

Alegaciones al Documento de Aprobación Inicial del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT), con fecha de julio de 2025.

NOEMI SANTANA PERERA mayor de edad, con DNI 78512149-Q, en nombre y representación de PODEMOS CANARIAS, con domicilio en C/ Castillejos, 72, en Las Palmas de Gran Canaria, código postal 35010, provincia de Las Palmas de Gran Canaria, y correo electrónico a efectos de notificación accioninstitucional@canarias.podemos.info, en el procedimiento de referencia ante esa Administración comparece y, teniéndose como personada en virtud de los derechos que otorga la Ley 27/2006 y la Ley 39/2015, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE, que:

1. RESUMEN EJECUTIVO TÉCNICO-POLÍTICO

El Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT 2025), sometido a información pública para su Aprobación Inicial, representa una oportunidad estratégica para la transformación del modelo de movilidad de la isla. Sin embargo, el documento presentado por el Cabildo Insular de Tenerife, lejos de abordar la emergencia climática y el colapso viario con valentía y rigor, consolida un modelo obsoleto y socialmente regresivo bajo una delgada pátina de "sostenibilidad".

El PIMSIT 2025 no es un plan de movilidad sostenible; es un **Plan de Carreteras encubierto**, cuyos objetivos declarados son frontalmente contradichos por su programación de actuaciones y su asignación de inversiones.

La **contradicción estructural** del plan es flagrante: aunque su diagnóstico (Tomo II) identifica correctamente la dependencia extrema del vehículo privado y se marca como objetivo (Tomo VII) cuadruplicar la cuota modal del transporte público del 6 % al 20 %, sus actuaciones demuestran la intención contraria.¹ El plan destina **más del 75 % de su presupuesto principal (una cifra estimada en 1.200 millones de euros) al Programa IV (Infraestructura Viaria).**³

Esta inversión masiva en ampliaciones (Tercer carril TF-1 y TF-5, Cierre del Anillo Insular) generará, por el conocido "efecto rebote" o demanda inducida, un incremento neto del tráfico, de la congestión y de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Este dossier de alegaciones identifica **vicios de nulidad** que invalidan las determinaciones centrales del plan:

1. **Vulneración de Jerarquía Normativa:** El PIMSIT contraviene frontalmente las directrices de rango superior del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), que obligan a priorizar el transporte colectivo mediante plataformas exclusivas, no mediante soluciones de gestión de tráfico mixto.
2. **Incumplimiento de la Legislación Climática:** El plan ignora los mandatos vinculantes de la Ley 6/2022 de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, que exigen fomentar el transporte público *sobre* el privado.
3. **El Fraude Estructural del Plan:** El Tomo IX (Recomendaciones) incluye una "cláusula de escape" (Art. 1.5) que convierte todas las actuaciones de movilidad sostenible (guaguas, trenes, movilidad activa) en meras "recomendaciones" no vinculantes en plazos ni presupuestos. De este modo, el PIMSIT se ha diseñado legalmente para asegurar la ejecución del gasto en carreteras, mientras que la movilidad sostenible queda relegada a una declaración de intenciones sin garantía jurídica.

El PIMSIT 2025 representa un **fracaso estructural** en la lucha contra la emergencia climática y una **traición** a la cohesión territorial, agudizando la brecha entre el litoral y las medianías. Es un plan que perpetúa la injusticia social y la dependencia del vehículo privado.

Por todo ello, se solicita la **moratoria inmediata** de las actuaciones del Programa IV y la reorientación total de la inversión hacia un plan de rescate del transporte público, como única alternativa viable para el futuro de Tenerife.

2. FUNDAMENTOS DE LA ALEGACIÓN

2.1. Legitimación e Interés del Compareciente

Podemos Canarias, como organización política con representación y arraigo en la sociedad canaria, comparece en el presente trámite de información pública, ostentando la legitimación e interés directo reconocidos en la legislación vigente (Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y legislación sectorial de aplicación).

Esta legitimación se fundamenta en la defensa del interés general, la protección de la legalidad territorial y urbanística, la defensa de un medio ambiente adecuado, la lucha contra la emergencia climática y la promoción de un modelo de movilidad basado en la equidad, la justicia

social y la cohesión territorial, principios que se ven gravemente comprometidos por el PIMSIT 2025.

2.2. Fundamentos Jurídicos de Impugnación (Marco Normativo Vulnerado)

El PIMSIT 2025, en su configuración actual, vulnera de forma manifiesta un conjunto de normas de rango superior, lo que vicia de nulidad sus determinaciones fundamentales. El bloque de legalidad infringido incluye:

1. **Principio de Jerarquía Normativa:** Establecido en el Art. 9.3 de la Constitución Española y desarrollado en la legislación autonómica (Art. 44 y 45 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias, Decreto Legislativo 1/2000).¹ El PIMSIT, como plan sectorial, se encuentra jerárquicamente subordinado a las determinaciones del **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)**, cuyas directrices vinculantes ignora.
2. **Legislación Climática Vinculante:** El PIMSIT incumple las obligaciones impuestas por la **Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias**.¹⁰ Específicamente, contraviene sus Artículos 48 y 49, que obligan a las administraciones a "fomentar el transporte público sobre el privado". Asimismo, ignora los objetivos de la **Estrategia Canaria de Acción Climática 2040 (ECAC)** y la coherencia de políticas exigida por el **Reglamento (UE) 2021/1119 (Ley Europea del Clima)**.
3. **Obligatoriedad de la Evaluación Ambiental Estratégica:** La **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental**, exige que el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) evalúe "alternativas razonables", incluida la alternativa cero, de forma técnica y ambientalmente viable. Como se demostrará, el Tomo XI del PIMSIT incumple esta obligación.
4. **Principios de Equidad y Cohesión Territorial:** El plan ignora los mandatos de acceso universal al transporte público, asequible y sostenible, recogidos en los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 11.2)** y la **Agenda Urbana Española 2030**.

3. ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DEL PIMSIT

3.1. ALEGACIONES JURÍDICAS (Por vicios de nulidad o anulabilidad)

J-01. NULIDAD POR VULNERACIÓN DE LA JERARQUÍA NORMATIVA: CONTRAVENCIÓN DEL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)

- **Hecho:** El PIMSIT, en su Modelo de Ordenación (Tomo VII) y su Programa IV

(Infraestructura Viaria), promueve actuaciones de ampliación general de capacidad de las autopistas TF-1 y TF-5 ("Tercer carril", "Cierre del Anillo Insular").¹

- **Fundamento Vulnerado:** El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), aprobado por Decreto 150/2002, es la norma territorial de rango superior en la isla. El PIOT establece en sus **Directrices 1-D y 2-D** la obligación vinculante de que la ordenación de los corredores insulares priorice el transporte colectivo. El PIOT exige que esta prioridad se materialice mediante **"plataformas exclusivas o compartidas"** que garanticen la preferencia del transporte público.
- **Alegación:** El PIMSIT incumple este mandato de rango superior. La solución propuesta por el PIMSIT de "carriles BUS-VAO de carácter tecnológico" (recogida en el Tomo IX, Art. 3.1) **no es una plataforma exclusiva** como exige el PIOT. Se trata de un carril de gestión mixta, dinámico y dependiente de la tecnología, que sigue compartiendo espacio con el vehículo privado (VAO). Esta solución no garantiza la prioridad absoluta del transporte colectivo, sino que se limita a una gestión del tráfico existente. Al optar por una solución que no cumple con el estándar de prioridad exigido por el PIOT, y al destinar la mayor parte de la inversión a la ampliación de capacidad general, el Programa IV del PIMSIT contraviene la jerarquía normativa y es, por tanto, nulo de pleno derecho.

J-02. INCUMPLIMIENTO DE NORMAS DE RANGO SUPERIOR: LEY 6/2022 DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE CANARIAS

- **Hecho:** El PIMSIT programa una inversión de aproximadamente 1.200 millones de euros, de la cual más del 75 % se destina a la ampliación de infraestructura viaria (Programa IV).
- **Fundamento Vulnerado:** Los **Artículos 48 y 49 de la Ley 6/2022 de Cambio Climático de Canarias** establecen mandatos claros e imperativos. Obligan a las administraciones públicas canarias a "fomentar el transporte público sobre el privado" y a integrar planes de movilidad sostenible que aseguren la consecución de los objetivos de neutralidad climática fijados en la Estrategia Canaria de Acción Climática 2040.
- **Alegación:** El PIMSIT hace exactamente lo contrario a lo que ordena la ley. Una inversión masiva en infraestructura viaria no "fomenta el transporte público sobre el privado"; fomenta el uso del vehículo privado. Esta ampliación de capacidad generará un **"efecto rebote" o demanda inducida** que, en el medio plazo, resultará en un aumento del tráfico total y, consecuentemente, en un **aumento neto de las emisiones de gases de efecto invernadero**. Aunque el Tomo I (Marco de Referencia) cita la Ley 6/2022, sus actuaciones y su presupuesto la incumplen de manera flagrante. El plan es incompatible con los objetivos de neutralidad climática 2040 y debe ser declarado nulo por infracción de la legislación climática autonómica.

J-03. CARÁCTER NO NORMATIVO Y NO VINCULANTE DE LAS ACTUACIONES DE SOSTENIBILIDAD: EL FRAUDE ESTRUCTURAL DEL PLAN

- **Hecho:** El Tomo IX del PIMSIT, titulado "Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan".
- **Fundamento Vulnerado:** Principio de eficacia de los planes (Art. 133 Ley 39/2015), principio de confianza legítima y prohibición del fraude de ley.
- **Alegación:** Esta alegación identifica el vicio central que invalida la totalidad del PIMSIT como instrumento de sostenibilidad. El **Apartado 1.5 del Tomo IX**, que define el "Carácter de las recomendaciones", contiene una cláusula de escape que anula la efectividad del plan:

"Sin embargo, para el Cabildo Insular de Tenerife... las recomendaciones serán vinculantes una vez aprobadas en pleno. Este carácter vinculante implicará que las actuaciones promovidas por el Cabildo deberán estar alineadas con las directrices... **lo que no implica obligaciones de ejecución en los plazos, presupuesto, orden y condiciones establecidas en este documento**, pues no hay que perder de vista el carácter estratégico de este instrumento."

El análisis de esta cláusula revela el fraude estructural del PIMSIT:

1. Las actuaciones del **Programa IV (Carreteras)** tienen su financiación principal (1.200 M€) **garantizada externamente** a través del Convenio de Carreteras. Estas actuaciones se ejecutarán.
2. Las actuaciones de **Sostenibilidad** (mejora de TITSA, movilidad activa, e incluso los trenes) dependen de la financiación, plazos y condiciones *del propio PIMSIT*.
3. La Cláusula 1.5 del Tomo IX libera explícitamente al Cabildo de cumplir con los plazos, presupuestos y condiciones de *precisamente* estas actuaciones de sostenibilidad.

El PIMSIT es, por tanto, un instrumento legalmente diseñado para **asegurar la ejecución del plan de carreteras**, mientras que convierte la movilidad sostenible en un conjunto de **recomendaciones no vinculantes y sin garantía de ejecución**. Esto no es un plan; es una declaración de intenciones que sirve de coartada a un plan de infraestructuras viarias.

J-04. NULIDAD DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA (TOMO XI) POR AUSENCIA DE ALTERNATIVAS RAZONABLES (LEY 21/2013)

- **Hecho:** El Estudio Ambiental Estratégico (EsAE), recogido en el Tomo XI del PIMSIT.¹⁶
- **Fundamento Vulnerado:** La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que exige en su articulado la evaluación de "alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables", incluyendo la "Alternativa Cero".
- **Alegación:** El EsAE del PIMSIT es un "hombre de paja" que incumple la Ley 21/2013.
 1. La "**Alternativa Cero**" (Tomo XI, Apartado 8) se presenta como un escenario de "no actuación" que conduce al colapso y al caos. Esta es una falacia diseñada para justificar la alternativa del promotor (el PIMSIT).
 2. El EsAE **omite la evaluación de la alternativa más razonable** desde el punto de vista de la sostenibilidad y la legislación climática: un escenario de "**cero carreteras**" (**moratoria al Programa IV**) con "**máxima inversión en transporte público**" (**la reasignación de los 1.200 M€**).
 3. Las alternativas estudiadas (A, B, etc.) son meras variaciones de la misma solución pro-carretera, centradas en qué tramos de autopista construir.

Al no haberse evaluado una alternativa real y sostenible, el procedimiento de evaluación ambiental está viciado de nulidad, lo que arrastra a la nulidad del propio plan que aprueba.

3.2. ALEGACIONES TÉCNICAS (Por inconsistencias del modelo)

T-01. INCONSISTENCIA ESTRUCTURAL ENTRE DIAGNÓSTICO Y MODELO DE ACTUACIÓN

- **Hecho:** El Diagnóstico (Tomo II y III) identifica la saturación viaria y la cuota modal del transporte público en un 6 %. El Modelo de Ordenación (Tomo VII) se fija el objetivo de alcanzar el 20 % para 2035.
- **Alegación:** El plan es técnicamente incoherente. Es una imposibilidad técnica y económica cuadruplicar la cuota modal del transporte público (un incremento del 333 %) mientras se destina más del 75 % de la inversión (1.200 M€) a mejorar la infraestructura y la competitividad del vehículo privado.

El plan carece de un **análisis coste-beneficio modal** que justifique la prevalencia de la inversión en carretera sobre el transporte colectivo. La inversión masiva en el Programa IV hará más atractivo el uso del coche, actuando en dirección diametralmente opuesta a los objetivos declarados. La siguiente tabla demuestra la incoherencia estructural del PIMSIT:

Tabla 1: Tabla de Incoherencia: Diagnóstico vs. Inversión del PIMSIT 2025

Objetivo Declarado (Tomo I/VII)	Diagnóstico del Problema (Tomo II/III)	Actuación / Programa Asignado (Tomo VII/IX)	Presupuesto Asignado (Tomo VII)	Conclusión (Incoherencia)
Reducir la dependencia del vehículo privado.	Dependencia extrema (80 % de viajes en coche).	Programa IV - Ampliación TF-1/TF-5.	> 1.200 M€ (> 75 %).	Contradicción: Se invierte masivamente en fomentar el vehículo privado.
Aumentar la cuota modal del Transporte Público (TP) al 20 %.	Cuota modal del TP es solo del 6 %.	Trenes del Sur y Norte.	0 € garantizados en horizonte 2035. Postergado a 2045 o "futuro".	Contradicción: Las soluciones estructurales de TP se posponen <i>sine die</i> y se desfinancian.
Garantizar la equidad y cohesión territorial.	Abandono y dependencia del coche en medianías y zonas rurales.	Programa de Movilidad Rural / Transporte a Demanda.	Presupuesto no especificado, marginal o inexistente.	Contradicción: El plan abandona las zonas no metropolitanas, aumentando la desigualdad.

T-02. POSTERGACIÓN "SINE DIE" DE UN MODELO FERROVIARIO CUESTIONABLE Y USO DEL MISMO COMO COARTADA

- **Hecho:** El Modelo de Ordenación (Tomo VII) y el Documento de Recomendaciones (Tomo IX) sitúan las actuaciones ferroviarias (Tren del Sur y Tren del Norte) en un horizonte 2045 o como una "integración futura".
- **Alegación:** El PIMSIT utiliza los proyectos de trenes (Tren del Sur y Norte), diseñados bajo un modelo de alto impacto territorial y paisajístico, como una coartada para no implementar soluciones reales a corto plazo. Al posponer estos proyectos faraónicos a 2045, el plan renuncia a una alternativa real al vehículo privado en los próximos 20 años (como los carriles BUS-VAO segregados). Mientras tanto, prioriza la ejecución inmediata y la financiación garantizada de las ampliaciones viarias del Programa IV. Esto demuestra que el PIMSIT no es un plan de movilidad sostenible, sino un plan que

consolida el modelo "carro-centrista", utilizando un proyecto ferroviario inviable como distracción.

3.3. ALEGACIONES SOCIALES Y TERRITORIALES (Por inequidad)

S-01. MODELO TERRITORIALMENTE DESIGUAL Y REGRESIVO

- **Hecho:** La inversión, tanto en el Programa IV (carreteras) como en las mejoras de transporte público, se concentra en los corredores metropolitanos (TF-1, TF-5) y el eje turístico (Adeje).
- **Alegación:** El PIMSIT es un plan socialmente regresivo que **abandona las medianías y las comarcas rurales** (como Icod, Tegueste, Fasnía, Arico, y toda la comarca noroeste). El presupuesto para un "Programa de Movilidad Rural" o para el "transporte a la demanda" es marginal o inexistente en comparación con los 1.200 millones de euros del Programa IV. Esto condena a los residentes de estas zonas a una **dependencia forzosa del vehículo privado**, agudiza la brecha territorial, incrementa la pobreza de transporte y vulnera el principio de equidad territorial.

S-02. DÉFICIT EN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL (PMR)

- **Hecho:** El Tomo II del PIMSIT reconoce la existencia de barreras arquitectónicas. El Tomo VII menciona la Accesibilidad Universal para Personas con Movilidad Reducida (PMR) como un criterio general.
- **Alegación:** Estas menciones son meramente declarativas y no cumplen con el deber de planificación. El PIMSIT **carece de un Programa específico, con un calendario detallado y un presupuesto definido** (en la Sección 9.1 del Tomo VII) para garantizar la accesibilidad universal en el 100 % de las paradas, intercambiadores y vehículos de la isla.¹ Sin una programación y financiación concretas, el derecho a la movilidad de las personas con diversidad funcional es ignorado.

S-03. OMISIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO Y CUIDADOS

- **Hecho:** El Anexo 3 del Tomo II ("movilidad desde el punto de vista de género") es un documento de diagnóstico que no se traduce en acciones concretas.
- **Alegación:** El PIMSIT es un plan **ciego al género**. La planificación se centra exclusivamente en la movilidad laboral (el "commuting" casa-trabajo), ignorando la **"movilidad de la vida cotidiana"** (gestión de cuidados, compras, acompañamientos), que es mayoritariamente realizada por mujeres y presenta patrones poli-céntricos y en horarios valle. El plan carece de propuestas operativas sobre la percepción de seguridad en paradas y entornos, tarifas sociales adaptadas a familias monomarentales o la

integración de rutas de transporte escolar sostenible.¹ Se ignora una parte fundamental de la movilidad de la isla.

4. PROPUESTA ALTERNATIVA DE PODEMOS CANARIAS: UN MODELO DE MOVILIDAD PARA LA DÉCADA DE EMERGENCIA CLIMÁTICA

Frente al modelo fallido del PIMSIT 2025, esta organización política presenta una enmienda a la totalidad, basada en los principios de sostenibilidad, justicia social y eficiencia. Proponemos un modelo alternativo que invierte la lógica del PIMSIT: en lugar de financiar carreteras y "recomendar" sostenibilidad, proponemos financiar la sostenibilidad y aplicar una moratoria a las carreteras.

4.1. Propuestas Estratégicas (La Enmienda)

- **4.1.1. MORATORIA INMEDIATA:** Solicitamos la moratoria de todas las nuevas actuaciones de infraestructura viaria contenidas en el Programa IV que no estén exclusivamente destinadas a la implantación de plataformas segregadas de transporte público.
- **4.1.2. REPROGRAMACIÓN PRESUPUESTARIA:** Exigimos el trasvase del 100 % de la financiación asignada al Programa IV (≈ 1.200 M€) a un **Fondo Insular de Rescate del Transporte Público y Movilidad Sostenible**. Este fondo deberá destinar un **mínimo del 60 % a transporte colectivo** (TITSA, Tranvía) y movilidad activa.
- **4.1.3. VINCULACIÓN LEGAL Y REAL:** Solicitamos la **supresión de la "cláusula de escape"** contenida en el **Apartado 1.5 del Tomo IX**.⁵ El Plan debe modificarse para establecer el carácter plenamente vinculante en plazos, presupuesto y condiciones de *todas* las actuaciones de movilidad sostenible, garantizando su ejecución prioritaria.

4.2. Propuestas Operativas (Las Alternativas)

- **4.2.1. RED INSULAR DE CARRILES BUS-VAO EXCLUSIVOS:** Sustitución de los "carriles tecnológicos" por una red de **carriles segregados físicamente** en la TF-1 y TF-5, de uso exclusivo para guaguas (TITSA), vehículos de alta ocupación (VAO) y vehículos de cero emisiones.
- **4.2.2. PLAN DE CHOQUE TITSA 2025-2030:** Utilización del Fondo de Rescate para la **electrificación del 100 % de la flota**, la duplicación de frecuencias en medianías y la garantía de servicios nocturnos y en fines de semana en los principales

corredores.

- **4.2.3. PROGRAMA DE MOVILIDAD RURAL Y MEDIANÍAS:** Creación de un programa específico, dotado con un mínimo del 5 % del Fondo de Rescate (60 M€), para establecer un sistema de **transporte a la demanda garantizado por ley insular** y servicios de "guaguas-taxi" comarcales.
- **4.2.4. SISTEMA TARIFARIO ÚNICO Y JUSTICIA SOCIAL:** Implantación de una tarifa plana insular y un sistema de **gratuidad para menores de 25 años, mayores de 65 años, y personas o familias con rentas bajas** (por debajo del umbral de la pobreza).
- **4.2.5. RECHAZO DEL MODELO DE TREN Y APUESTA ESTRATÉGICA POR EL CARRIL GUAGUA-VAO SEGREGADO:** En línea con el acuerdo de investidura en el Cabildo de Tenerife, se rechaza la puesta en marcha de los proyectos de tren del sur y del norte tal y como han sido diseñados por Coalición Canaria, debido a su severo impacto territorial y paisajístico. Se exige que la alternativa estratégica de transporte guiado se base en un **sistema de carriles guagua-VAO segregados físicamente** para el norte y sur de Tenerife, aprovechando y optimizando las infraestructuras actuales. Esta medida debe sustituir la mera implantación de carriles "tecnológicos" por soluciones reales de prioridad al transporte público.

5. CONCLUSIONES Y PETITORIO

Por todo lo expuesto, y con base en las alegaciones jurídicas, técnicas y sociales detalladas, se concluye que el PIMSIT 2025 es un plan estructuralmente incoherente, jurídicamente nulo en sus partes esenciales (Programa IV y EsAE), socialmente regresivo y ambientalmente irresponsable.

En virtud de su legitimación e interés, **PODEMOS CANARIAS SOLICITA AL PLENO DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE:**

1. **Que se estime la presentes alegaciones y se declare la NULIDAD PARCIAL** del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife (PIMSIT 2025), específicamente de todas las actuaciones contenidas en el **Programa IV (Infraestructura Viaria)**, por vulnerar la jerarquía normativa (PIOT) y la Ley 6/2022 de Cambio Climático.
2. **Que se declare la NULIDAD del Estudio Ambiental Estratégico (Tomo XI)** y, consecuentemente, **se RETROTRAIGA** el procedimiento al momento de la evaluación ambiental, ordenando la redacción de un nuevo EsAE que incluya y evalúe la alternativa real de "Moratoria Viaria y Reasignación Presupuestaria al Transporte Público".

3. **Que se REABRA** el periodo de información pública una vez subsanados los vicios de nulidad, para incorporar un modelo revisado que priorice el transporte colectivo, la movilidad activa y la equidad territorial, aceptando e integrando las propuestas alternativas contenidas en el Apartado 4.0 del presente documento.

En Santa Cruz de Tenerife, a 14 de Mayo de 2025.

SANTANA PERERA

NOEMI - 78512149Q

Firmado digitalmente por
SANTANA PERERA NOEMI -
78512149Q

Fecha: 2025.12.14 22:00:19 Z

Noemi Santana Perera

Coordinadora General de Podemos Canarias.