud <ul style="list-style-type: none"> • Servicios Sociales • Juventud
Presidencia, Cultura, Educación y Seguridad Ciudadana	Dinamización e Impulso Económico, Economía y Hacienda, Turismo, Contratación <ul style="list-style-type: none"> • Economía y Hacienda • Desarrollo Local, Comercio, Industria y PYMES
Promoción Económica, Empleo, Turismo y Movilidad	Cohesión Social, Cultura y Educación <ul style="list-style-type: none"> • Mercados • Sanidad y Consumo • Solidaridad



5.8. Instrumentos de planificación existentes.

Para la elaboración de esta estrategia de desarrollo urbano sostenible integrado, se ha tomado como punto de partida el marco estratégico europeo y el propio desarrollado por la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, que desde su elaboración contaba con un enfoque hacia los objetivos estratégicos de la Unión Europea para el nuevo periodo 2014-2020; y que con esta estrategia consiguen reflejar su integración para alcanzar un desarrollo urbano sostenible, a través de actuaciones que garanticen la eficacia de las propuestas de solución a las necesidades comunes del municipio.

Por su parte, el Gobierno de Telde ha presentado un marco sobre el que definir **el Plan Integral de Jinámar**, que cuenta con un presupuesto de 83 millones de euros y una visión a 10 años. Este Plan quiere construirse junto con la ciudadanía y las administraciones.

Se pretende que la participación vecinal sea un factor clave en la definición de las estrategias, ya que es una cuestión clave para el éxito de las mismas y que los mecanismos de participación se prolonguen en el tiempo, propiciando transformaciones hacia formas de vida menos excluyentes.

La coordinación entre administraciones es igualmente vital para el plan, ya que uno de los principales factores que ha llevado a Jinámar a su situación actual es la falta de colaboración anterior entre organismos. Efectivamente, el Ayuntamiento de Telde ha conseguido el respaldo institucional de las administraciones pertinentes para este plan:

- Del Parlamento de Canarias, mediante la Proposición No de Ley aprobada por unanimidad en septiembre 2013.
- Del Cabildo de Gran Canaria, mediante Moción aprobada por unanimidad en julio 2013.
- Además de la colaboración con el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria para la consecución de proyectos que fortalezcan el plan.

La estrategia de acción se divide en tres ejes básicos de actuación:

- Urbanismo y convivencia vecinal,
- Inserción laboral y promoción de la actividad económica,
- Intervención socioeducativa y familiar y salud comunitaria.

Engloba iniciativas urbanísticas, de mejora de la seguridad, programas formativos y de inserción laboral y la apertura de centros sociosanitarios y educativos, entre otras.

La presente estrategia está a su vez ampliamente basada en el **Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria PROA 2020**. En junio de 2008, la Asociación Iniciativa para la Reflexión Estratégica convocó la Primera Conferencia Estratégica en la que, como resultado del trabajo previo de grupos de expertos, los estudios sectoriales de carácter cuantitativo y cualitativo, además de un amplio proceso de reflexión colectiva, se presentó el Diagnóstico sobre la Ciudad Que Tenemos. Este diagnóstico, fue objeto de un amplio proceso de debate y participación que permitió, en diciembre de 2008, disponer de un documento consensuado que representaba un diagnóstico riguroso, reflexivo y compartido sobre Las Palmas de Gran Canaria con el que terminaba la primera fase del PROA 2020. Al siguiente año, se elaboró un documento de trabajo con el que se inició la segunda fase. Este plan se aprobó por el Pleno en marzo de 2010, tras una intensa metodología de participación ciudadana que implicó a más de 1.000 asociaciones públicas y privadas de la ciudad, y un conjunto de más de 120.000 personas.

El Plan PROA 2020 fue el principal documento de referencia a la hora de construir la primera **Estrategia DUSI del Cono Sur de Las Palmas de Gran Canaria** que ha sido beneficiaria de la segunda convocatoria de Estrategias DUSI, cofinanciadas mediante el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020. En su estrategia para el Cono Sur de la ciudad, expuso una serie de hitos que han ido convirtiendo a ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en una urbe comprometida con los valores europeos, la gestión inteligente, la movilidad sostenible y la cohesión social. Esta estrategia se ha tomado de referencia para diseñar la presente, fomentando así actividades complementarias que maximicen el impacto de ambas áreas funcionales.

En concreto, la continuidad del paseo marítimo hacia el sur (hasta la playa de La Laja), proyecto financiado con cargo a la DUSI, es de especial relevancia por su conexión con la presente estrategia. Este proyecto, pretende la conexión peatonal entre ambos polos de atracción poniendo en valor el patrimonio natural que lo rodea, con la creación de espacios de ocio vinculados al mar y la implantación de infraestructuras inexistentes en algunos tramos, como luz y alcantarillado.

A nivel europeo, el marco normativo para el horizonte 2020 de desarrollo económico de los países de la Unión Europea viene definido por la “**Estrategia Europa 2020**”. Cuyo fin es cubrir las carencias del actual modelo de crecimiento y crear las condiciones necesarias para propiciar un desarrollo económico basado en un **crecimiento inteligente, sostenible e integrador**.

A tal efecto, el artículo 36 del Regl. (UE) nº 1303/2013 determina que el desarrollo sostenible de un territorio/municipio se llevará a cabo por medio de una **inversión territorial integrada materializada en un programa operativo o un eje prioritario específicos**.

Además, el considerando 19 del Regl. (UE) nº 1303/2013 considera necesario apoyar medidas integradas para hacer frente a los retos económicos, medioambientales, climáticos, demográficos y sociales **que afectan a las zonas urbanas, incluidas las zonas urbanas funcionales**, teniendo en cuenta al mismo tiempo la necesidad de promover vínculos entre el ámbito urbano y el rural.

Así pues, la configuración estratégica aportada en este documento incorpora los aspectos necesarios, prácticos y operativos que se entienden garantizadores de una orientación del desarrollo socioeconómico hacia tendencias de adecuado equilibrio, orientando la política municipal hacia el desarrollo sostenible de las área metropolitanas en la cual debe entenderse integrada este municipio, y reconociendo el carácter troncal en las directrices y documentos sobre sostenibilidad urbana provenientes de los distintos instrumentos de la Unión Europea, y su regulación en esta línea por parte de los diferentes textos jurídicos estatales, regionales e insulares.

Es así, pues como el **marco estratégico de la Unión Europea**, contempla un modelo de desarrollo sostenible incorporado en las directrices derivadas de los diferentes documentos que en ese sentido han ido entrando en vigor, mencionando como ejemplos importantes la:

- “Estrategia Europa 2020”,
- Regl. (UE) 1301/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER),
- Regl. (UE) 1304/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 sobre el Fondo Social Europeo (FSE),
- Regl. (UE) 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre por el que se establecen disposiciones comunes relativas al FEDER, FSE, FC FEADER y FEMP,
- “Carta de Leipzig Sobre Ciudades Europeas Sostenibles (2007)”,
- Resolución del Parlamento Europeo, de 23 de junio de 2011, sobre la Agenda urbana europea y su futuro en la política de cohesión (2010/2158(INI)).
- European Metropolitan Network Institute (EMI): Una agenda estratégica de conocimientos e investigación sobre las zonas policéntricas metropolitanas (La Haya, 2012).
- Comisión Europea: Ciudades del mañana. Retos, visiones y caminos a seguir (octubre de 2011).
- Eurostat: Estadísticas urbanas – Auditoría urbana, Luxemburgo, 2013.
- Así como diversas Comunicaciones de la Comisión Europea:
 - COM(1997) 97: *Hacia una política urbana para la Unión Europea*.
 - COM(2005) 718: *Sobre una Estrategia temática para el medio ambiente urbano*.
 - COM(2006) 385: *Política de cohesión y ciudades: la contribución urbana al crecimiento y el empleo en las regiones*.
 - COM(2009) 400: *Incorporación del desarrollo sostenible en las políticas de la UE: informe de 2009 sobre la estrategia de la UE para el desarrollo sostenible*.
 - COM(2011) 17: *Contribución de la política regional al crecimiento sostenible en el marco de Europa 2020*.
 - COM(2014) 130 final: *Balance de la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*.
 - DOUE 15.01.2015, C 12: *Dictamen del Comité Económico y Social Europeo - Balance de la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*.

Del mismo modo, se cuenta con un marco estratégico particularizado para España que enmarca esta estrategia; tales como:

- “*Position Paper* para España”,
- “Programa Nacional de Reformas (2012)”,

- “Acuerdo de Asociación de España 2014-2020”,
- “Capítulo 6 sobre Desarrollo Urbano Sostenible (elementos para la elaboración del AA)”,
- El “Programa Operativo Plurirregional de Crecimiento Sostenible (POCS-2)”,
- “Evaluación Ex – Ante del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible”, “Declaración de Toledo. Regeneración Urbana Integrada (2010)”,
- “Atlas Digital de las Áreas Urbanas”, “Atlas de la Edificación Residencial”, “Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana”, “Observatorio de Vivienda y Suelo: Boletín especial Censo 2011”.
- Ficha informativa de la Comisión Europea: “Desarrollo Urbano Sostenible cofinanciado por el FEDER en España 2014-2020: Directrices Estratégicas y Prioridades de Inversión. Comisión Europea”.

Abordando así el contexto nacional, el Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, aprobado el 30 de octubre de 2014 estableció a las “nuevas propuestas para el desarrollo urbano sostenible **la exigencia de estar respaldadas por una estrategia bien definida** y a largo plazo, que sirviera de marco de referencia territorial y sectorial para todas aquellas operaciones o intervenciones a implementar, que deberán contribuir a dicha estrategia de manera coherente”. Dado que se pretende obtener la máxima integración en los proyectos propuestos, y tras el análisis de la perspectiva funcional, alejada de las delimitaciones administrativas; se han tenido en cuenta los principales documentos autonómicos, regionales, con el fin de completar la perspectiva estratégica:

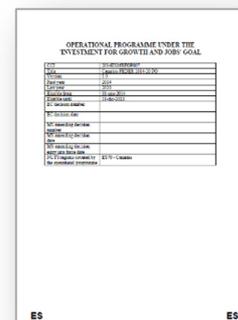
RIS3 Estrategia de especialización inteligente de Canarias 2014-2020



Plan de adaptación de Canarias al Cambio Climático.



PO FEDER de Canarias 2014-2020



Declaración Ambiental Estratégica PO FEDER Canarias 2014-2020



Evaluación Ambiental Estratégica del PO FEDER de Canarias 2014-2020



Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (2015)



Sin embargo, si en algo caracteriza la elaboración de la Estrategia Desarrollo Urbano Sostenible Integrado, es la importancia del consenso y participación en la elaboración de las mismas, así como su integración en las políticas estratégicas de los municipios, la comunicación y participación ciudadana. El objetivo es traducir todo el esfuerzo en la detección de sinergias con el resto de políticas y estrategias municipales y supramunicipales para alcanzar objetivos comunes; y es por ello que, para la elaboración de este documento, se ha tomado como referencia en cuanto a las líneas generales por las cuales estamos realizando el presente documento, El Plan Integral de

Jinámar y la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria 2º Convocatoria.

Estrategia DUSI LPGC 2014-2020



La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria que fue adjudicada en la 2º Convocatoria, fue a su vez basada en el programa PROA 2020, dado el alto nivel de consenso con el que fue aprobado, ya que durante todas las fases de su elaboración y aprobación, se procuró una gran participación ciudadana. Es de destacar en este sentido, la creación de la Asociación Iniciativa para la Reflexión Estratégica (AIRE), una sociedad compuesta por representantes de todos los sectores de la ciudadanía cuyo principal objetivo sería elaborar el Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria, a desarrollar entre 2008 y 2020. PROA 2020 es el eslogan de definición del proceso de reflexión, elaboración y ejecución del Plan Estratégico.

El Plan Estratégico de Las Palmas de Gran Canaria, "*La Ciudad que queremos*", se basa en cuatro pilares fundamentales identificados consensuadamente por todos los agentes implicados en el proceso de elaboración del mismo que ya hemos mencionados, estos pilares se resumirían de la siguiente manera:

Ciudad Cultural, como forma de construcción de la ciudad y fuerza matriz de convivencia, equidad, creatividad y proyección,

Ciudad Líder, como ciudad que ejerce el liderazgo solidario en la isla y en Canarias, orientada al desarrollo humano y referente de participación, justicia, integración y convivencia,

Ciudad de Mar, dado que el mar y su entorno natural dan carácter a la ciudad, favoreciendo la cohesión territorial e impulsando el desarrollo económico y el

Enclave Estratégico, como una ciudad emprendedora y abierta, nodo logístico en el Atlántico Oriental, con un desarrollo sostenible y competitivo.

Para hacer realidad "*la ciudad que queremos*", es necesario hacer partícipe a toda la ciudad de estos valores que definen a Las Palmas de Gran Canaria por lo que

Asimismo, se ha tenido en cuenta, una serie de planes estratégicos alineados con los objetivos europeos y el desarrollo sostenible de la ciudad en los ámbitos de estrategia económica, social y de movilidad urbana:

LA_GC: Se reinventa



LPA_GC: Calidad de Vida



LPA_GC: Movilidad en transformación



LPA_GC: Destino Urbano



LPA_GC: Pacto por el Mar



LPA_GC: Plan de Crecimiento y Empleo



LPA_GC: Smart City



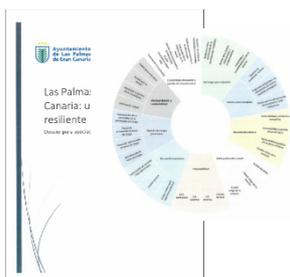
PROA 2020



Actual PGO Las Palmas de Gran Canaria (2012)



DESTINOS TURÍSTICOS INTELIGENTES: DIAGNÓSTICO Y PLAN DE ACCIÓN DE LPGC (Secretaría de Estado de Turismo).



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: UNA CIUDAD RESILIENTE

El desafío 100 Ciudades Resilientes es una iniciativa de la Fundación Rockefeller que busca seleccionar 100 ciudades preparadas para la construcción de resiliencia ante los desafíos sociales, económicos y físicos que las ciudades deben enfrentar en un mundo cada vez más urbanizado.

Igualmente, se ha tenido en cuenta el Plan Operativo General del Municipio de Telde, integrado en el Plan General

Plan Operativo General de Telde 2012



Para este desafío, Las Palmas de Gran Canaria ha presentado un plan, basado en las áreas de: Creatividad, innovación, y gestión del conocimiento; Liderazgo y participación; Cultura, ocio y deporte; Necesidades básicas; Salud y bienestar social; Empleabilidad; Desarrollo económico; Gestión de riesgos potenciales; Medioambiente y sostenibilidad.

5.8. Análisis de riesgos

Para cada evento adverso, el efecto general o efectos generados en uno o varios de las líneas de actuación y las consecuencias relativas a la estrategia en su conjunto, deben ser descritas. Por ejemplo, los retrasos en el tiempo de ejecución podrían poner en peligro la sostenibilidad financiera de la estrategia. Es conveniente describir estos efectos en términos de lo que podría definirse como impactos funcionales.

Atribuimos una probabilidad (P) o probabilidad de ocurrencia de cada evento adverso. A continuación, se muestra una clasificación estimada:

Gravedad/Probabilidad	I	II	III	IV
A	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
B	Bajo	Bajo	Moderado	Moderado
C	Bajo	Moderado	Moderado	Alto
D	Bajo	Moderado	Alto	Muy alto
E	Moderado	Alto	Muy alto	Muy alto

Nivel del riesgo Color

Bajo	
Moderado	
Alto	
Inaceptable	

- A. Muy improbable (0-10% de probabilidad)
- B. Improbable (10-33% de probabilidad)
- C. Poco probable (33 a 66% de probabilidad)
- D. Probable (66-90% de probabilidad)
- E. Muy probable (90 a 100% de probabilidad)

Clasificación de la tipología de riesgo según su gravedad

	Descripción
I	Sin efecto relevante en el éxito de la estrategia, incluso sin medidas correctivas.
II	Pérdida menor de resultados generados por algún proyecto que afecta mínimamente al éxito de la estrategia
III	Pérdida de resultados generados por uno o más proyectos, sobre todo por razones financieras que puedan afectar relativamente al éxito de la estrategia. La ejecución de acciones preventivas puede corregir el problema.
IV	Crítica: alta pérdida de resultados de proyectos; la ocurrencia del riesgo provoca una pérdida de al menos uno de los objetivos primarios de la estrategia. Las medidas correctivas no son suficientes para evitar daños.

Evento adverso	Variable	Causa	Efecto	Pro ba bili dad	Gr av ed ad	Nive l de Ries go	Acciones preventivas y/o correctoras	Ries go resi dual
Operativo								
Retrasos en los procedimientos de iniciación de los proyectos	Gestión administrativa y jurídica	Retrasos o modificaciones previas	Retraso de la ejecución del proyecto y de la estrategia	D	II	Mod erado	Reuniones periódicas para el cumplimiento del plan de acción	Bajo
Imposibilidad de comienzo de una línea de actuación de acorde al Plan de acción	Retraso o imposibilidad sobrevenida	No ejecución de una línea	Ejecución de línea posterior, no condicionada a la suspendida	A	III	Bajo	Ejecución de línea posterior, no condicionada a la suspendida. Estudio de reactivación.	Bajo
Supervisión inadecuada de la estrategia	Seguimiento y efectividad	Falta de comunicación y supervisión	Peligro de baja efectividad e impacto de la estrategia en su conjunto	B	IV	Mod erado	Establecimiento de áreas responsables. Comunicación continua entre la Unidad Gestora y la Oficina de Apoyo a la Gestión.	Bajo
Escaso impacto de las líneas de actuación	Objetivos específicos de las líneas de actuación	Interpretación inadecuada de los objetivos del proyecto	Pérdida de impacto del proyecto y de la estrategia en su conjunto	B	III	Mod erado	Se establece un conjunto de indicadores de productividad de acuerdo al Programa Operativo de Crecimiento Sostenible (EJE URBANO)	Bajo

Falta de capacidad y conocimientos técnicos del equipo asignado a la ejecución de operaciones	Capital humano	Falta de capacidad o experiencia del equipo de gestión	Retrasos o pérdida de eficacia de las actuaciones	A	III	Bajo	Compromiso de seleccionar un equipo capacitado y con la experiencia acreditada para la Unidad Gestora.	Bajo
Dificultad de ejecutar actuaciones diferenciando a colectivos de mayor prioridad	Priorización de colectivos beneficiarios	Falta de identificación y de priorización de colectivos prioritarios	Ausencia de cambios en las situaciones de desigualdad	C	III	Mod erad o	Compromiso de valorar las actuaciones con un componente socioeconómico de OT9 con los servicios sociales correspondientes, para la identificación de áreas prioritarias.	Mod erad o
Financiero								
Sobrecoste del proyecto	Coste de ejecución	Diseño de costes inadecuado	Costes de inversión superiores a lo estimado	C	III	Mod erad o	El diseño del proyecto debe revisarse para su adaptación a los recursos disponibles.	Mod erad o
Problemas en la gestión de inversiones o compras necesarias para la ejecución de actuaciones	Adquisiciones para la ejecución de actuaciones	Falta de comprobación de las posibilidades de adquisición o inversión	Imposibilidad de ejecución de la actuación	B	III	Bajo	Compromiso de comprobación de la viabilidad de las inversiones o adquisiciones contempladas en las líneas de actuación.	Bajo
Dificultad de justificación y verificación de los costes de ejecución	Justificación de gastos	Falta de rigor en la gestión de la documentación	No financiación de los gastos realizados	C	III	Mod erad o	Constitución de un Órgano de Verificación y Control.	Bajo
Legal								
Errores en la certificación, y seguimiento de la estrategia	Documentación y procesos de certificación de ayuda	Gran carga de trabajo e inexperience	Pérdida de capacidad económica	D	III	Alto	Establecimiento de una PMO de la estrategia para garantizar su seguimiento	Bajo
Dificultad de justificación y verificación de los costes de ejecución	Justificación de gastos	Falta de rigor en la gestión de la documentación	No financiación de los gastos realizados	C	III	Mod erad o	Constitución de un Órgano de Verificación y Control.	Bajo

Comunicación

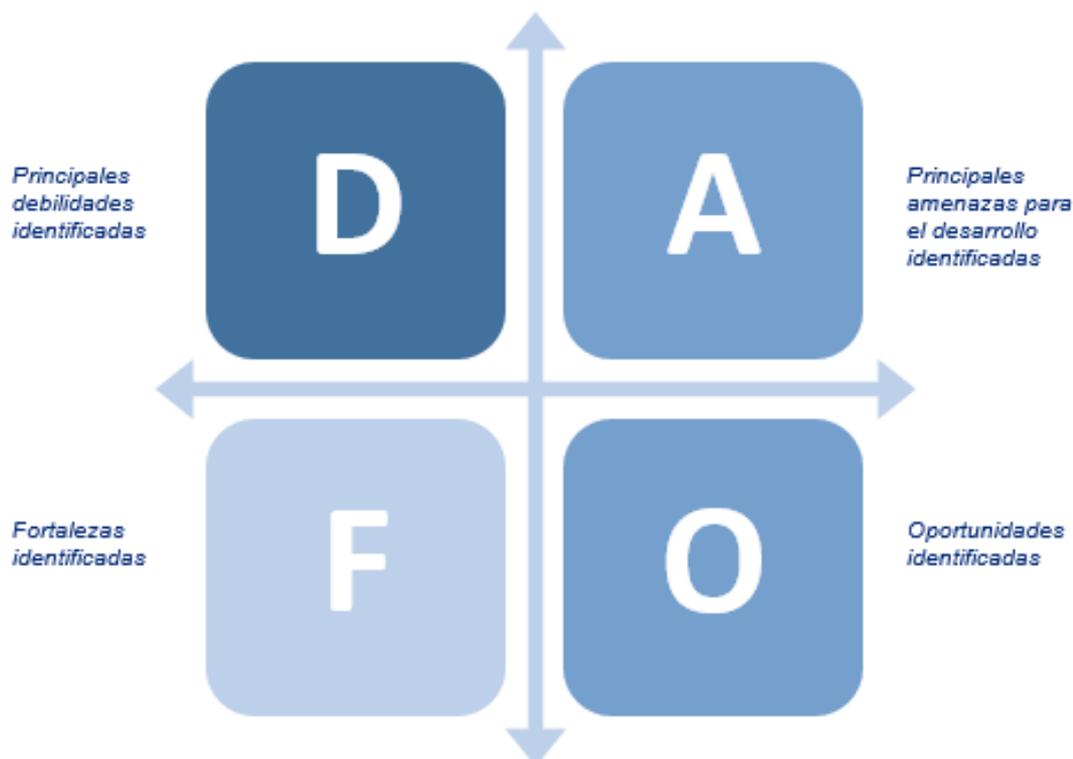
Falta de comunicación	Comunicación interna de los proyectos	Comunicación interna inconsistente	Pérdida de impacto social del proyecto	A	III	Bajo	Realización de un plan de comunicación una vez adjudicada la ayuda.	Bajo
Rechazo de la ciudadanía a las actuaciones planificadas	Comunicación externa de los proyectos	Falta de participación ciudadana y/o falta de difusión de la Estrategia	Presión social sobre la Administración Pública	B	II	Bajo	Promoción de la participación ciudadana y difusión multicanal de las actuaciones a ejecutar.	Bajo
Falta de implicación del sector privado en la ejecución de las actuaciones	Comunicación externa de los proyectos	Falta de difusión de la Estrategia o falta de incentivos	Pérdida de sinergias potenciales	C	II	Bajo	Identificación de las líneas de actuación donde puedan crearse sinergias con la inversión privada y fomentar la cooperación de entes públicos y privados.	Bajo

6. Diagnóstico de la situación del área urbana.

6.1. DAFO

Una vez realizado un análisis integrado, se han identificado las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO) de las áreas urbanas que forman parte de la Estrategia DUSI. El análisis integra un apartado dedicado a la prioridad de cada línea identificada, de forma que se minimicen los defectos inherentes a este análisis como son la sobreinformación y la falta de diferenciación entre el impacto potencial de variaciones en la situación de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades identificadas. De esta forma, se podrán diferenciar los aspectos del análisis de mayor relevancia, y por lo tanto, se podrá realizar un plan de implementación con una focalización en los puntos con mayor impacto potencial en el desarrollo urbano sostenible de la zona metropolitana.

Para una mejor comprensión, se ha realizado un DAFO por cada uno de los cuatro OT del análisis. Algunos aspectos se reflejan en varios ámbitos por su incidencia transversal o impacto múltiple. El conjunto de estos cuatro DAFOs representa el diagnóstico sobre el que definir las prioridades y objetivos que deben orientar la EDUSI la zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde.



A continuación, se describirán aquellas debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades derivadas del análisis integrado realizado:

OT 2: Tecnologías de la Información y la Comunicación					
Prioridad	Fortalezas	Relación	Prioridad	Oportunidades	Relación
Baja	OT2F1: Experiencia en materia de gestión Inteligente aplicada por Las Palmas de Gran Canaria	Introducción (pág. 4)			
Prioridad	Debilidades	Relación	Prioridad	Amenazas	Relación
Alta	OT2D1: Escasa digitalización del Ayuntamiento de Telde	Identificación inicial de problemas y retos urbanos (pág. 10)	Baja	OT2A1: Dificultad de interoperabilidad entre sistemas de distintos municipios	Identificación inicial de problemas y retos urbanos (pág. 9)
Alta	OT2D2: Sociedad con alto paro y poca formación es menos tendente a utilizar las nuevas tecnologías.	Identificación inicial de problemas y retos urbanos (pág. 10)	Media	OT2A2: Dificultad de participación ciudadana como población única al dividirse entre dos municipios.	Introducción (pág. 3)
Alta	OTD3: Falta de oficina de asistencia al ciudadano en toda la zona funcional	Identificación inicial de problemas y retos urbanos (pág. 10)			
OT 4: Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión en Carbono					
Prioridad	Fortalezas	Relación	Prioridad	Oportunidades	Relación
Media	OT4F1: Cercanía a focos importantes de empleo.	Identificación de principales activos y potencialidades (pág. 12)	Alta	OT4O1: Proyecto del Gobierno de Canarias corredor peatonal/ciclista desde el Barrano del Cernícalo a la costa	Introducción (pág. 3)
Baja	OT4F2: Terreno llano propicio para la instalación de carril bici.	Contexto territorial y físico (pág. 20)			
Baja	OT4F3: Recursos naturales propicios para las energías renovables: solar	Identificación de principales activos y potencialidades (pág. 13)			
Prioridad	Debilidades	Relación	Prioridad	Amenazas	Relación
Alta	OT4D1: Estructura urbana sin conexión peatonal o ciclista	Identificación de problemas y retos urbanos (pág. 11)	Alta	OT4A1: Hábito generalizado del uso del vehículo privado para distancias cortas	Identificación de problemas y retos urbanos (pág. 12)

Media	OT4D2: Parque de viviendas de baja calidad	Análisis social (pág. 36)			
Media	OT4D3: Alto índice de vehículo por habitante.	Análisis energético (pág. 26)			

OT 6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos					
Prioridad	Fortalezas	Relación	Prioridad	Oportunidades	Relación
Baja	OT6F1: Recursos naturales propicios para las energías renovables: solar y eólica	Identificación de principales activos y potencialidades (pág. 13)	Alta		Análisis energético (pág. 28)
Media	OT6F2: Cuenta con un paisaje protegido y un lugar de interés científico	Análisis medioambiental y de las condiciones climáticas (pág. 23)			
Prioridad	Debilidades	Relación	Prioridad	Amenazas	Relación
Alta	OT6D1: Recursos naturales en estado de abandono: playa de Bocabarranco	Principales potencialidades (pág. 15)	Baja	OT6A1: Cercanía de la Central Eléctrica de Jinámar que a menudo supera las emisiones recomendables.	Análisis medioambiental y de las condiciones climáticas (pág. 25)
Alta	OT6D2: Recursos culturales en estado de abandono.	Principales potencialidades (pág. 14)	Alta	OT6A2: El tramo de carretera de mayor tráfico viario de toda la isla cruza de norte a sur la zona de acción	Identificación de problemas y retos (pág. 11)

OT 9: Promover la inclusión social y luchar contra la pobreza					
Prioridad	Fortalezas	Relación	Prioridad	Oportunidades	Relación
Alta	OT9F1: Posición geoestratégica del Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde	Identificación de principales activos y potencialidades (pág. 13)	Media	OT9O1: Turismo activo	Principales potencialidades (pág. 14)
Baja	OT9F2: Alta proporción de población en edad de trabajar	Identificación de principales activos y potencialidades (pág. 13)	Media	OT9O2: Innovación marina	Análisis económico (pág. 33)
			Media	OT9O3: Cercanía de importantes focos de empleo no cualificado	Identificación de principales activos y potencialidades (pág. 12)
Prioridad	Debilidades	Relación	Prioridad	Amenazas	Relación

Alta	OT9D1: Limitaciones estructurales de Canarias derivadas de su condición de región ultra periférica, reconocida como tal en el artículo 299.2 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea.	Análisis económico (pág. 31)	Alta	OT9A1: Reputación extremadamente negativa del barrio de Jinámar en el resto de la isla	Identificación de problemas y retos (pág. 12)
Media	OT9D2: Ausencia empresarial en materia de comercio y ocio	Análisis económico (pág. 37)			
Alta	OT9D3: Escasa formación de la población	Identificación de problemas y retos (pág. 11)			
Alta	OT9D4: Alta tasa de desempleo por encima de la media nacional y regional.	Identificación de problemas y retos (pág. 10)			
Media	OT9D5: Alta dependencia de los Servicios Sociales	Análisis social (pág. 39)			
Media	OT9D6: Falta de espacios de encuentro vecinal	Identificación de problemas y retos (pág. 12)			
Baja	OT9D7: Alto índice de trabajo temporal	Análisis económico (pág. 31)			

6.2. Conclusiones desde una perspectiva integrada: Objetivos estratégicos a largo plazo

Tanto el Ayuntamiento de Telde como el de Las Palmas de Gran Canaria llevan años realizando esfuerzos enfocados al desarrollo urbano sostenible tanto en el general de sus respectivos municipios como en la zona metropolitana que los une como se aprecia en el análisis. Como fuere, el objetivo de la presente estrategia es alcanzar una visión integrada de las diferentes perspectivas comentadas en los puntos anteriores.

De esta forma se pretende proponer una serie de líneas de actuación que, de forma coordinada, ayuden a lograr un desarrollo urbano sostenible en el municipio a largo plazo, pero alejado de una visión considerablemente fragmentada y separada en políticas sectoriales. Así pues, tal y como señala el documento “Desarrollo Urbano Sostenible Integrado”, sobre el enfoque integrado, “el significado de este principio es doble: **concentrar de forma integrada los recursos** para atender áreas con retos urbanos específicos; pero al mismo tiempo, **responder a objetivos más amplios**, de una estrategia común.

Es así, como **tras el análisis y el diagnóstico DAFO realizados, podemos integrar nuestra estrategia desde una perspectiva horizontal y vertical, en función de las siguientes conclusiones:**

- La problemática que supone el aislamiento de los barrios de la zona funcional a nivel social y en cuanto a movilidad sostenible. Especialmente Jinámar no puede seguir siendo una isla impermeable a su contexto. Debe ser partícipe de las ciudades que lo rodean e invitar a sus vecinos a ser partícipes de sus activos.
- La importancia de favorecer lazos entre las Administraciones vinculadas para asegurar una colaboración permanente y fluida.

- La formación digital es básica para cambiar las formas de relación con la Administración pública, provocar un cambio en la ciudadanía y reducir desplazamientos innecesarios.
- El mar es una fuente inaprovechada hasta ahora para fomentar la cohesión social, el empleo, la energía limpia y el disfrute del entorno.

7. Delimitación del ámbito funcional y justificación de su elección.

7.1 Ámbito funcional de la estrategia

Los distintos tipos de áreas funcionales objeto del proyecto están descritos en la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre. Para la Estrategia DUSI de la Zona Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde se ha seguido **“Agrupaciones de municipios con una población de cada uno de ellos superior a 20.000 habitantes”**.

Con datos del Instituto Nacional de Estadística de 2016, Telde tiene una población de 102.164 y Las Palmas de Gran Canaria de 378.998, superando el requisito de los 20.000 habitantes. En este caso, los Ayuntamientos participantes deben elegir un único órgano de gestión administrativa para las Estrategias, que será el propio Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria para esta estrategia.

El ámbito de esta actuación incluye a los barrios colindantes de uno y otro municipio, que supone la barrera sur de Las Palmas de Gran Canaria y la norte de Telde.

Barrios de Telde	Barrios de Las Palmas de G.C.
<ul style="list-style-type: none"> • Valle de Jinámar • Hornos del Rey • La Matanza, • Jinámar • Caña de los Perros • Las Haciendas • Lomo Blanco 	<ul style="list-style-type: none"> • La Montañeta • Cuesta Ramón • Lomo Blanco • San Francisco de Paula • Hoya de Parrado • Monte Quemado • Marzagán • Fase III del Polígono de Jinámar • Lomo del Sabinar • Mirador del Valle • Urbanización de 60 viviendas • Lomo del Capón.

Estos barrios se agrupan en las siguientes entidades para uso estadístico del INE, con las consiguientes poblaciones registradas en 2016.

	Entidades territoriales	Población		Entidades territoriales	Población
Telde	Valle de Jinámar	14.899	LPA	La Montañeta	3.328
	Hornos del Rey	408		Cuesta Ramón	586
	La Matanza, Jinámar	17		Lomo Blanco	3.898
	Cañada de los Perros	79		Tafia Alta	2.774
	Lomo Blanco	250		Tafira	12.392
	Jinamar	3.048		San francisco de Paula	1.118
	Las Goteras	71		Montequemado	318
	La Garita	6.118		Marzagán	8.263
			Jinamar	4.112	
Total: 61.679					

Estos barrios comparten características como área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria, funcionan como **poblaciones dormitorio** o industriales satélites de la capital insular.

Tras esta, su principal característica común es una falta de infraestructura de movilidad sostenible. Apenas existen vías peatonales o ciclistas que las conecten entre sí, el transporte público está sobre todo orientado a la conexión con Las Palmas de Gran Canaria. Estas circunstancias, crean una serie de problemas como el **aislamiento de los barrios**, desaprovechamiento de los recursos naturales y culturales de los mismos, ya que los ciudadanos están poco predispuestos a moverse entre barrios y el uso excesivo del tráfico rodado.

Además, **el nivel adquisitivo** de los barrios es en general muy bajo al igual que su nivel de formación. Todo ello está íntimamente relacionado, ya que típicamente es el elevado precio de las viviendas en las urbes más concurridas las que crea estos vecindarios a las afueras. Es cierto que zonas de Tafira y Bandama tienen otro carácter en cuanto al nivel de renta media, ya que de hecho son zonas de casas terreras y familias de renta medio-alta.

Varios de estos barrios, como Lomo Blanco y Jinámar además **rebasan los límites municipales**, extendiéndose sus calles a un lado y al otro del linde en cuestión.

Todas estas cuestiones hacen necesario la aproximación y colaboración conjunta para la resolución de la problemática que afecta a ambos municipios en temas que no pueden ser solventados sino desde la coordinación entre ambos consistorios como son la movilidad y la cohesión social.

No podemos dejar de lado, que la principal zona de acción, el Valle de Jinámar se ha quedado estancado en el tiempo y la pobreza por un lado dada la dificultad de coordinación entre los dos municipios que lo asisten, una barrera que ambos consistorios se han comprometido a sobreponer. De otro, Jinámar ha sido objeto de políticas sociales, de ayudas, de subsidios, pero siempre ha existido la tendencia de tratarlo como un área aislada. Lo innovador de este proyecto es que no trata de dar mínimos para la supervivencia de la población, sino de abrir Jinámar al resto de la isla, atrayendo visitantes y conectando a sus locales con su entorno.

7.2. Prioridades de la Estrategia DUSI

Se justifica la elección de prioridades de actuación enfocadas en actuaciones de tipología TIC, de tipo social y de tipo medioambiental, así como de economía baja en carbono (EBC) en correlación con los retos del Programa Operativo Pluriregional de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (en adelante POCS), el cual recoge las estrategia FEDER de apoyo al desarrollo del modelo de crecimiento sostenible para todas las regiones española.

Estos retos quedan recogidos en el Programa Operativo desarrollándolo en los cuatro ejes prioritarios del programa:

- Eje: Economía Baja en Carbono.
- **Eje: Desarrollo Urbano Sostenible.**
- Eje: Calidad del agua.
- Eje: Transporte Sostenible.

Es el eje de Desarrollo Urbano Sostenible del POCS, el que recoge aquellos objetivos temáticos en los que se englobará el marco estratégico del presente documento y de las operaciones seleccionadas para desarrollar, con el objetivo de responder a las problemáticas detectadas en las áreas urbanas del ámbito.

Para comprender mejor la tipología de actuaciones elegidas, así como la alineación de la EDUSI con los objetivos del POCS, analizaremos las prioridades de actuación que desde un punto de vista integrado se pretenden llevar a cabo, y se relacionarán con los objetivos temáticos a los que se referirán las actuaciones que se programarán en la estrategia.

Actuaciones en ámbito TIC, apoyo a la sostenibilidad y la formación

Al considerarse las actuaciones que apoyen el uso de las nuevas tecnologías, para la capacitación digital y para la relación con la Administración, contemplando así cambios de tipo

estructural, éstas responden y refuerzan los objetivos del POCS en su conjunto; pudiendo contemplar **respecto a la EDUSI y el Eje 2 del POCS, actuaciones Smart basadas en:**

- **OT 2, Prioridad de Inversión 2.3:** Refuerzo de las aplicaciones TIC para la administración electrónica, el aprendizaje electrónico, la inclusión electrónica, la cultura electrónica y la sanidad electrónica

Carácter Integrado:

La realización de actuaciones en el marco estratégico de la capacitación digital, no responde únicamente a la estrategia de los municipios (tal y como han reflejado los Planes Estratégicos analizados a nivel local, regional y estatal), sino que siguen una **finalidad más amplia e integradora con los objetivos** de la Unión Europea en desarrollo urbano y concretamente con **el resto de objetivos temáticos contemplados en el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible**, respecto al Desarrollo Urbano Sostenible. La alfabetización digital es el primer paso para el camino hacia una gestión urbana inteligente, es una capacitación mínima requerida para el mundo laboral y es clave para el ahorro de desplazamientos. Gracias a actuaciones integradas de esta tipología se facilitará, potenciará e intensificará, de forma crítica el resultado de las actuaciones que queden recogidas en el resto de prioridades de inversión del programa; debiendo ser éstas tenidas en cuenta necesariamente, ya sea de forma directa o indirecta.

Indicadores:

El fomento de la digitalización de los servicios públicos pretende causar un impacto sobre los usuarios. Así, las actuaciones que se integran en este punto tendrán un efecto sobre todo el territorio del área metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde.

Reto 1: Conseguir plataformas de participación en el que los habitantes del mismo barrio puedan opinar y decidir como una única población.

Reto 2: Mejorar capacitación poblacional en materia TIC.

Actuaciones Medioambientales y Economía Baja en Carbono

El Acuerdo de Asociación también recoge en sus prioridades la realización de medidas para la mejora de la eficiencia energética en edificaciones, tanto nuevas como existentes, ya sean públicas o privadas.

Particularmente el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible refleja esta importancia en sus objetivos y su estructura; ya que tanto su primer eje de Economía Baja en Carbono, como su eje de Desarrollo Urbano Sostenible (el cual enmarca el documento que nos ocupa), o incluso los ejes de calidad del agua y de Transporte Sostenible; persiguen un objetivo común, que queda constatado tras la elección de Prioridades de Inversión y los objetivos específicos de cada uno de los ejes prioritarios del programa. Esta coherencia en el marco lógico de la estrategia y de la búsqueda de un impacto global a través de las diferentes actuaciones financiadas en este periodo relativas a política medioambiental y economía baja en carbono nos obliga a considerarla como una de las dimensiones necesarias en nuestra Estrategia Integrada de Desarrollo Urbano Sostenible, a tener en cuenta en la selección de operaciones que se realicen, que aun no siendo de marcado carácter medioambiental, contribuirán gracias a la integración de la estrategia y sus objetivos, a afrontar los retos medioambientales y de sostenibilidad que son la base del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible.

Las operaciones seleccionadas bajo esta dimensión quedarán comprendidas en:

OT4 prioridad de inversión:

- **4.5** Fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas entre otras cosas fomentando la movilidad urbana sostenible y las medidas pertinentes de mitigación y adaptación.

OT6 prioridad de inversión:

- **6.3** Protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural.
- **6.5** Mejorar el entorno urbano, la rehabilitación de viejas zonas industriales y la reducción de la contaminación atmosférica.

Carácter Integrado:

Esta dimensión gana aún más importancia si cabe, cuando se programan actuaciones bajo el paraguas de la Estrategia Integrada de Desarrollo Urbano Sostenible; ya que no sólo se justificará en la alineación de los objetivos de las actuaciones de tipología medioambiental y/o EBC que se ejecuten, sino que, a través de la perspectiva integrada, esta dimensión propone un reto general de todas las acciones recogidas en la EDUSI, considerándose un objetivo global de la estrategia en su conjunto

Indicadores:

En el caso del OT4, vemos que la movilidad en Jinámar y sus alrededores es excesivamente dependiente del tráfico rodado, con lo que en este ámbito las acciones se centrarán en contribuir a la movilidad sostenible y la conexión con los recursos. Con respecto al OT6, la rehabilitación de espacios naturales para su disfrute y explotación turística serán el objetivo, íntimamente conectado al OT4

Reto 4: Aprovechamiento económico de los recursos e infraestructuras vinculadas con el mar

Reto 5: Promover la explotación turística de recursos naturales y culturales del municipio de manera sostenible.

Reto 6: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del tráfico rodado y aumentar la contribución de la movilidad peatonal y ciclista en el reparto modal en detrimento del vehículo privado.

Reto 7: Aumentar los niveles de sensibilización ciudadana.

Reto 8: Aumentar el uso del transporte sostenible en la zona.

Reto 10: Aumentar la integración del territorio revitalizando los recursos naturales y culturales que hagan atractiva la visita a la zona para otros isleños

Actuaciones Sociales

Es evidente la importancia de la dimensión social en las actuaciones integradas que se seleccionen en la presente estrategia; no sólo el carácter social de los problemas determina la selección de actuaciones en esta dimensión, sino que la política de la Unión Europea, a través del desarrollo de su Marco Estratégico Común, y la particularización del mismo a España en el Acuerdo de Asociación, ya definen la orientación hacia acciones orientadas a la mejora de las infraestructuras sociales y particularmente, en lo concerniente a la presente estrategia, en el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible, contempla en el Eje 2 bajo la prioridad de inversión:

- **OT 9; Prioridad de Inversión 9.2:** la prestación de apoyo a la regeneración física, económica y social de las comunidades de las zonas urbanas y rurales desfavorecidas.

Carácter Integrado:

La determinación de actuaciones sociales responde a una **finalidad amplia e integradora con los objetivos** de la Unión Europea en desarrollo urbano y concretamente con el **resto de objetivos temáticos contemplados en el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible**, respecto al Desarrollo Urbano Sostenible.

La determinación de ámbitos de actuación compatibles, gracias a la escalabilidad y características estructurales de ciertos problemas detectados, se demuestra a través de esta estrategia, que a su vez no es incompatible con focalizar al mismo tiempo en actuaciones de diferente ámbito y tipología pero con un marcado carácter y objetivo social, en zonas concretas de los municipios.

Indicadores:

La exclusión y la marginalidad forman parte de todo el área metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde, especialmente en Jinámar donde hay un 37% de desempleo. Las mujeres se

ven más afectadas, representan el 58% de los demandantes de empleo y el 68% de los usuarios de los servicios sociales.

El abandono escolar es una de las principales características del barrio de Jinámar, hecho íntimamente relacionado con la alta tasa de embarazo adolescente.

Reto 3: Fomentar la empleabilidad de la población. Especialmente de las mujeres.

Reto 9: Disminuir el número de abandono escolar en Jinámar un 30%.

Reto 11: Aumentar la cohesión social con otros barrios de la zona metropolitana

Reto 12: Reducir el aislamiento interno y externo de Jinámar

8. Participación pública

8.1. Coherencia estratégica de la participación pública

Tal como se ha recogido en los cuadros resumen por apartado, las distintas conclusiones de la participación han determinado tanto a la definición de retos y problemas, como a la determinación de las líneas de actuación, **tal y como se verá en el Plan de Implementación**.

Los ayuntamientos de Telde y Las Palmas de Gran Canaria asumen el compromiso de establecer un mecanismo de participación ciudadana específico para la Estrategia DUSI **durante el proceso de ejecución** del Plan de Implementación, garantizando un seguimiento y evaluación conforme a las necesidades y prioridades transmitidas por las asociaciones civiles y otros agentes sociales y económicos de la ciudad.

9. Plan de implementación de la estrategia

A continuación, se pasa a realizar una clasificación de las prioridades, retos y/o problemas a tratar, e identificar su relación y alineación con los objetivos temáticos y los objetivos del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible y el DAFO del territorio realizado; definiendo claramente a qué ámbito de actuación pertenecerá cada una de las acciones, y la tipología que garantice su carácter integrado, y la contribución a una estrategia común:

Problema Urbano identificado	Integración horizontal	OT relacionados	Alineación DAFO
1 Una población, dos municipios	Social + Smart	OT 2, OT 9	OT2F1, OT2O1, OT2D1, OT2A1, OT2A2, OT2D2, OT9D6
2 Población con bajo grado de alfabetización digital	Social + Smart	OT 2, OT 9	PT2O1, OT2D1, OT2A1, OT2D2, OT2D3, OT9D3 OT9D4, OT9D5
3 Elevada tasa de desempleo	Social	OT 9	OT9F1, OT9O1, OT9F2, OT9O2, OT9O3, OT9D1, OT9A1, OT9D2, OT9D3, OT9D4, OT9D7
4 Elevado uso del vehículo privado	Medioambiental	OT 4 OT 6	OT6F1, OT4O1, OT4F2, OT4D1, OT4A1, OT4D3, OT6A2
5 Alto fracaso escolar en Jinámar	Social	OT 9	OT9O3, OT9D1, OT9D3, OT9D4, OT9D5
6 Desconexión peatonal o ciclista interna y externa de Jinámar	Social	OT 9	OT9A1, OT9D3, OT9D2, OT9D4, OT9D5, OT9D6

A continuación se muestran los objetivos y prioridades de inversión a las que contribuyen las acciones previstas en la estrategia, confirmando el carácter de integración horizontal tal y como viene considerando la Red de Iniciativas Urbanas, así como la alineación con el Eje del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible, por el que se financiará la estrategia.

Tipo	OT	Prioridades de Inversión	Objetivos Específicos	Alineación con el POCS-2
Integración de actuaciones: TIC, Medioambientales, EBC y Sociales	OT 2	PI 2.3: Refuerzo de las aplicaciones TIC para la administración electrónica, el aprendizaje electrónico, la inclusión electrónica, la cultura electrónica y la sanidad electrónica	OE.2.3.3 Promover las TIC en estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en Administración Electrónica	<input checked="" type="checkbox"/>
	OT 4	PI 4.5: Fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas entre otras cosas fomentando la movilidad urbana sostenible y las medidas pertinentes de mitigación y adaptación.	OE.4.5.3. Mejora de la eficiencia energética y aumento de las energías renovables en las áreas urbanas	<input checked="" type="checkbox"/>
			OE 4.5.1 Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.	<input checked="" type="checkbox"/>
	OT 6	PI 6.3: Protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural. PI 6.5: Mejorar el entorno urbano, la rehabilitación de viejas zonas industriales y la reducción de la contaminación atmosférica.	OE.6.3.4. Promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas, en particular las de interés turístico	<input checked="" type="checkbox"/>
			OE.6.5.2. Acciones integradas de rehabilitación de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente	<input checked="" type="checkbox"/>
	OT 9	PI 9.2: La prestación de apoyo a la regeneración física, económica y social de las comunidades de las zonas urbanas y rurales desfavorecidas.	OE 9.8.2 Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de Estrategias urbanas integradas	<input checked="" type="checkbox"/>

9.1. Acciones a ejecutar en los ámbitos definidos

A continuación, se presentan las líneas de actuación de la Estrategia DUSI “Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde” y su vinculación con apartados esenciales del análisis:

Coherencia del Plan de implementación de la Estrategia:

Retos/Problemas	DAFO	Resultados de participación	Objetivo Estratégico	Actuaciones	Indicadores
<p>Reto 1: Conseguir plataformas de participación en el que los habitantes del mismo barrio puedan opinar y decidir como una única población.</p> <p>Reto 2: Mejorar capacitación poblacional en materia TIC.</p>	OTF2F1, OT2D1, OT2D2, OT2D3		Capacitar a la población con habilidades TIC de alfabetización y aprendizaje por servicios más avanzados y adaptados a la demanda empresarial	LA 1: Actuaciones orientadas a garantizar la alfabetización digital y el uso de la Administración Electrónica.	Número de usuarios a los cursos de alfabetización digital-
<p>Reto 6: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del tráfico rodado y aumentar la contribución de la movilidad peatonal y ciclista en el reparto modal en detrimento del vehículo privado.</p> <p>Reto 7: Aumentar los niveles de sensibilización ciudadana.</p> <p>Reto 8: Aumentar el uso del transporte sostenible en la zona.</p>	OT2D1, OT2D2, OT9D2, OT9D4, OT9D7		Impulsar nuevas alternativas de desplazamiento sostenible y accesible.	LA 2: Mejoras de la movilidad urbana e interurbana en Jinámar.	Longitud de pistas para bicicletas Usuarios de talleres de movilidad urbana sostenible
<p>Reto 4: Aprovechamiento económico de los recursos e infraestructuras vinculadas con el mar</p> <p>Reto 5: Promover la explotación turística de recursos naturales y culturales del municipio de manera sostenible.</p> <p>Reto 10: Aumentar la integración del territorio revitalizando los recursos naturales y culturales que</p>	OT4O1, OT6F2, OT6D2, OT9O1, OT4D1, OT6D2, OT9F1, OT9O2		Revitalizar los recursos naturales en mal estado de conservación para su explotación turística sostenible y la integración social de los habitantes del área funcional	LA 3: Promoción y rehabilitación del entorno natural metropolitano LPGC-Telde	Resultados de la explotación sostenible turística



hagan atractiva la visita a la zona para otros isleños.						
Reto 3: Fomentar la empleabilidad de la población. Especialmente de las mujeres.	OT2D1, OT2D2, OT9D2, OT9D4, OT9D7	OT2A2, OT9F2, OT9D3, OT9D6,		Asegurar la integración de personas en riesgo de exclusión social.	LA 4: Actividades de atención integral a infancia, familias y madres jóvenes en Jinámar	Número de beneficiarios
Reto 11: Aumentar la cohesión social con otros barrios de la zona metropolitana Reto 12: Reducir el aislamiento interno y externo de Jinámar	OT9A1, OT9D4, OT9D5	OT9D3, OT9D6,		Asegurar la integración de personas en riesgo de exclusión social a través de la relación con los recursos naturales	LA 5: Acciones dirigidas a promoción de la salud y prevención de a las adicciones a través de la educación ambiental	Número de usuarios de los programas de los programas de apoyo.

Aspectos comunes a todas las líneas de actuación:

En relación a los **criterios generales de selección y admisibilidad** de operaciones comentar que, a propuesta de los diferentes entes responsables de la correspondiente línea de actuación, así como aquellos agentes que pudieran considerarse de especial relevancia para la selección de las operaciones en función del Objetivo Temático del área de sus competencias, la selección atenderá a:

- Principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección, capacidad de los beneficiarios para implementarlos y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos.
- Correspondencia con la línea, objetivo, y retos identificados para el área urbana afectada, y contribuir de manera efectiva tanto a la Estrategia DUSI como al Programa Operativo.
- Medición a través de los indicadores de productividad incluidos en la estrategia DUSI 2014-2020, y coherencia con los Objetivos Temáticos en los que se engloba la actuación.
- Publicación de la EDUSI en la web de los Ayuntamientos de Telde y Las Palmas de Gran Canaria, con el fin de fomentar la participación y permitir la consulta pública de la ciudadanía.

En relación a la priorización de las operaciones, con criterio general, se priorizarán aquellas operaciones que tengan un impacto directo sobre el indicador de resultado del Objetivo Específico en el cual se incluye cada línea de actuación. También aquellas operaciones que contribuyan a afrontar alguna problemática identificada, de una forma integrada, o muestren vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes, así como aquellas que apoyen alguno de los principios horizontales del Crecimiento Urbano Sostenible y los objetivos transversales (Desarrollo sostenible, Igualdad de oportunidades y no discriminación, Igualdad entre hombres y mujeres, Cambio demográfico, Accesibilidad, Mitigación y adaptación al cambio climático).

Todas las operaciones seleccionadas tendrán que contar con objetivos comunes definidos por las dimensiones en las que se integra la estrategia, se han concentrado características particulares con el fin de determinar la clasificación de las líneas de actuación que agruparán dichas operaciones, y que configurarán la EDUSI del “Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde”

Una vez definidas las líneas en el Plan de Implementación e independientemente del área donde se ejecute la operación así como el beneficiario objeto de la misma (Telde o Las Palmas de Gran Canaria), el Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria garantizará la existencia de crédito suficiente para cumplir con las necesidades de financiación descritas a continuación:

Objetivo Temático OT2	Prioridad de Inversión PI 2c	Objetivo Específico OE 2.3.3.										
Línea 1		Actuaciones orientadas a garantizar la alfabetización digital y el uso de la Administración Electrónica.										
<p>Justificación: Con un 37% de paro y un 42% del total de habitantes no supera los estudios obligatorios se presenta como necesario formar en las nuevas tecnologías a varios niveles. Desde la alfabetización digital básica destinada a que toda la población pueda ser activa en administración electrónica y participación. Para personas con un nivel base, el aprendizaje por servicio, orientado a la especialización y la profundización en distintos ítems (como la programación, el marketing online...) puede ser la puerta a continuar su propia formación o adquirir habilidades para mejorar su empleabilidad.</p>												
<p>Objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aumentar la capacitación TIC de la población del Área Metropolitana. 2) Mejorar la empleabilidad de la población del Área Metropolitana. 3) Impulsar la formación online como alternativa a la presencial en aquellas circunstancias personales que lo hagan recomendable. 												
<p>Descripción: Equitación material y personal para la administración de cursos de capacitación TIC a distintos niveles. La línea pretende cubrir desde las necesidades básicas de conocimiento de nuevas tecnologías y ser flexible para avanzar hacia cursos especializados que pongan en valor la formación en nuevas tecnologías y se adapten a las necesidades de las empresas locales.</p>												
<p>Procedimiento de selección de las operaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Se impartirán sesiones formativas de alfabetización digital a los segmentos de la población menos propensa al uso de las TIC ❖ Se valorará la opinión y propuestas de capacitación concreta por parte de las empresas locales. ❖ Se fomentará la participación en ambos tipos de cursos de madres o padres monoparentales jóvenes como alternativa educacional que permita la conciliación. 												
<p>Principios Horizontales y Objetivos transversales:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación</td> <td>Esta línea se promocionará especialmente entre las mujeres que por su situación familiar les resulte difícil conciliar la formación o la vida laboral con la familiar.</td> </tr> <tr> <td>Desarrollo sostenible</td> <td>Cambiar la forma de relacionarse con las nuevas tecnologías no es un elemento aislado, sino que provoca un cambio cultural, exponiendo las ventajas que ofrecen los medios electrónicos y aumentando la confianza en los mismos. Por tanto, a través de este factor de cambio se pretende extender el uso de la tecnología para mejorar la gestión urbana.</td> </tr> <tr> <td>Accesibilidad</td> <td>Se promoverá como beneficiarios de estos cursos a personas con movilidad reducida, dado que los empleos tecnológicos permiten una mayor inserción laboral de estas personas.</td> </tr> <tr> <td>Cambio demográfico</td> <td>Especialmente para las personas ancianas es importante la alfabetización digital, ya que por lo general los desplazamientos son más arduos para ellos, y gracias a las nuevas tecnologías pueden reducirse los desplazamientos.</td> </tr> <tr> <td>Mitigación y adaptación al cambio climático</td> <td>La tecnología permite una gestión más eficiente de los recursos y una reducción de desplazamientos que reduce las emisiones de CO2, igualmente la capacitación TIC, dirige la economía hacia sectores más sostenibles que no producen tanto impacto medioambiental como las actividades industriales o agrarios.</td> </tr> </tbody> </table>			Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Esta línea se promocionará especialmente entre las mujeres que por su situación familiar les resulte difícil conciliar la formación o la vida laboral con la familiar.	Desarrollo sostenible	Cambiar la forma de relacionarse con las nuevas tecnologías no es un elemento aislado, sino que provoca un cambio cultural, exponiendo las ventajas que ofrecen los medios electrónicos y aumentando la confianza en los mismos. Por tanto, a través de este factor de cambio se pretende extender el uso de la tecnología para mejorar la gestión urbana.	Accesibilidad	Se promoverá como beneficiarios de estos cursos a personas con movilidad reducida, dado que los empleos tecnológicos permiten una mayor inserción laboral de estas personas.	Cambio demográfico	Especialmente para las personas ancianas es importante la alfabetización digital, ya que por lo general los desplazamientos son más arduos para ellos, y gracias a las nuevas tecnologías pueden reducirse los desplazamientos.	Mitigación y adaptación al cambio climático	La tecnología permite una gestión más eficiente de los recursos y una reducción de desplazamientos que reduce las emisiones de CO2, igualmente la capacitación TIC, dirige la economía hacia sectores más sostenibles que no producen tanto impacto medioambiental como las actividades industriales o agrarios.
Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Esta línea se promocionará especialmente entre las mujeres que por su situación familiar les resulte difícil conciliar la formación o la vida laboral con la familiar.											
Desarrollo sostenible	Cambiar la forma de relacionarse con las nuevas tecnologías no es un elemento aislado, sino que provoca un cambio cultural, exponiendo las ventajas que ofrecen los medios electrónicos y aumentando la confianza en los mismos. Por tanto, a través de este factor de cambio se pretende extender el uso de la tecnología para mejorar la gestión urbana.											
Accesibilidad	Se promoverá como beneficiarios de estos cursos a personas con movilidad reducida, dado que los empleos tecnológicos permiten una mayor inserción laboral de estas personas.											
Cambio demográfico	Especialmente para las personas ancianas es importante la alfabetización digital, ya que por lo general los desplazamientos son más arduos para ellos, y gracias a las nuevas tecnologías pueden reducirse los desplazamientos.											
Mitigación y adaptación al cambio climático	La tecnología permite una gestión más eficiente de los recursos y una reducción de desplazamientos que reduce las emisiones de CO2, igualmente la capacitación TIC, dirige la economía hacia sectores más sostenibles que no producen tanto impacto medioambiental como las actividades industriales o agrarios.											
<p>Problemas/ Retos asociados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reto 1: Conseguir plataformas de participación en el que los habitantes del mismo barrio puedan opinar y decidir como una única población. • Reto 2: Mejorar capacitación poblacional en materia TIC. 												
<p>Relación con el análisis DAFO: OTF2F1, OT2O1, OT2D1, OT2A1, OT2D2, OT2A2, OT2D3</p>												

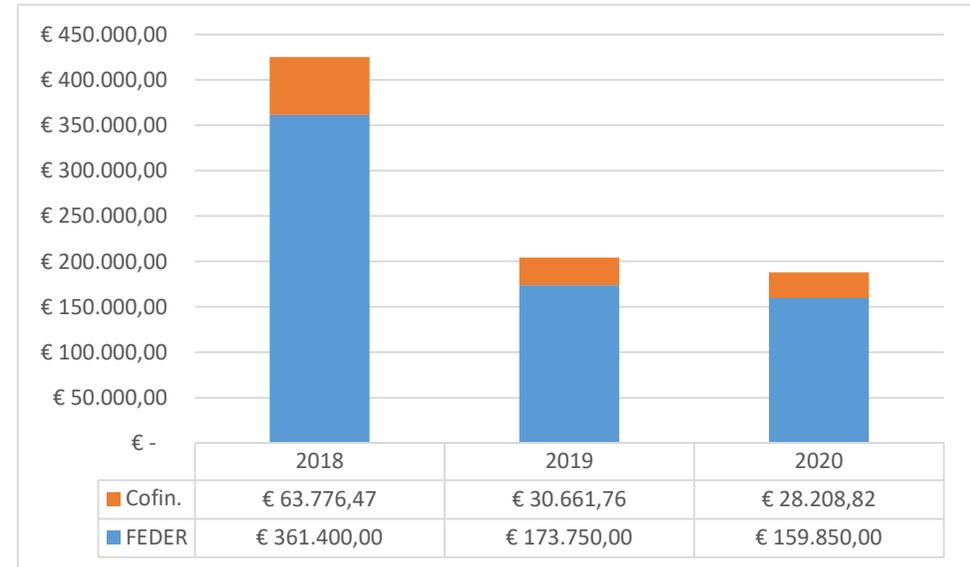
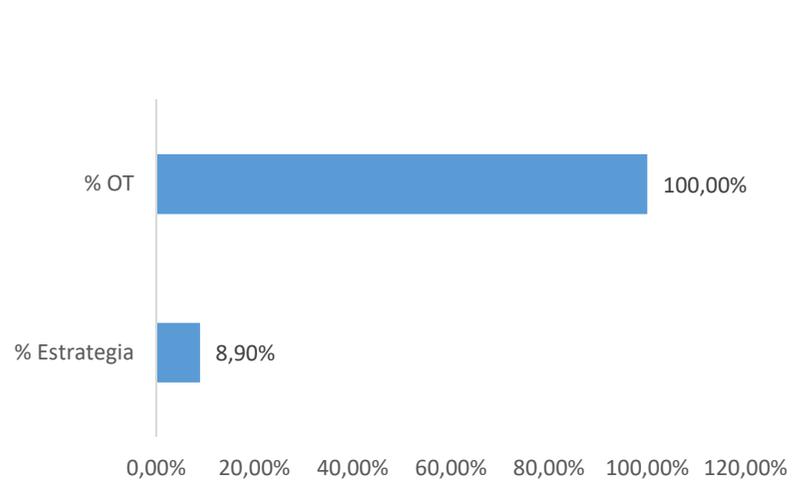
Sinergias con otras líneas:

- Creará sinergias con la LA 2, al reducir desplazamientos y por tanto emisiones de CO2.
- Con la LA4 y 5, ya que todas se dirigen a evitar la exclusión social.

Beneficiario/s: Ayuntamiento de Telde

Presupuesto: 817.647,06 €	Fuentes de financiación:	Porcentaje de financiación:	Inversión:
	Ayuntamiento de Las Palmas de GC	15%	122.647,06 €
	FEDER	85%	695.000,00 €

Programa de ejecución y financiación:



Cronograma

Hitos	Horizonte temporal-Cronograma					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023

				T1	T2	T3	T4																	
Ejecución operativa de las Líneas de actuación																								
OT2	OE.2.3.3.	LA.01	Planificación																					
			Ejecución																					
			Evaluación																					

Objetivo Temático	Prioridad de Inversión	Objetivo Específico
OT 4	PI 4e	OE 4.5.1
Línea 2	Mejoras de la movilidad urbana e interurbana.	
<p>Justificación:</p> <p>Actualmente, dada la falta o el bajo estado de conservación de aceras, así como la inexistencia de vías adecuadas para el uso de la bicicleta, provocan el aislamiento de Jinámar y el uso del vehículo privado para distancias mínimas. El aislamiento se sufre con respecto a varios de los recursos con los que cuenta la zona. En concreto, los centros comerciales de la zona y la playa más cercana son hoy por hoy prácticamente inaccesibles sin usar el vehículo privado, estando a menos de 3 km del interior del barrio de Jinámar.</p> <p>Con este aislamiento como carácter definidor de toda la zona metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Jinámar va a ser necesario más que la adaptación de infraestructuras para provocar un cambio en los hábitos de movilidad de las personas.</p>		
<p>Objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mejorar las conexiones con los recursos de la zona 2) Reducción de emisiones contaminantes de los vehículos 3) Propiciar el turismo activo 4) Conexión con otros tramos ciclistas favoreciendo así la ampliación de la zona de movilidad en este medio 		
<p>Descripción:</p> <p>Ampliación del proyecto del corredor peatonal Jinámar-Las Terrazas para añadirle un carril bici, que permita la conexión ciclista hasta la playa de Bocabarranco y conecte con el paseo ciclista que unirá la avenida marítima de Las Palmas de Gran Canaria y la de Telde, favoreciendo el transporte urbano e interurbano sostenible.</p> <p>Realización de talleres en movilidad sostenible y educación viaria para la concienciación ciudadana en el uso del transporte limpio, educación viaria y la cercanía de recursos naturales conectados por el corredor peatonal o ciclista como la Playa de Bocabarranco o el hábitat de la especie Lotus Kunkelii, declarada de interés científico.</p>		

Procedimiento de selección de las operaciones:

- ❖ Se realizará estudio del terreno y se coordinarán acciones con el Gobierno de Canarias para discernir la opción más favorable en cuanto al trazado del carril.
- ❖ Se priorizarán talleres que fomenten la cohesión social con otros barrios, promoviendo talleres escolares realizados conjuntamente con centros educativos de otros barrios de la Zona Metropolitana

Principios Horizontales y Objetivos transversales:

Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	La paridad existente en la división de sexos en la población permite que una actuación enfocada a la mejora general del sistema de transportes y la movilidad produzca un impacto a la totalidad de la población, sin trato diferencial según el sexo.
Desarrollo sostenible	Una ciudadanía concienciada y con los medios para fomentar una movilidad más sostenible conlleva un desarrollo más sostenible.
Accesibilidad	El apoyo al corredor peatonal y su ampliación para proveerlo de carril bici va a mejorar la movilidad de las personas con movilidad reducida al contar con largas zonas peatonales sin barreras urbanas.
Cambio demográfico	Igualmente será más fácil el movimiento de personas de avanzada edad por áreas peatonalizadas.
Mitigación y adaptación al cambio climático	Fomentar el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal reduce la dependencia al vehículo privado y por lo tanto, su menor uso provocará un descenso de las emisiones de CO2.

Problemas/ Retos asociados:

- **Reto 6:** Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del tráfico rodado y aumentar la contribución de la movilidad peatonal y ciclista en el reparto modal en detrimento del vehículo privado.
- **Reto 7:** Aumentar los niveles de sensibilización ciudadana.
- **Reto 8:** Aumentar el uso del transporte sostenible en la zona.

Relación con el análisis DAFO: OT4O1, OT4F1, OT4F2, OT4D1, OT4A1, OT4D3, OT6A2, OT6F1, OT6F2, OT6D1, OT6A2, OT9F1, OT9O1, OT9O2, OT9O3, OT9D6

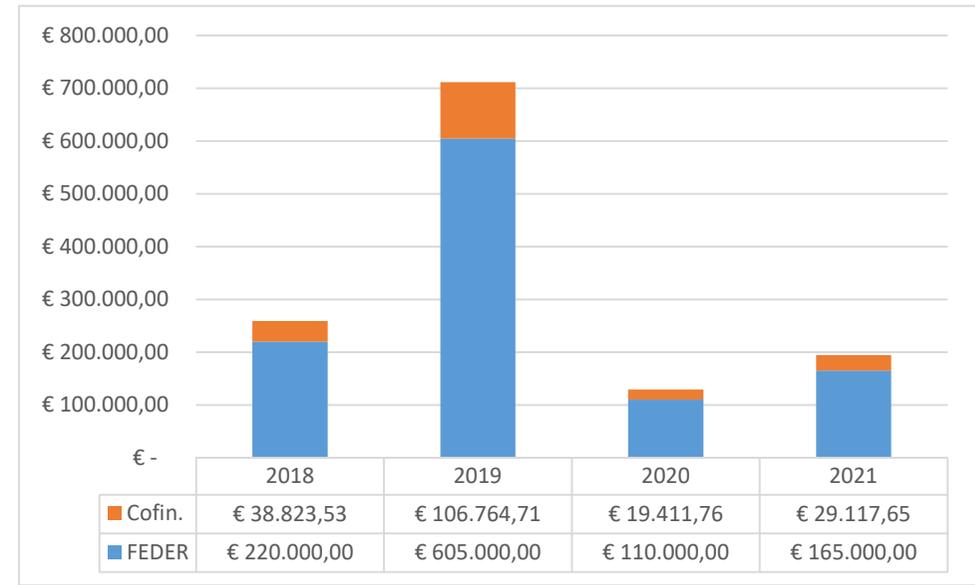
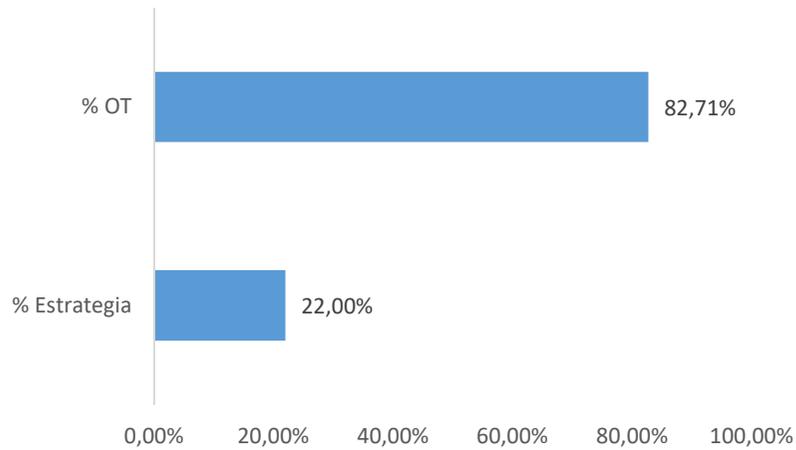
Sinergias con otras líneas:

- Creará sinergias con la LA 1, ya que al reducir aquellos desplazamientos, promueve la movilidad sostenible.
- Creará sinergias con la LA 3 ya que el carril ciclista desemboca en la playa Bocabarranco facilitando su acceso de manera sostenible.

Beneficiario/s: Ayuntamiento de Telde

Presupuesto: 1.294.117,65 €	Fuentes de financiación:	Porcentaje de financiación:	Inversión:
	Ayuntamiento de Las Palmas de GC 	15%	194.117,65 €
	FEDER 	85%	1.100.000,00 €

Programa de ejecución y financiación:



Cronograma

Hitos				Horizonte temporal-Cronograma																							
				2018				2019				2020				2021				2022				2023			
				T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Ejecución operativa de las Líneas de actuación																											
OT4	OE.4.5.1	LA.03	Planificación																								
			Ejecución																								

Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Al existir una situación de paridad en el número de hombres y mujeres en Jinámar, los beneficios de la rehabilitación del entorno natural y beneficiará por igual a mujeres y hombres.
Desarrollo sostenible	La puesta en valor y la conservación del patrimonio natural fomenta un desarrollo sostenible, sobre todo al conseguir una sociedad orgullosa de sus activos culturales y conocedora del valor ecológico de su entorno.
Accesibilidad	En el acondicionamiento del litoral se tendrá especialmente en cuenta que esté adaptada a personas con movilidad reducida, asegurando su accesibilidad.
Cambio demográfico	El acondicionamiento del litoral con sensibilidad por la accesibilidad, facilitará igualmente a las personas de avanzada edad el disfrute del litoral
Mitigación y adaptación al cambio climático	La protección del medio natural, pone en valor las recursos naturales impidiendo que estos se degraden por el abandono y fomenta una sociedad más consciente de la importancia del entorno.

Problemas/ Retos asociados:

Reto 4: Aprovechamiento económico de los recursos e infraestructuras vinculadas con el mar

Reto 5: Promover la explotación turística de recursos naturales y culturales del municipio de manera sostenible.

Reto 10: Aumentar la integración del territorio revitalizando los recursos naturales y culturales que hagan atractiva la visita a la zona para otros isleños.

Relación con el análisis DAFO: OT4O1, OT4D1, OT6F2, OT6D2, OT6D2, OT9F1, OT9O1, OT9O2

Sinergias con otras líneas:

Crea sinergias con la línea 2, dado que ésta conecta el litoral con el interior del barrio de Jinámar, facilitando su accesibilidad.

Crea sinergias con la línea 5, dado que será escenario de varias de las actividades de ésta línea, fomentando la educación ambiental, la educación en valores y la cohesión social.

Beneficiario/s: Ayuntamiento de Telde

Presupuesto: 1.476.470,59 €	Fuentes de financiación:	Porcentaje de financiación:	Inversión:
	Ayuntamiento de Las Palmas de GC 	15%	221.470,59 €
	FEDER 	85%	1.255.000,00 €

Programa de ejecución y financiación:

Objetivo Temático	Prioridad de Inversión	Objetivo Específico
OT9	PI 9b	OE 9.8.2
Línea 4	Actividades de atención integral a infancia, familias y madres jóvenes	
<p>Justificación:</p> <p>En el área funcional de la DUSI, y especialmente en Jinámar, la sociedad lugareña vive abstraída de su contexto. Los índices de marginalidad son muy altos, contagiándose entre generaciones. Es una proporción muy alta la de familias que no pueden o no quieren hacerse cargo de los menores con los conviven. Es igualmente alto el porcentaje de madres adolescentes, que se ven con un menor a cargo (el padre no se involucra en muchos de los casos) sin estudios ni profesión, con la consecuente dificultad. A través de esta ayuda, que también busca el desarrollo del talento como herramienta para el empoderamiento de las mujeres y al facilitarles la vida familiar se pretende mejorar la empleabilidad de las mujeres.</p>		
<p>Objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inclusión social 2) Desarrollo integral de los niños mediante la intervención educativa 3) Disminución del absentismo laboral 4) Educar en hábitos saludables 5) Preparación para ofrecer un hogar propicio para el desarrollo de los menores. 6) Alfabetización digital 		
<p>Descripción:</p> <p>Asistencia a niños y sus familias en el centro de día.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trabajo con niños y jóvenes que están en riesgo de perder el cuidado de sus padres o que ya lo han perdido mediante líneas de acción en protección y prevención. Con ejes transversales en educación ambiental y valores • Atención y orientación escolar • Programa de animación de la lectura • Educación afectivo-sexual • Educación vial • Programa de inteligencia Harvard • Taller de robótica • Competencia Digital • Servicio de comedor <p>Atención integral a madres jóvenes.</p>		
<p>Procedimiento de selección de las operaciones:</p>		

- ❖ Se tendrán en cuenta las orientaciones generales de las áreas de igualdad de los Ayuntamientos de Telde y Las Palmas de Gran Canaria respecto a la necesidad de un Plan de Acción conjunto y un diagnóstico socioeconómico de los grupos objeto y de las infraestructuras existentes y necesarias.
- ❖ Se tendrán en cuenta las opiniones de los actuales beneficiarios, empleados y voluntarios actuales del proyecto para buscar posibles mejoras

Principios Horizontales y Objetivos transversales:

Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Esta actuación contribuye de forma directa al principio de igualdad al abordar las desigualdades existentes entre hombres y mujeres, apoyando especialmente a las madres jóvenes y las familias monoparentales (mayoritariamente madre soltera) que con escasos recursos tenga dificultades para ofrecer un hogar apropiado para los menores a su cargo.
Desarrollo sostenible	Una ciudadanía donde exista un mayor porcentaje de población femenina con formación y motivada por las posibilidades de acceder a empleos será también una ciudadanía con mayores conocimientos y mayor conciencia social y medioambiental, lo que repercutirá en un desarrollo más sostenible.
Accesibilidad	En la metodología y la orientación de la selección de beneficiarios para esta medida se asegurará la igualdad de participación a personas con movilidad reducida.
Cambio demográfico	Una mayor empleabilidad de las mujeres jóvenes, reducirá la carga de responsabilidad de varias generaciones que pesa ahora sobre muchos abuelos de Jinámar, comprometiendo en menor medida la dependencia de las ayudas sociales en la vejez.
Mitigación y adaptación al cambio climático	Una población mejor formada es también una población más concienciada por los problemas de la sociedad, más actualizada, y más propensa a ser sensibles ante campañas para combatir el cambio climático. Una sociedad con mayor capacitación en TIC será más permeable y se adaptará con mayor rapidez a las plataformas Smart, facilitando una gestión más eficiente y sostenible del entorno urbano.

Problemas/ Retos asociados:

- **Reto 3: Fomentar la empleabilidad de la población. Especialmente de las mujeres.**

Relación con el análisis DAFO: OT2D1, OT2A2, OT2D2, OT9F2, OT9D2, OT9D3, OT9D4, OT9D6, OT9D7

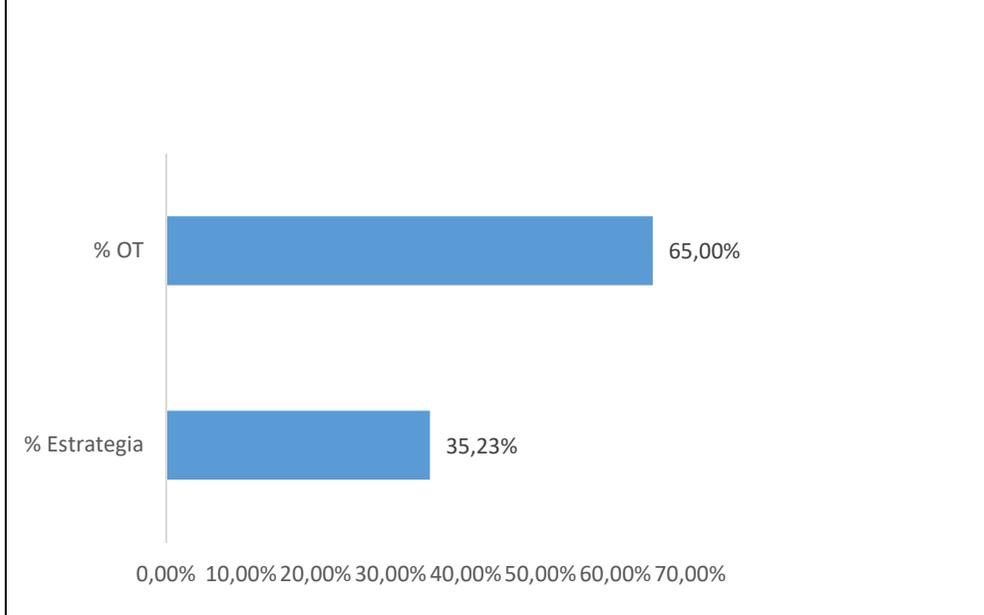
Sinergias con otras líneas:

- Creará sinergias con la LA 1, ya que la capacitación en TIC se fomentan mutuamente.
- Creará sinergias con la LA 2, dado el carácter transversal en educación ambiental y viaria
- Creará sinergias con la LA5, ya que ambas tratan, desde distinta perspectiva de disminuir el fracaso escolar y la prevención a la exclusión social.

Beneficiario/s: Ayuntamiento de Telde y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Presupuesto: 1.782.352,94 €	Fuentes de financiación:	Porcentaje de financiación:	Inversión:
	Ayuntamiento de Las Palmas de GC 	15%	267.352,94 €
	FEDER 	85%	1.515.000,00 €

Programa de ejecución y financiación:



Cronograma

Hitos				Horizonte temporal-Cronograma																																				
				2018				2019				2020				2021				2022				2023																
				T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4													
Ejecución operativa de las Líneas de actuación																																								
OT9	OE.9.8.2	LA.02	Planificación	█	█																																			
			Ejecución			█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
			Evaluación																																					█

Objetivo Temático	Prioridad de Inversión	Objetivo Específico		
OT 9	PI 9b	OE 9.8.2		
Línea 5	Acciones dirigidas a promoción de la salud y prevención de a las adicciones a través de la educación ambiental..			
<p>Justificación:</p> <p>Yrichen es la fundación es el centro de referencia en Gran Canaria en materia de adicciones, tanto en prevención, en la asistencia durante la desintoxicación y en la ayuda integral en la reinserción social. Dentro de los distintos proyectos de la asociación, el Programa “Pre-vente” es un proyecto orientado al desarrollo de procesos de sensibilización entorno a los riesgos asociados al consumo de drogas en la comunidad del barrio de Jinámar. Además de la financiación para el mismo, quiere ampliar sus líneas de acción y desarrollar de forma específica acciones dirigidas al entorno de Jinámar (en contextos comunitarios, familiares y escolares) a partir del deporte al aire libre, fomentando la educación en valores, la educación ambiental y la promoción de la salud.</p>				
<p>Objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Disminuir el abandono escolar 2) Prevenir las adicciones 3) Ofrecer una ayuda integral en el ambiente de los usuarios 4) Fomentar la convivencia pacífica 				
<p>Descripción:</p> <p>Actividades lúdico-deportivas con jóvenes de distintas procedencias fomentando la cohesión social al aire libre. Educación a través de los valores del deporte. Promoción de la vida saludable.</p>				
<p>Procedimiento de selección de las operaciones:</p> <p>❖ Se tendrán en cuenta las recomendaciones de los servicios sociales de ambos municipios y la propia Fundación Yrichen para la conveniencia de un plan de acción conjunto y la determinación de los grupos prioritarios para recibir ayuda.</p>				
<p>Principios Horizontales y Objetivos transversales:</p> <table border="1" data-bbox="96 1173 2139 1284"> <tr> <td data-bbox="96 1173 548 1284">Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación</td> <td data-bbox="548 1173 2139 1284">Al existir una situación de paridad en el número de hombres y mujeres en Jinámar, las actuaciones de prevención afectarán por igual a ambos sexos. Además, debe tenerse en cuenta que dentro de cada proyecto, Yrichen incorpora como principio la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y la no discriminación.</td> </tr> </table>			Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Al existir una situación de paridad en el número de hombres y mujeres en Jinámar, las actuaciones de prevención afectarán por igual a ambos sexos. Además, debe tenerse en cuenta que dentro de cada proyecto, Yrichen incorpora como principio la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y la no discriminación.
Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Al existir una situación de paridad en el número de hombres y mujeres en Jinámar, las actuaciones de prevención afectarán por igual a ambos sexos. Además, debe tenerse en cuenta que dentro de cada proyecto, Yrichen incorpora como principio la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y la no discriminación.			

Desarrollo sostenible	Una sociedad con mayor formación y con menos conflictividad derivada de las adicciones, es una sociedad más propicia a entender los valores del desarrollo sostenible.
Accesibilidad	Se fomentará la participación ciudadana de colectivos representativos de personas con movilidad reducida.
Cambio demográfico	Una sociedad mejor formada y con menor conflictividad derivada de las adicciones, tiene más posibilidades de reducir el desempleo y por tanto con las contribuciones del segmento en edad de trabajar, aliviar la presión piramidal sobre las rentas de jubilación.
Mitigación y adaptación al cambio climático	Una población mejor formada es también una población más concienciada por los problemas de la sociedad, más actualizada, y más propensa a ser sensibles ante campañas para combatir el cambio climático.

Problemas/ Retos asociados:

Reto 11: Aumentar la cohesión social con otros barrios de la zona metropolitana

Reto 12: Reducir el aislamiento interno y externo de Jinámar

Relación con el análisis DAFO: OT9A1, OT9D3, OT9D4, OT9D6, OT9D5

Sinergias con otras líneas:

- Encuentra sinergias con la LA 4, al buscar ambas prevenir de la exclusión social. Estas dos líneas tienen dos targets distintos, lo que permite crear sinergias ampliando el espectro de beneficiarios en común.
- La LA3, que acondicionará el escenario de muchas de las actuaciones deportivas del programa.

Beneficiario/s: Ayuntamiento de Telde y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Presupuesto: 511.764,71 €	Fuentes de financiación:	Porcentaje de financiación:	Inversión:
	Ayuntamiento de Las Palmas de GC 	15%	76.764,71 €
	FEDER 	85%	435.000,00 €

Programa de ejecución y financiación:

9.2. Programación financiera de las actuaciones

Este apartado se dedicará a la exposición del **plan financiero anual de la Estrategia por cada línea de actuación**, para el periodo 2017-2023, el cual se muestra a continuación.

OT	PI	OE	LA	2018		2019		2020		2021		2022		2023		Total	
				Cofin.	FEDER	Cofin.	FEDER	Cofin.	FEDER	Cofin.	FEDER	Cofin.	FEDER	Cofin.	FEDER	Cofin.	FEDER
OT2	2C	2.3.3	LA1:	63.776 €	361.400 €	30.662 €	173.750 €	28.209 €	159.850 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	122.647 €	695.000 €
OT4	4E	4.5.1	LA2:	38.824 €	220.000 €	106.765 €	605.000 €	19.412 €	110.000 €	29.118 €	165.000 €					194.118 €	1.100.000 €
OT6	6C	6.3.4	LA 3	88.588 €	502.000 €	44.294 €	251.000 €	22.147 €	125.500 €	22.147 €	125.500 €	22.147 €	125.500 €	22.147 €	125.500 €	221.471 €	1.255.000 €
OT9	9B	9.8.2	LA4:	45.450 €	257.550 €	72.185 €	257.550 €	45.450 €	257.550 €	45.450 €	257.550 €	45.450 €	257.550 €	13.368 €	227.250 €	267.353 €	1.515.000 €
OT9	9B	9.8.2	LA5:	15.353 €	87.000 €	11.515 €	65.250 €	11.515 €	65.250 €	11.515 €	65.250 €	11.515 €	65.250 €	15.353 €	87.000 €	76.765 €	435.000 €

9.3. Coherencia del Plan de Implementación de la Estrategia

Este apartado busca mostrar la alineación del diseño de las líneas de actuación y los objetivos temáticos a los que contribuyen, con La concentración temático exigida para el desarrollo de la Estrategia. Así pues, se ha considerado durante el diseño del Plan de Implementación, la obtención de una asignación presupuestaria coherente con los objetivos de la Estrategia, dentro del marco de los requerimientos del POCS.

OT	Línea de actuación	Presupuesto	% sobre el presupuesto de la DUSI	Justificación
2	LA 1: Actuaciones orientadas a garantizar la alfabetización digital y el uso de la Administración Electrónica.	817.647,06. €	13,9%	El presupuesto se compone de la adquisición de equipo y la planificación e impartición de distintos cursos adaptados a las distintas necesidades de los usuarios y de las recomendaciones de las empresas locales.
4	LA 2: Mejoras de la movilidad urbana e interurbana.	1.294.117,65 €	22,0%	Son varios los objetivos derivados de esta acción, sobre todo se pretende reducir la dependencia del vehículo privado, reduciendo así las emisiones

				contaminantes, pero además se quiere conectar al vecino con su entorno natural, favorecer los proyectos de llevados a cabo por otros organismos para asegurar la coordinación en el futuro y crear áreas de encuentro vecinal. Por tanto, el presupuesto será utilizado para la construcción del carril bici y para talleres y actividades de promoción de la movilidad sostenible sobre el mismo.
6	LA 3: Promoción y rehabilitación del entorno natural metropolitano LPA-Telde.	1.476.470,59 €	25,1%	Como partida presupuestaria compone la planificación para rehabilitación ambiental de la zona y el acondicionamiento para la práctica de deportes acuáticos. Lleva un gran peso del presupuesto justificado porque está destinada a crear sinergias y ser punto de encuentro para la cohesión social, uno de los objetivos primordiales de esta estrategia.
9	LA 4: Actividades de atención integral a infancia, familias y madres jóvenes	1.782.352,94 €	30,3%	Esta línea lleva el mayor peso del presupuesto en ayudas porque pretende convertirse en herramienta principal para erradicar varios de los problemas más arraigados en la zona Metropolitana. El número de menores desatendidos, el abandono escolar, la cultura machista la elevadísima tasa de desempleo, especialmente para las mujeres y la escasa formación generalizada. Es un proyecto que empiece por solventar mínimos y que tiene flexibilidad para seguir avanzando de la mano de las necesidades de la población con una amplia gama de valores transversales como el empoderamiento femenino y la educación ambiental.
9	LA 5: Acciones dirigidas a promoción de la salud y prevención de a las adicciones a través de la educación ambiental.	511.764,71 €	8,7%	El número de personas con poli-adicciones y la naturalidad con la que la sociedad de Jinámar se toma el abandono escolar, hacen necesario un programa de prevención que implantado en el ecosistema a través de actividades deportivas. La Fundación Yrichen es referente en la asistencia en adicciones y en el conocimiento de la sociedad de Jinámar y lleva a cabo estos proyectos en la zona para cuyo mantenimiento hasta 2023 y para llegar a la mayor cantidad de beneficiarios necesita la cantidad descrita.

*La suma de porcentajes del total de las líneas de actuación de un Objetivo Temático será al 100% debido a que los gastos de gestión horizontal y del objetivo específico, se encuentran contenidos en el global calculado por línea de actuación.

Proyectos en ejecución o pendientes de ejecución en Jinámar por Telde:

OT	Proyecto	Descripción	Estado
OT9	Mejora de la Empleabilidad de la Población de Barrio de Jinámar	Mejorar el perfil sociolaboral de un grupo de personas con escasos recursos económicos, dotándoles de la formación necesaria que aumente sus posibilidades de empleabilidad.	En ejecución
	Educa Telde	Apoyo Curricular a todas las etapas educativas de Infantil y Primaria	En ejecución
	Servicio de día "Educere"	Recurso fundamentalmente educativo y social, para aquellos menores que lo precisen,	En ejecución
	Centro Integral Infancia y Familias	Garantiza un entorno familiar estable, seguro, afectivo a largo plazo y apoyo a las familias vulnerables para mejorar sus condiciones de vida, previniendo el abandono infantil.	En ejecución
	Atención Integral a madres jóvenes en Jinámar	Apoyo integral a la jóvenes adolescentes en periodo de gestación o con hijos a cargo a fin de mejorar su preparación para afrontar la maternidad.	En ejecución
	"Jinámar 3.0" Uso responsable de las TIC y prevención de adicciones tecnológicas en el barrio de Jinámar	Desarrollo de procesos de sensibilización entorno al fomento de las potencialidades y la prevención de riesgos asociados al uso inadecuado de las TIC.	En ejecución
	"Pre-vente"	Desarrollo de procesos de sensibilización entorno a los riesgos asociados al consumo de drogas en Jinámar.	En ejecución
	Equipos Municipales Especializados en la Atención a la Infancia y la Familia	Intervenciones de carácter preventivo que tienden a reducir las problemáticas psicosociales que inciden negativamente en el menor promoviendo acciones para individuos, grupos y comunidades que permitan fortalecer el tejido social y prevenir así la aparición de posible disfunciones o conductas de riesgo.	En ejecución
	Proyecto Familia	Terapia Familiar estratégica, talleres para la mejora de las relaciones humanas y familiares, programación neurolingüística y resolución de conflictos	En ejecución
	QUIERE-T	Programa para la prevención, atención e intervención contra la violencia de género. Taller de coaching con perspectiva de género para el empoderamiento de la mujer	En ejecución

	EMOCIONA-T	Coaching de inteligencia emocional, a través de la comunicación y el respeto mejorar la convivencia familiar.	En ejecución
OT 4	Vía Peatonal Jíamar-Las Terrazas	Construcción de un Vial Peatonal que una el barrio de Jinámar con el área comercial Las Terrazas.	Pendiente de ejecución
OT 6	Sustitución de Césped Artificial en Campo de fútbol 7 y campo de fútbol 11. Estadio "Pedro Miranda"	Retirada del césped artificial, demolición del pavimento, excavación. Gestión de los residuos de las obras. Instalación de evacuación de aguas, riego del nuevo césped, vallado y colocación del nuevo césped.	Pendiente de ejecución

OT	Inversión Pública	Ayuda FEDER	% de Concentración
OT2	122.647,06€	659.000€	13,9%
OT4	194.117,65€	1.100.000€	22,0%
OT6	221.470,59€	1.255.000€	25,1%
OT9	344.117,65€	1.950.000€	39,0%

SENDA FINANCIERA							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
FEDER	1.427.950 €	1.352.550 €	718.150 €	613.300 €	448.300 €	439.750 €	5.000.000 €
Inversión	251.991 €	265.421 €	126.732 €	108.229 €	79.112 €	50.868 €	882.352,94 €
Senda %	28,6%	27,5%	14,4%	12,13%	9,0%	8,3%	100,0%
Acum. %	28,6%	56,1%	70,4%	82,7%	91,7%	100,0%	

La mayor partida presupuestaria pertenece al ámbito social ya que en toda la zona funcional, pero especialmente en Jinámar los índices de marginalidad son muy elevados. Desde las instituciones a menudo se ha olvidado trabajar con las personas. Muchas acciones son posibles para mejorar la vida en el Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde, sin embargo, el cuello de botella más estrecho lo encontramos en una sociedad aislada y acostumbrada a convivir con el abandono escolar, el paro, las drogas y el vandalismo. Por ello es importante ofrecer asistencia integral no paternalista, sino desde las asociaciones que conocen el terreno y que lo que pretenden no es el adoctrinamiento de una sociedad que es el resultado de sus nefastas circunstancias. Lo que pretenden estas líneas es ser las herramientas para que sean las propias personas las que puedan tomar las decisiones sobre sus opciones de vida desde el conocimiento de causa de que hay oportunidades para ellos.

Hitos			Horizonte Temporal-Cronograma																							
			2018				2019				2020				2021				2022				2023			
			T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Fase previa																										
Evento de presentación de la Estrategia																										
Definición del Plan de Comunicación																										
Creación de la Unidad Gestora																										
Creación de los órganos de ejecución y seguimiento de la Estrategia: Unidad Ejecutora de Operaciones y Oficina de Apoyo a la Gestión.																										
Creación del órgano de control de la Estrategia: la Oficina de Verificación y Control																										
Ejecución operativa de las Líneas de actuación																										
OT2	OE 2.3.3	LA 1: Actuaciones orientadas a garantizar la alfabetización digital y el uso de la Administración Electrónica.	Planificación																							
			Ejecución																							
			Evaluación																							
OT4	OE 4.5.1	LA 2: Mejoras de la movilidad urbana e interurbana.	Planificación																							
			Ejecución																							
			Evaluación																							
OT6	OE 6.3.4	LA 3: Promoción y rehabilitación del entorno natural metropolitano LPA-Telde	Planificación																							
			Ejecución																							
			Evaluación																							
OT9	OE 9.8.2	LA 4: Actividades de atención integral a infancia, familias y madres jóvenes	Planificación																							
Administración Electrónica.																										
LA 2: Mejoras de la movilidad urbana e interurbana.			T2	2018	T4	2021															Esta actuación cuenta con un periodo de duración medio. Necesita de un periodo de planificación y coordinación de acciones con el Gobierno de Canarias, una vez realizadas las obras del carril bici, el proyecto perdura en el tiempo orientado a promover el uso del carril a través de talleres y actividades de movilidad sostenible.					
LA 3: Promoción y rehabilitación del			T1	2018	T4	2020															Las obras para la rehabilitación, si bien entre el primer año se pretende realizar la mayor parte de las obras para la rehabilitación y acondicionamiento, el cuidado					

entorno natural metropolitano LPA- Telde.						del medio requiere el medio plazo, así como las actividades para la promoción de los recursos naturales.
LA 4: Actividades de atención integral a infancia, familias y madres jóvenes	T1	2018	T4	2023		Es el programa con la apuesta más fuerte por parte de la estrategia, necesita prolongarse en el tiempo porque pretende ser una herramienta de fondo, flexible y verdaderamente práctica. Se precisa una adecuada planificación para discernir los beneficiarios target y una constante revisión de contenidos
LA 5: Acciones dirigidas a promoción de la salud y prevención de las adicciones a través de la educación ambiental..	T1	2018	T4	2023		Dada la complejidad del entorno social de Jinámar, los proyectos sociales necesitan extenderse en el tiempo para ser efectivos. En concreto estos proyectos de asistencia integral precisan del acompañamiento en el medio y largo plazo a los beneficiados, dado que los programas cortos en ambientes como el descrito no son efectivos.

9.5. Indicadores de evaluación y seguimiento

Con el fin de garantizar la correcta ejecución de la estrategia, **se establecerá un seguimiento y evaluación centralizado en un equipo de control de proyecto con experiencia en la gestión de fondos europeos, con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos fijados y maximizar las posibilidades de financiación de las operaciones descritas en la estrategia, y aquellas inversiones complementarias que puedan llevarse a cabo dentro del marco estratégico comunitario, y apoyadas por otros instrumentos de financiación europea.**

Así, tal y como se establece en la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre, la Autoridad de Gestión de las ayudas otorgadas con cargo a dicha orden será la Subdirección General de Gestión de FEDER de la Dirección General de Fondos Comunitarios.

Como se expone en el Anexo I de dicha Orden, los Ayuntamientos participarán deberán definir un único órgano de gestión administrativa para las Estrategias, que en este caso será el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Por su parte, el los equipos técnicos de los Ayuntamiento del ámbito de acción, el organismo responsable de la EDUSI, junto con la Oficina de Gestión de la DUSI realizará el seguimiento de la presente Estrategia, así como de las operaciones que en el marco de la misma se lleven a cabo.

Tal y como establecen los requisitos reglamentarios y las orientaciones obtenidas en los diferentes documentos sobre la elaboración de la Estrategia Integrada de Desarrollo Urbano Sostenible, se han establecido una serie de indicadores alineados con los objetivos y descripciones propuestas en el Programa Operativo Plurirregional de Crecimiento Sostenible; y que se han clasificado en:

- Indicadores de productividad por líneas de actuación.
- Indicadores de resultado.
- Indicadores financieros de seguimiento de la ejecución de la estrategia.

Con el fin de realizar una correcta alineación de los mismos con lo dispuesto en el Regl. de Disposiciones Comunes UE N° 1303/2013, con los seleccionados para llevar el seguimiento y evaluación del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible; se ha realizado una selección de indicadores en base a criterios similares a los que han evaluado los indicadores provenientes del programa operativo pluriregional:

- Reflejan el objetivo final del Eje correspondiente.
- Capturan efectos sobre personas/entidades.
- Relevantes para las acciones.
- Sensibles a la política propuesta.
- Cubren el cambio perseguido (a corto/medio plazo) Claridad de los indicadores de realización y resultado.
- Fortaleza de los indicadores.
- La validación estadística de los datos proviene de fuentes fiables y oficiales.
- Las fuentes de datos para los indicadores de resultados están identificadas y están públicamente disponibles.
- Los indicadores son "RACER" (Relevant, Accepted, Credible, Easy, Robust).

**Los indicadores descritos a continuación podrán ser susceptibles de modificación por la oficina de gestión de la estrategia DUSI, si así se requiere para la correcta ejecución del plan de implementación de la misma.*

9.5.1. Indicadores de productividad

	Línea de Actuación	Indicador	Descripción	Metodología de cálculo	Unidad	Valor Inicial	Valor 2023
OT2	LA1	E016	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicios público electrónicos de Smart Cities.	Cálculo basado la cantidad de usuarios cubiertos por el presupuesto	Número	0	800
OT4	LA2	C034	Longitud de pistas para bicicletas y senderos	Cálculo basado en el presupuesto destinado a la línea y el coste estimado de la construcción de un kilómetro de carril bici.	km	0	2,5 Km
OT6	LA2	C009	Aumento del nº de visitas a lugares pertenecientes al patrimonio cultural y natural y atracciones subvencionados	Cálculo basado en la estimación del 20% de la población del área funcional.	Número	0	12.336
OT9	LA4	E059	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en operaciones pertenecientes a estrategias de desarrollo urbano integrado.	Cálculo basado en la estimación de los programas que se podrían llevar a cabo según el presupuesto.	Núm. Personas	0	450
	LA5	E059	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en operaciones pertenecientes a estrategias de desarrollo urbano integrado.	Cálculo basado en la estimación de los programas que se podrían llevar a cabo según el presupuesto.	Núm. Personas	350	800

9.5.2. Indicadores de resultado

Siguiendo el mismo carácter de coherencia y alineación con el programa, los indicadores de resultados han atendido a las siguientes características:

- **Razonables (reasonable):** deben capturar la esencia de un resultado sobre la base de un argumento razonable sobre qué aspecto del resultado está o no representado por el indicador.
- **Normativos (normative)** tienen una interpretación clara y aceptada (por ejemplo, la tendencia hacia una dirección dada del valor del indicador sea un elemento favorable o no)
- **Robustos (robust):** fiables y validados estadísticamente y analíticamente, cuando sea posible, cumpliendo los estándares y metodologías internacionalmente reconocidos
- **Cumplir con la política (responsive to policy):** conectados tanto como sea posible directamente a la política para cuya la valoración se utilizan, pero al mismo tiempo no ser manipulables.
- **Factibles (factible):** construido, en lo posible, sobre datos disponibles, en la medida de que no suponga una carga adicional a la administración pública, empresas y la ciudadanía.

Objeto de debate (debatable) se puede discutir: con prontitud y abiertamente, están a disposición de un público más amplio, con la capacidad de dar lugar a un debate público y ser revisados cuando sea necesario y justificado.

	OE	Indicador	Descripción	Unidad	Valor actual	Valor 2023
OT2	2.3.3	R023M	Porcentaje del número de trámites y gestiones a través de Internet para empresas y ciudadanos sobre el total de trámites y gestiones	%		
OT4	4.5.1	R045C	Nº de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con estrategias DUSI seleccionadas (nº viajes/año)	Número viajes/año	-	
OT6	6.3.4	R063L	Nº de visitantes en las ciudades que cuentan con estrategias DUSI seleccionada	Número visitas/año	0	
	9.8.2	R098A		%	0	450

Porcentaje de personas con acceso a los servicios sociales de ámbito local en ciudades que cuentan con estrategias DUSI seleccionadas

350

800

9.5.3. Indicadores financieros

Siguiendo la lógica de intervención, y una vez establecidas las prioridades de intervención, que acabarán por concretarse en actuaciones y sus operaciones, es necesario medir la evolución de la parte operativa a través de indicadores de gestión o indicadores operativos, tal y como se ha mencionado anteriormente; y adicionalmente incluir indicadores financieros que consigan así una vinculación con el gasto conforme se ejecuta el plan de acción:

	Línea de Actuación	Indicador Financiero	Objetivo 31 Dic 2020 (Ayuda)	Objetivo 2023 (Ayuda)
OT.2	L1: Actuaciones orientadas a garantizar la alfabetización digital y el uso de la Administración Electrónica.	F001	817.647,06 €	817.647,06 €
OT.4	L2: Mejoras de la movilidad urbana e interurbana.	F002	1.100.000 €	1.294.117,65 €
OT.6	L3: Promoción y rehabilitación del entorno natural metropolitano LPGC-Telde.	F004	1.033.529 €	1.476.470,59
OT.9	L4: Actividades de atención integral a infancia, familias y madres jóvenes	F002	935.735 €	1.782.352,94
	L5: Acciones dirigidas a promoción de la salud y prevención de a las adicciones a través de la educación ambiental..	F005	255.882 €	511.764,71

10. Metodología de gestión y despliegue de la estrategia



Tal y como recomienda la Red de Iniciativas Urbanas en su documento de orientaciones para la elaboración de estrategias integradas, a continuación se incluye un resumen con la estructura que se pretende crear para la implementación de la misma; encuadrándose en este caso en un equipo de personal externo especializados en implantación estratégica, gestión de financiación europea, así como reglamentación nacional y comunitaria; siendo coordinada la implantación por el equipo de gestión del Ayuntamiento que asegurará que las previsiones realizadas tanto para la selección, como en el despliegue de las operaciones que se incluyen en las líneas de actuación de la propuesta, cumplen con las condiciones que permitan una evaluación favorable y el cumplimiento de los objetivos establecidos.

El equipo de los Ayuntamientos participante en la estrategia cuenta con la experiencia suficiente en contratación pública, medio ambiente, igualdad de oportunidades y no discriminación, elegibilidad del gasto, información y publicidad y el resto de materias desarrolladas en la presente estrategia que aseguran un óptimo enfoque hacia la implantación de la EDUSI en el Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde.

El Plan de implementación de la EDUSI cuenta con las siguientes fases:

- **Planificación:** Esta fase cuenta con los pasos previos de preparación, aprobación y puesta en marcha de la estrategia. El equipo de gestión de la EDUSI realizará los pasos previos que culminen en aprobar el documento estratégico y las actividades que ayuden a construir y organizar la estructura de gestión necesaria.
- **Selección de operaciones:** se seleccionarán las operaciones atendiendo a los criterios de selección previstos en las líneas de actuación. Además en la medida de lo posible se integrará un enfoque dirigido a cubrir los principios horizontales del Programa Operativo Pluriregional de Crecimiento Sostenible: **igualdad** entre hombres y mujeres y no discriminación, **desarrollo sostenible, accesibilidad, cambio demográfico, mitigación y adaptación al cambio climático.**
- **Despliegue:** en esta fase se desarrollará la implantación de las operaciones que fueron seleccionadas en la fase anterior. El calendario de implantación, así como el ámbito territorial deberá utilizar los mecanismos de coordinación, comunicación interna o/y externa así como de gestión que sean necesarios para garantizar el correcto despliegue de la EDUSI en el Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde.
- **Evaluación:** tras la fase de despliegue y partiendo de la premisa de contar con indicadores de resultado y estratégicos, se desarrollará la evaluación de los resultados obtenidos con el fin de contrastar el avance con los retos a los que la estrategia pretende dirigirse; y proponer tanto nuevas iniciativas como asegurar la sostenibilidad del impacto en el ámbito de actuación.

El Plan de implementación asegurará un proceso de comunicación y participación constante, utilizando las herramientas de gobierno abierto disponibles en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y en el de Telde, que se comprometen a fortalecer lazos de participación y comunicación comunes, garantizando así el traslado de la situación del despliegue e impacto de la estrategia hacia los ciudadanos.

A su vez y de forma constante la oficina técnica controlará el cumplimiento de los indicadores de productividad, financieros y de resultado; con el fin de asegurar el control y corregir las desviaciones conforme al análisis de riesgos realizado, garantizando así el correcto desarrollo de la estrategia.

10.1 Modelo de gobernanza

Para el desarrollo, se ha establecido una estructura organizativa con una gran experiencia en el desarrollo de proyectos en periodos de financiación anteriores. Para la gestión, seguimiento y evaluación de la Estrategia DUSI del Área Metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria-Telde, se contará tanto con una oficina de asistencia técnica de gestión de la estrategia con dedicación completa, como con un grupo de control, con un equipo de trabajo multidisciplinar dotado de una estructura organizativa diferenciada (al igual que con personal con experiencia demostrada en periodos de programación anteriores).

Esta estructura garantizará, tanto en la ejecución como en el despliegue de las operaciones que se seleccionen en torno a esta estrategia, el cumplimiento de la normativa comunitaria.

La estructura que se ha introducido, nace de las disposiciones incluidas en el RDC 1303/2013, ya que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria pasará a definirse como Organismo Intermedio “ligero” para la Gestión de la Estrategia DUSI, con responsabilidades muy focalizadas en la propuesta de operaciones a cofinanciar, pero con la responsabilidad de atender a lo prescrito en el Artículo 125 del RDC 1303/2013 de disposiciones comunes.

Así pues el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, como gestor designado, pasará a gestionar operaciones como beneficiario, como órgano de gestión, e incluso en ocasiones desarrollando ambos perfiles de forma simultánea, por lo que se ha previsto una estructura orgánica adecuada que asegure una separación de funciones, con el fin de poder llevar a cabo las verificaciones y controles que aseguren el despliegue de la estrategia conforme a la reglamentación establecida.

Queda así garantizada la separación de funciones de la Unidad de Gestión, La Unidad de Control y las Unidades de Ejecución, que garantizarán la independencia de las actuaciones, conformando un modelo de gobernanza que, en este caso, dado el carácter pluri-municipal, se configurará tras la aprobación de la estrategia.

Aprobada la Estrategia, se conformará la estructura de gestión de la DUSI y se desarrollarán mecanismos que aseguren la participación de TODOS los agentes que forman parte del modelo de gestión.

Dentro del modelo de gobernanza se establecerá un Modelo de Relaciones de los agentes identificados donde se analizará el papel de cada uno de ellos en la gestión y ejecución del Plan de Implementación (necesidades, demandas, responsabilidades, compromisos, etc.), con el objetivo de definir acciones concretas a realizar, así como la forma en la que se relacionan entre ellos (coordinación, intercambio de información, etc.).

Las funciones de los órganos, comités y agentes involucrados serán detalladas en el Modelo de Gobernanza, elaborado una vez aprobada la estrategia.

Además, las funciones que realizarán estos órganos son las siguientes:

Órgano	Descripción
Comité Directivo	Integrado por ambas Alcaldías, responsables de las Juntas de Gobierno del Ayuntamiento, junto a la dirección técnica del proyecto representada por la Delegación de Fomento. Toma las decisiones sobre los aspectos fundamentales del proyecto y se encarga del seguimiento de la estrategia. Es el máximo órgano de decisión y dirección de la estrategia.
Unidad Gestora (OC)	Es el principal órgano de coordinación de la estrategia será la Unidad u Órgano de Gestión, ya que las funciones que tendrá asignadas le permitirá desempeñar el papel de nodo del resto de componentes de gestión de la estrategia. Sin perjuicio de las posibles modificaciones derivadas de la consideración del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria como “Organismo Intermedio Ligero”, entre las funciones del órgano de gestión podrán destacarse las relacionadas con: <ul style="list-style-type: none"> • La aprobación de operaciones (a proponer al OI, o AG correspondiente) • Desarrollo inicial y aplicación del documento de CSO. • Garantizar que se entrega el documento que establece las condiciones de ayuda (DECA) a los Beneficiarios. • Cerciorarse de que el/los beneficiarios son capaces de cumplir con el DECA. • Garantizar la adecuación de las operaciones y actividades a desarrollar.

	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de los principios generales de promoción de la igualdad entre hombre y mujer, y no discriminación, según el Artículo 7. • Comunicación con otras Administraciones Públicas • Integración territorial de programas, recursos, servicios y priorización de objetivos. • Búsqueda y coordinación de recursos en las Administraciones públicas, Unión Europea y Entidades privadas. 																		
Unidades Ejecutoras de Operaciones	<p>Tal y como se ha descrito en el análisis competencial y en las diferentes líneas de actuación propuestas, el modelo de gobernanza contendrá las unidades ejecutoras de operaciones, que serán aquellas beneficiarias potenciales y/o ejecutoras de actuaciones que las seleccionarán y propondrán al órgano de control para que éste las apruebe y le entregue el DECA.</p> <p>Así pues, entre sus funciones figurará la de debatir las posibilidades actuales y futuras de intervención según los recursos financieros, técnicos, humanos y de infraestructuras, así como coordinar las diferentes fuentes de participación pública.</p> <p>Entre estas Unidades Ejecutoras se encuentran la Fundación Yrichen y las áreas de los Ayuntamientos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ayuntamiento de Las Palmas de GC</th> <th>Telde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Área de Nuevas Tecnologías</td> <td>Área de Presidencia, Transparencia, Innovación y Mantenimiento de Infraestructuras Públicas</td> </tr> <tr> <td>Área de Administración Pública</td> <td>Área de Cohesión Social, Cultura y Educación</td> </tr> <tr> <td>Área de Organización</td> <td>Área de Administración, Servicios Generales, Recursos Humanos e Igualdad</td> </tr> <tr> <td>Área de Promoción Económica, Empleo, Turismo y Movilidad</td> <td>Área de Ordenación del Territorio, Medioambiente y Playas</td> </tr> <tr> <td>Área de Sostenibilidad</td> <td>Área de Dinamización e Impulso Económico, Economía y Hacienda, Turismo y Contratación</td> </tr> <tr> <td>Área de Fomento, Servicios Públicos y Aguas</td> <td>Área de Urbanismo y Patrimonio Cultural y Municipal</td> </tr> <tr> <td>Área de Barrios y Participación Ciudadana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Área de Cultura, Educación y Seguridad Ciudadana</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Ayuntamiento de Las Palmas de GC	Telde	Área de Nuevas Tecnologías	Área de Presidencia, Transparencia, Innovación y Mantenimiento de Infraestructuras Públicas	Área de Administración Pública	Área de Cohesión Social, Cultura y Educación	Área de Organización	Área de Administración, Servicios Generales, Recursos Humanos e Igualdad	Área de Promoción Económica, Empleo, Turismo y Movilidad	Área de Ordenación del Territorio, Medioambiente y Playas	Área de Sostenibilidad	Área de Dinamización e Impulso Económico, Economía y Hacienda, Turismo y Contratación	Área de Fomento, Servicios Públicos y Aguas	Área de Urbanismo y Patrimonio Cultural y Municipal	Área de Barrios y Participación Ciudadana		Área de Cultura, Educación y Seguridad Ciudadana	
Ayuntamiento de Las Palmas de GC	Telde																		
Área de Nuevas Tecnologías	Área de Presidencia, Transparencia, Innovación y Mantenimiento de Infraestructuras Públicas																		
Área de Administración Pública	Área de Cohesión Social, Cultura y Educación																		
Área de Organización	Área de Administración, Servicios Generales, Recursos Humanos e Igualdad																		
Área de Promoción Económica, Empleo, Turismo y Movilidad	Área de Ordenación del Territorio, Medioambiente y Playas																		
Área de Sostenibilidad	Área de Dinamización e Impulso Económico, Economía y Hacienda, Turismo y Contratación																		
Área de Fomento, Servicios Públicos y Aguas	Área de Urbanismo y Patrimonio Cultural y Municipal																		
Área de Barrios y Participación Ciudadana																			
Área de Cultura, Educación y Seguridad Ciudadana																			
Oficina de apoyo a la gestión	<p>Esta oficina de asistencia técnica se dedicará a labores de apoyo en la gestión de la estrategia a tiempo completo. Entre sus funciones se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recabar, compilar y estructurar la información relativa a las líneas de actuación y operaciones que se seleccionen y ejecuten. • Agrupar la información de forma que responda a las necesidades que se transmitan desde la Dirección y Gestión de la DUSI. • Priorizar la información con el fin de identificar el valor las actuaciones, ayudando a preparar la comunicación de la misma. • Apoyo en la identificación de los indicadores. • Cooperación con las diferentes áreas del Ayuntamiento, así como con el órgano de gestión para facilitar la toma de decisiones. 																		
Órgano de verificación y control	<ul style="list-style-type: none"> • Art. 125.4, 125.5 y 125.6 RDC(UE) 1303/2013 Gestión y control financieros. • Comprobación del DECA. • Establecimiento de procedimientos que garanticen disponibilidad de documentos de gasto y documentación necesaria para la verificación que realice el Organismo Intermedio o Autoridad de Gestión que corresponda. • Comprobación de normativa de contratación pública. 																		

Asimismo, se dispone de un equipo técnico cualificados para garantizar la eficacia en la ejecución de la estrategia, integrado por, entre otras, las personas presentadas a continuación:

Nombre	Posición	Experiencia
--------	----------	-------------

10.2 Despliegue, seguimiento y evaluación de la estrategia

Despliegue

Una vez seleccionada la Estrategia DUSI del Área Metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria-Telde, para comenzar con el despliegue se desarrollarán tanto el documento de Descripción de Procedimientos, como los Criterios de Selección de Operaciones concretos del Plan de Implementación. El objetivo último de este documento será asegurar la contribución de las operaciones al logro de los objetivos específicos y a los resultados de la estrategia. Estos criterios asegurarán los procedimientos sean transparentes y no discriminatorios y tengan en cuenta los principios generales expuestos en los artículos 7 y 8 del RDC, los requisitos de elegibilidad establecidos en el POCS, así como el contenido mínimo que permita la cuantificación de los indicadores seleccionados, tal y como recoge la Orden y la metodología de gestión aquí desarrollada.

Seguimiento

Para el seguimiento de la estrategia, se atenderá a los criterios de buen gobierno y lo establecido en el RDC en su artículo 125.8 y 149, se habilitarán por tanto aquellas herramientas necesarias para la llevanza de las operaciones con la necesaria transparencia y fiabilidad para el seguimiento de la senda financiera y protocolos de auditoría que se establezcan.

Se ha definido una planeación en la ejecución de las actuaciones e indicadores de seguimiento a nivel de actuación concreta, que servirán para detectar las desviaciones en el cronograma de su ejecución física y presupuestaria. Independientemente de la aplicación de los Indicadores de Productividad y Resultados de la convocatoria.

La evolución de las intervenciones y procedimientos se documentará en registros e informes mensuales, siendo una parte de estos, la presentación de los indicadores que se establezcan para la ejecución de las intervenciones. La definición de indicadores y fuentes de recogida se determinará en las correspondientes fichas de cada operación, y los procedimientos de gestión se adaptarán a la organización municipal (de Las Palmas de Gran Canaria como órgano de Gestión) en el Manual de Gestión.

- **Evaluación intermedia:** se tratará de la realización de un informe que permita contar con información en un estado de implementación de la estrategia, esta evaluación intermedia ayudará a la preparación de la información necesaria para la pertinente comprobación que el Organismo Intermedio de Gestión correspondiente realizará a fecha de 31 de Diciembre de 2019 de las certificaciones introducidas en la aplicación habilitada al efecto, que correspondan, al menos, al 30 % del gasto elegible aprobado. Esta evaluación intermedia consiste por tanto en un análisis crítico del conjunto de datos recogidos sobre las operaciones y en la medición de la forma en la que los objetivos perseguidos en la estrategia DUSI están siendo alcanzados, explicando las diferencias y estimando anticipadamente los resultados finales que se esperan conseguir.

- **Previsiones:** el resultado de la evaluación intermedia permite realizar previsiones del resultado de las operaciones realizadas y de la estrategia DUSI en su conjunto. En función del seguimiento de los indicadores propuestos, se podrán proponer las correcciones necesarias que lleven a cumplir con los objetivos previstos en la planificación inicial.

Información

Se estará a lo dispuesto en el Anexo XII del Reglamento en cuanto a los datos de las operaciones y así como las medidas de información y elementos de comunicación. Una vez aprobada la estrategia, con el fin de asegurar una adecuada información y publicidad de la contribución del FEDER a través del POCS a la cofinanciación de las operaciones concretas se llevarán a cabo, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Elaboración de una estrategia de comunicación que determine el público objetivo, lo divida por tipos y establezca medidas concretas de información y publicidad. Se tendrán en cuenta los indicadores de Información y Publicidad del POCS y las indicaciones para aportar la información.
- Preparación de unas instrucciones en materia de I+D para que sean aplicadas por todos los agentes involucrados. Dicho documento añadirá recomendaciones para maximizar el impacto de la estrategia DUSI, en cuanto a su conocimiento e impacto, aprovechando así los esfuerzos en transparencia y participación presentes en su despliegue.
- Preparación de un emblema de la Estrategia y puesta a disposición de todos los agentes involucrados, así como el emblema, el lema. La mención del FEDER y de la UE.
- Creación de un sitio web específico de la estrategia que incluirá toda la información relacionada con la estrategia, así como información actualizada sobre la ejecución de la misma.
- Entre otras medidas: se indicará la cofinanciación en los pliegos de contratación, en todos los documentos susceptibles de ser leídos por terceros, en los documentos de trabajo, web, documentos de seguimiento y participación en los eventos a los que sea invitado por la Autoridad de Gestión del POCS.

11. Coherencia de la integración de Principios horizontales y objetivos transversales

La Estrategia DUSI del Área Metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde se ha realizado de forma alineada con los objetivos de las estrategias nacionales relacionadas con los principios horizontales y objetivos transversales.

Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación

En la selección del ámbito de actuación y programación de líneas de actuación:

- Se han identificado las prioridades de inversión y objetivos específicos, teniendo en cuenta en lo posible, las brechas de género existentes, las acciones para reducirlas y los objetivos e indicadores propuestos.
- En los criterios de selección de las operaciones de índole social se establecen medidas que contribuyen a que los Fondos alcancen, en lo posible, por igual a mujeres y a hombres.

En el desarrollo del Plan de acción

- Se promoverá que en la gestión de los proyectos cofinanciados se tengan en cuenta las brechas de género existentes, así como los objetivos de igualdad e indicadores previstos.
- Se potenciará el uso de cláusulas sociales en convenios, contratos, así como convocatorias de subvenciones contrataciones públicas que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, promuevan la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Asimismo, las líneas se encuentran relacionadas con los Objetivos Temáticos de la estrategia, aportándole un grado de impacto en función del que se le ha aplicado a las líneas para la igualdad de hombres y mujeres y no discriminación:

OT	Grado de impacto	Justificación
OT2	Alto	Con la implantación de las líneas relacionadas con la OT2 se facilitará la integración social y laboral de la mujer ofreciéndole la oportunidad de tener una mejor formación digital que le permita disminuir la desigualdad laboral y social

OT4	Bajo	Ampliando las posibilidades de desplazamiento que permitan tener un mejor acceso del actual a todas aquellas ofertas laborales y de servicios al que difícilmente puedan acceder en estos momentos
OT9	Alto	Sin duda el apartado social será el que más impacto tenga en favorecer la igualdad, aunque la misma es un valor transversal tenido en cuenta en cada acción. El empoderamiento de la mujer es de suma importancia en el área funcional de esta Estrategia DUSI, ya que son las mujeres las que están siendo más afectadas por el abandono escolar y el desempleo. Por tanto ambas líneas sociales pretenden convertirse en herramientas para que las mujeres puedan tener una relación sana con su entorno y a través de la educación y el desempeño laboral tomen las riendas de sus vidas y puedan salir de las situaciones de exclusión actuales.

Desarrollo Sostenible

En la selección del ámbito de actuación y programación de líneas de actuación:

- Se han identificado las prioridades de inversión y objetivos específicos, teniendo en cuenta en lo posible, la protección medioambiental y la eficacia en el uso de los recursos.
- En los criterios de selección de las operaciones de índole social se establecen medidas que contribuyen a que los Fondos alcancen, en lo posible, a promover la biodiversidad y protección de ecosistemas.

En el desarrollo del Plan de acción

- Se promoverá que los proyectos de la Estrategia tengan como objeto apoyar y promover el ahorro y eficiencia energética, del uso de nuevas fuentes de energía renovables tanto en las infraestructuras públicas como en edificios públicos y en las viviendas.
- Avanzar hacia una movilidad sostenible promoviendo medios de transporte no contaminantes frente a los medios contaminantes.

Asimismo, las líneas se encuentran relacionadas con los Objetivos Temáticos de la estrategia, aportándole un grado de impacto en función del que se le ha aplicado a las líneas para el desarrollo sostenible:

OT	Grado de impacto	Justificación
OT2	Bajo	Con la digitalización de los municipios de la estrategia se conseguirá fomentar el desarrollo sostenible en los mismos
OT4	Alto	Mejoras que contribuyen a la reducción de emisiones de CO2 y a la mejora de la eficiencia energética, favoreciendo el desarrollo sostenible de los municipios del ámbito de actuación
OT6	Alto	Poner en valor los recursos naturales contribuye a un desarrollo sostenible en cuanto fomenta la penetración de una concienciación colectiva, además de la protección del medio .
OT9	Medio	Ambas líneas de este objetivo tienen de manera transversal o explícita acciones de educación medioambiental que ayudan a una concienciación colectiva sobre la importancia del medio.

Accesibilidad

En la selección del ámbito de actuación y programación de líneas de actuación:

- Se han identificado las prioridades de inversión y objetivos específicos, teniendo en cuenta en lo posible, la formación y sensibilización de la ciudadanía y entes públicos.
- En los criterios de selección de las operaciones de índole social se establecen medidas que contribuyen a que los Fondos alcancen, en lo posible, la participación activa de las personas con discapacidad en todas las áreas.

- La elaboración y comunicación de la estrategia velará por la observancia y aplicación del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad.

En el desarrollo del Plan de acción

- Se promoverá que en la gestión de los proyectos cofinanciados se tengan en cuenta la accesibilidad de las personas con discapacidades a las áreas de movilidad.
- Se potenciará el uso de cláusulas sociales en la fase de despliegue de las operaciones que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, promuevan la accesibilidad.

Asimismo, las líneas se encuentran relacionadas con los Objetivos Temáticos de la estrategia, aportándole un grado de impacto en función del que se le ha aplicado a las líneas para accesibilidad:

OT	Grado de impacto	Justificación
OT2	Bajo	Con las medidas adoptadas en esta línea la ciudadanía podrá tener una mejor accesibilidad los servicios de forma que no tengan necesidad de desplazarse con tanta asiduidad
OT4	Alto	Se ofrecen nuevas alternativas y se mejoran las actuales para la movilidad y accesibilidad de la ciudadanía en el principal área de acción de la estrategia
OT6	Medio	El acondicionamiento del área implicará la mejora en accesibilidad de la misma

Mitigación y adaptación al cambio climático

Los efectos del cambio climático están cada vez más presente, por lo que se hace esencial tomar medidas que reduzcan los efectos. Canarias, por su situación insular, se muestra como un punto de cambios si la situación climática sigue empeorando dados los potenciales efectos sobre el aumento de la altura de las mareas y los cambios climáticos en un ecosistema tan frágil por su aislamiento. Esto se ha tenido presente en la Estrategia DUSI:

En la selección del ámbito de actuación y programación de líneas de actuación:

- Se han identificado las prioridades de inversión y objetivos específicos, teniendo en cuenta la mitigación y adaptación al cambio climático.
- En los criterios de selección de las operaciones de índole medioambiental se establecen criterios de selección de operaciones que contribuyan a reducir los efectos del cambio climático y la sostenibilidad medioambiental.

En el desarrollo del Plan de acción

- Se promoverá el fomento de la movilidad sostenible y la eficiencia energética como medidas reductoras de las emisiones de CO2.

Asimismo, las líneas se encuentran relacionadas con los Objetivos Temáticos de la estrategia, aportándole un grado de impacto en función del que se le ha aplicado a las líneas para la mitigación y adaptación al cambio climático:

OT	Grado de impacto	Justificación
OT2	Bajo	Con la capacitación en el ámbito TIC se fomentara una mejora de la gestión de los recursos
OT4	Alto	Gracias a la instalación de sistemas más eficientes, así como de la disminución del uso de los vehículos se reduce la contaminación y se potencia el desarrollo sostenible

Cambio demográfico

El Valle de Jinámar, dado que es un barrio construido hace menos de 60 años, y que su población inicial era bastante joven; sumado a sus altos índices de natalidad hacen que su envejecimiento no sea tan preocupante como en otras zonas. Sin embargo, el envejecimiento es una tendencia dada

en toda Europa producida por el descenso de la natalidad y el aumento de la esperanza de vida. Este desafío ha sido tomado en cuenta a la hora de desarrollar esta estrategia.

Los municipios deberán adaptarse a este cambio ofreciendo soporte y soluciones para una población que pueda tener necesidad de implementar servicios municipales relacionados con el apoyo a las familias, educación, integración socio-cultural, etc.

En la selección del ámbito de actuación y programación de líneas de actuación:

- Se ha tenido en cuenta que los municipios deberán adaptarse a este cambio ofreciendo soporte y soluciones para una población que pueda tener necesidad de implementar servicios municipales relacionados con el apoyo a las familias, educación, integración socio-cultural, etc.

Asimismo, las líneas se encuentran relacionadas con los Objetivos Temáticos de la estrategia, aportándole un grado de impacto en función del que se le ha aplicado a las líneas para el cambio demográfico:

OT	Grado de impacto	Justificación
OT2	Medio	Con la alfabetización de la población se generan nuevas oportunidades de incluir la participación en los temas municipales de las generaciones mayores.
OT4	Alto	Gracias a las mayores posibilidades de accesibilidad y movilidad se aumentará la calidad de vida y la integración de los grupos con riesgo de exclusión social del área metropolitana Las Palmas de Gran Canaria-Telde