



# Informe del Proceso de Consulta Pública de la Ley de Movilidad Sostenible de Canarias

## CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>2. GRADO DE PARTICIPACIÓN</b> .....	2
<b>3. ANÁLISIS DE DATOS</b> .....	3
<b>3.1. Grado de conformidad</b> .....	3
<b>3.2. Aportaciones a la ley</b> .....	3
<b>3.2.1. Sugerencias para el texto de la iniciativa legislativa</b> .....	3
<b>3.2.2. Regulación general o específica</b> .....	6
<b>3.2.3. Tabla resumen</b> .....	7
<b>4. CUESTIONES A VALORAR CON RESPECTO A LA INICIATIVA LEGISLATIVA</b> .....	8
<b>4.1. Cuestión 1: Necesidad de una regulación específica</b> .....	8
<b>4.2. Cuestión 2: Cambio en el modelo de movilidad de Canarias</b> .....	8
<b>4.3. Cuestión 3: Objetivos planteados</b> .....	9
<b>4.4. Cuestión 4: Problemas a abordar</b> .....	10
<b>4.5. Cuestión 5: Impulso de modos de transporte más sostenibles</b> .....	10
<b>4.6. Cuestión 6: Modelo de movilidad actual</b> .....	10
<b>4.7. Otras cuestiones</b> .....	11
<b>4.8. Tabla resumen</b> .....	12
<b>5. CONCLUSIONES PRINCIPALES</b> .....	13

## 1. INTRODUCCIÓN

La futura **Ley de Movilidad Sostenible de Canarias** (en adelante, LMSC) tiene como objetivo principal incentivar, promover y potenciar **modos de movilidad más sostenibles y saludables** en los entornos **urbanos e interurbanos** de las islas. Así pues, la Comunidad Autónoma de Canarias con la LMSC busca **crear un marco legal** que permita **gestionar el transporte de personas y mercancías de manera sostenible**, teniendo en cuenta la lucha contra el **cambio climático**, la mejora de la **salud pública**, el **bienestar** general y la **seguridad** de los ciudadanos, todo ello impulsando una movilidad más limpia y eficiente.

En este marco, la Dirección General de Transportes busca **reforzar el uso del transporte público y fomentar la intermodalidad**, dando **prioridad a la movilidad activa**, como caminar y usar la bicicleta, y a la **reducción de emisión de gases de efecto invernadero**. Además, se implementarán medidas que faciliten la movilidad de personas en situaciones de diversidad funcional. Todo el proceso se lleva a cabo con un **enfoque inclusivo**, abierto a la participación ciudadana y en colaboración con diversos actores clave.

Para asegurar la transparencia y recoger las aportaciones de la sociedad canaria, se realizó una **consulta pública previa al proyecto de ley**, disponible en la plataforma de Participación Ciudadana del Gobierno de Canarias desde el **25 de abril de 2024 hasta el 30 de junio de 2024**. El **INSTITUTO DE MOVILIDAD**<sup>1</sup>, como adjudicatario para la asistencia técnica y consultoría para la realización de estudios y consultas dirigidas a la elaboración del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias, ha sido el encargado de estructurar y analizar los datos obtenidos en dicha consulta.

El **presente informe presenta la opinión de la ciudadanía** obtenida durante el **proceso de consulta pública previa**. En este se analiza el grado de participación, el nivel de conformidad con la LMSC, las sugerencias al texto legislativo y las opiniones sobre la regulación general o específica. Además, incluye un análisis de las cuestiones a valorar por la ciudadanía y las conclusiones finales del proceso.

---

<sup>1</sup> <https://institutodemovilidad.com/>

## 2. GRADO DE PARTICIPACIÓN

Se han recogido un total de **36 participantes**, de los cuales cabe señalar que solo 10 participantes (28% de los participantes) atendieron a las cuestiones recogidas en el anexo del “Informe en relación con la consulta pública”, por lo que la mayoría respondió a las cuestiones de una forma más libre y menos estructurada, lo que dificulta la agrupación y el análisis de la opinión de la ciudadanía respecto a:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

Por ello, el equipo consultor ha procurado atender a las cuestiones relacionadas con las temáticas mencionadas siempre que la respuesta de los participantes lo ha permitido.

Considerando que la población de la Comunidad Autónoma de Canarias es de 2.177.701 (INE, 2022), siendo un 87% de esta mayor de 16 años, el **grado de participación en el proceso de consulta previa ha de considerarse bajo** respecto a la población susceptible de participar.

### 3. ANÁLISIS DE DATOS

#### 3.1. Grado de conformidad

Del total de respuestas obtenidas durante el proceso de participación, el **72% (26 participantes) ve de manera positiva la tramitación de la ley de movilidad** para la Comunidad Autónoma de Canarias. Por su parte, un 20% (7 participantes) consideran que esta no es necesaria, mientras que el 8% (3 participantes) restante no formulan una respuesta respecto a esta cuestión.

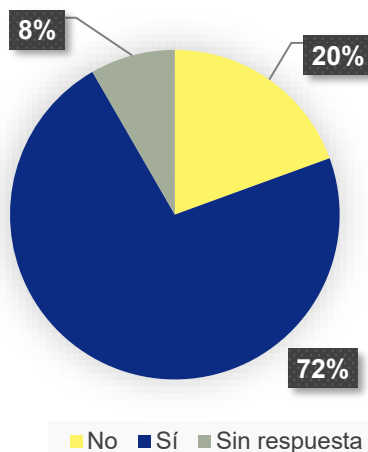
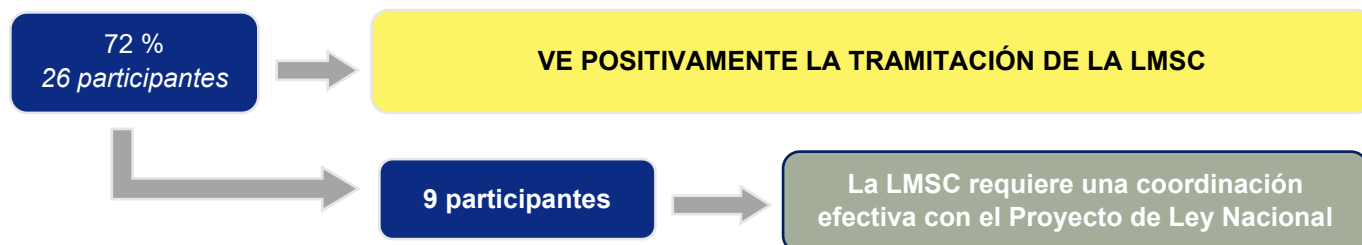


Figura 1. Grado de conformidad respecto a la tramitación de la LMSC  
Fuente: Elaboración propia

Del 72% (26 participantes) que considera positiva la tramitación de la LMSC, un 35% (9 participantes) resalta la importancia de formular la ley de movilidad sostenible en coordinación con el proyecto de ley nacional, actualmente en proceso de tramitación. De estos 9 participantes, 6 participantes consideran necesario elaborar la ley tras la aprobación de la ley nacional, mientras que los 3 participantes restantes plantean coordinar su tramitación con la ley nacional, destacando uno de ellos la necesidad de que se incluyan las particularidades de la CCAA que no contemple la ley nacional.



#### 3.2. Aportaciones a la ley

En este apartado se analiza si las aportaciones realizadas durante el proceso de participación son susceptibles de ser trasladadas al texto legislativo, así como si estas se refieren a la regulación de la movilidad en términos generales o temáticas específicas.

##### 3.2.1. Sugerencias para el texto de la iniciativa legislativa

Durante el proceso de participación se han registrado un conjunto de sugerencias para el texto de la iniciativa legislativa que han sido agrupadas en bloques temáticos para facilitar su análisis:

- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| I. Cuestiones básicas.                                  | VII. Turismo.                      |
| II. Financiación.                                       | VIII. Unificación de criterios.    |
| III. Infraestructura y servicios de Transporte Público. | IX. Transporte de mercancías.      |
| IV. Neutralidad Tecnológica y Descarbonización.         | X. Sostenibilidad y medioambiente. |
| V. Servicios Especiales.                                | XI. Otro.                          |
| VI. Innovación y digitalización.                        |                                    |

Como se observa en el gráfico, de las 36 participaciones, el 14% (5 participantes) no ha realizado sugerencias susceptibles de ser trasladadas al texto legislativo. Es necesario tener en cuenta que el 20% de los participantes (7 participantes) no veía necesario una ley de movilidad; sin embargo, cinco (participantes 4º, 25º, 26º, 27º y 30º) realizaron sugerencias, asumiendo que la ley será tramitada. Por otro lado, el 86% (31 participantes) si formuló sugerencias susceptibles de ser incorporadas. La financiación es la categoría más relevante para los participantes, junto a las cuestiones básicas e infraestructura y servicios de transporte público con un 57% (17 participantes) en los tres casos. Tras ello, destaca la neutralidad tecnológica (47%, 14 participantes), los servicios especiales (27%, 8 participantes), la innovación y digitalización (27%, 8 participantes), el turismo (20%, 6 participantes) y la unificación de criterios (17%, 5 participantes). El resto de categorías no supera el 10% (3 o menos participantes), lo que equivale a tres o menos referencias entre los participantes.

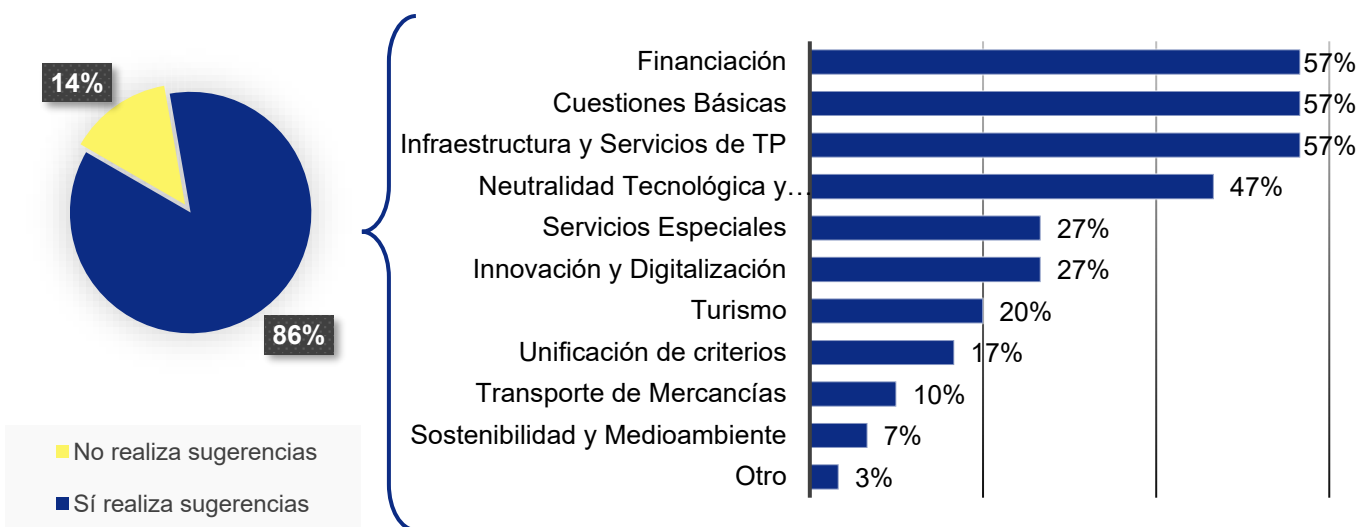


Figura 2. Participantes que realizan sugerencias a la LMSC y tipología de las mismas  
Fuente: Elaboración propia

Respecto a las **CUESTIONES BÁSICAS** (57% de las sugerencias, 17 participantes) a recoger por la ley. Como se ha señalado en el grado de conformidad, la **normativa autonómica debe alinearse con la ley estatal**, si bien se destaca la necesidad de **considerar las particularidades de Canarias**, incluyendo la dependencia del transporte aéreo y marítimo para la movilidad y la falta de infraestructura ferroviaria, siendo la movilidad realizada por carretera la principal en las islas. El participante 36º añade no solo el proyecto de Ley nacional, sino todas aquellas legislaciones de ámbito europeo, nacional y autonómica que deben quedar recogidas, como la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), Pacto Verde Europeo (Green Deal), Directiva sobre infraestructura para combustibles alternativos (AFID), Ley de Cambio Climático y Transición Energética (2021), Regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), Real Decreto 970/2020 sobre Vehículos de Movilidad Personal (VMP), Plan Director de Movilidad de Canarias (PDMC), Decreto 74/2012, sobre el transporte público regular de viajeros por carretera en Canarias o Guía Metodológica para elaborar Planes de Movilidad Sostenibles Urbanos en Canarias.

Del mismo modo, la ley debe contemplar el **derecho a la movilidad sostenible** y la **accesibilidad universal**. Así pues, como señalan los participantes 22º, 23º, 25º y 30º, la movilidad sostenible debe ser reconocida como un derecho fundamental que promueva la accesibilidad universal a los diferentes modos de transporte y garantice la no discriminación por razones económicas o de discapacidad, inclusive razones de género (23º y 24º).

En relación a la **FINANCIACIÓN** (57% de las sugerencias, 17 participantes), se debe garantizar los **recursos necesarios para el éxito de las políticas de movilidad sostenible**, incluyendo medidas claras que apoyen a **empresas y municipios**, como señalan los participantes 15º y 24º. El participante 36º expone que la ley debe contemplar la **regulación de los fondos y subvenciones**, con el propósito de garantizar el **cumplimiento de los mandatos establecidos** en la misma.

Sobre **INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO** (57% de las sugerencias, 17 participantes), existen sugerencias que pueden trasladarse a la legislación en cuanto a la **inversión**, principalmente en las islas no capitalinas y áreas menos pobladas, así como la **tasación de los precios y servicios públicos obligatorios** en las rutas marítimas y aéreas que permiten la movilidad interinsular, como indica el participante 30º. También se propone la **mejora de la infraestructura para la red de transporte público por carretera** mediante carriles exclusivos, lo que permite el aumento de las frecuencias y **eficiencia del transporte público**. Los

participantes 21º, 31º y 35º consideran que la ley debe **regular la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos** y ofrecer incentivos para su desarrollo. El participante 21º señala la necesidad de fomentar el tren como modo de transporte, lo cual podría beneficiar a la población local y visitantes, mejorando el sistema actual. Del mismo modo, se debe regular el **transporte a la demanda en zonas rurales y de baja densidad poblacional**, con el fin de mejorar la conectividad y garantizar el acceso al transporte público (36º).

Los participantes 23º y 24º señalan que las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma deben incentivar **el uso de desplazamientos a pie y otros medios no motorizados**. Esta promoción se basará en criterios de proximidad, sostenibilidad ambiental, eficiencia económica y seguridad. Por ello, se debe priorizar en el planeamiento urbanístico la creación de **entornos que favorezcan el calmado del tráfico y el uso peatonal de calles**, plazas y avenidas, coexistiendo con otros medios de transporte no motorizados. Se señala la importancia de que los edificios destinados a servicios públicos, así como las estaciones de tranvías y guaguas, cuenten con **aparcamientos para bicicletas**. Por otra parte, los nuevos edificios residenciales deberán contar con espacios seguros y protegidos para el aparcamiento de bicicletas.

También es necesario atender a la **NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA Y DESCARBONIZACIÓN** (47% de las sugerencias, 14 participantes), considerando que la LMSC debe regular y garantizar la financiación del modelo con el fin de contribuir a la **descarbonización** del sistema actual (alegaciones de 3º y 6º), incluyendo en esta la **renovación de las flotas**. Por ello, y como señala el participante 9º y 19º, es necesario impulsar el **uso de energías renovables y combustibles alternativos en el transporte**, sin imponer una única solución, sino apoyando las diferentes soluciones existentes, como el autogas o el gas natural comprimido. Estas regulaciones deben contemplarse en el **transporte marítimo**, por lo que hay que fomentar el uso de combustibles alternativos y reducir las emisiones en puertos

En relación con los **SERVICIOS ESPECIALES** (27% de las sugerencias, 8 participantes), la LMSC debe regular y potenciar el servicio de **autotaxi**, el transporte compartido o **carpooling** y los vehículos de **transporte complementario**, especialmente aquellos destinados al turismo. El participante nº7 sugiere la necesidad de regular el tamaño de los vehículos, no debiendo superar las 9 plazas, siendo esto último necesario para asegurar los beneficios en términos de eficiencia y sostenibilidad.

Desde el punto de vista de la **INNOVACION Y DIGITALIZACIÓN** (27% de las sugerencias, 8 participantes), se debe trasladar al texto legislativo la necesidad de incluir la **innovación y digitalización en el sistema de transporte**, incluyendo en estas plataformas y aplicaciones para la **planificación y gestión de la movilidad**. Por ello, se debe fomentar la instalación de sistemas inteligentes de transporte (ITS) y asegurar la **estandarización** de estas tecnologías para facilitar su **interoperabilidad en todo el archipiélago**.

En el ámbito del **TURISMO** (20% de las sugerencias, 6 participantes), el participante 14º destaca la idea de implementar mejoras en el sistema de cobro e implementación de la **tarjeta turística**. Además, se considera necesario incluir los **servicios de VTC** (16º y 18º), principalmente vinculado a servicios turísticos y cruceros, aunque estos deben estar regulados en la ley con el fin de establecer un marco claro, común y justo, evitando el conflicto entre otros servicios existente y definiendo los límites operativos (36º). Desde la LMSC, se debe considerar la industria turística como uno de los pilares fundamentales de la economía de Canarias, adaptando el sector a los criterios de movilidad sostenible, debido a las exigencias actuales de los turistas: experiencias personalizadas y exclusivas (9º). El participante 36º plantea la necesidad de regular los transportes turísticos en las áreas urbanas (guaguas turísticas, mini trenes y otros vehículos turísticos).

También se considera que la LMSC debe abogar por la **UNIFICACIÓN DE CRITERIOS** (17% de las sugerencias, 5 participantes). Se debe asegurar una correcta **interpretación de la normativa y la armonización de criterios** en materia de movilidad, con objeto de **respaldar y legitimar los diferentes instrumentos y planes de movilidad**. El participante 36º, matiza esta idea y considera necesario que la Ley se alinee con la "Guía Metodológica para elaborar Planes de Movilidad Sostenibles Urbanos en Canarias", con objeto de establecer las directrices, alcances y principios que permitan homogeneizar estos planes, logrando una coordinación y concordancia entre objetivos locales y autonómicos.

Acerca del **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS** (10% de las sugerencias, 3 participantes), se destaca la necesidad de fomentar el transporte de mercancías en **horas valle** e identificar los **nodos logísticos** de mayor importancia en las islas, así como promover el **uso de vehículos de bajas emisiones** y optimizar la **planificación de las rutas de distribución**.

La **SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE** (7% de las sugerencias, 2 participantes) es otro de los aspectos que debe atender esta propuesta de ley. Además de la idea de la neutralidad tecnológica, mencionada anteriormente, la LMSC debe implementar estrategias y directrices coherentes con el **crecimiento sostenible y responsable de las áreas turísticas y urbanas**. Del mismo modo, se destaca la necesidad de imponer restricciones a la movilidad con vehículos particulares, entre otras limitaciones, en las **áreas naturales protegidas**. A nivel marítimo, se propone implementar medidas que minimicen el **impacto del transporte marítimo en los ecosistemas marinos** y garanticen la conservación de la fauna y flora marina. El participante 36º destaca la necesidad de establecer estándares de calidad del aire, debido a su relación con el transporte, definiendo límites claros para las emisiones

Finalmente, en la categoría **OTROS** (3% de las sugerencias, 1 participante), un participante considera conveniente que la LMSC modifique o desarrolle la **Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias**. Esto se refiere a algunos aspectos del contrato de transporte regular de uso general, ya sea urbano, metropolitano o interurbano.

### 3.2.2. Regulación general o específica

Las sugerencias detalladas abordan temáticas generales y concretas respecto a la regulación de la movilidad. En la siguiente tabla se distribuye las aportaciones según especificidad y porcentaje de participación respecto al número de participantes que realizan sugerencias:

REGULACIÓN DE CARÁCTER GENERAL			REGULACIÓN DE TEMÁTICA CONCRETA		
Bloque temático	%	Nº Ptes.	Bloque temático	%	Nº Ptes.
Cuestiones básicas	57 %	17	Infraestructura y servicios de transporte público	57 %	17
Financiación	57 %	17			
Neutralidad tecnológica y descarbonización	47 %	14	Servicios especiales	27 %	8
Innovación y digitalización	27 %	8	Turismo	20 %	6
Unificación de criterios	17 %	5	Transporte de mercancías	10 %	3
Sostenibilidad y medioambiente	7 %	2	Otro	3 %	1

Tabla 1. Aportaciones según especificidad y % de participación respecto al nº de participantes que realizan sugerencias  
Fuente: Elaboración propia

De las 98 alegaciones de los 30 participantes que realizan sugerencias susceptibles a su incorporación al texto legislativo, el 63% (62 alegaciones) corresponden a regulaciones o principios de carácter general, frente al 37% (36 alegaciones) que corresponden a regulaciones de temática concreta.

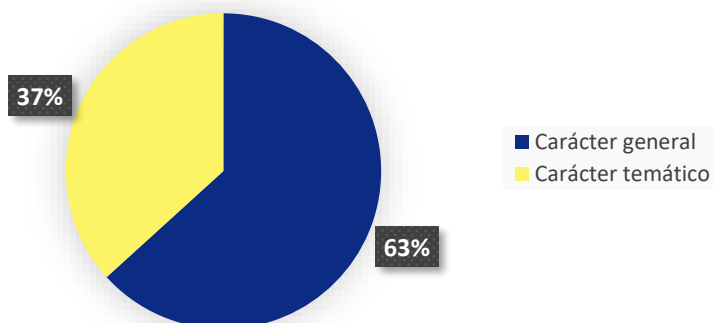


Figura 3. Tipología de las sugerencias realizadas  
Fuente: Elaboración propia



**3.2.3. Tabla resumen**

Participantes	REGULACIÓN DE CARÁCTER GENERAL							REGULACIÓN DE TEMÁTICA CONCRETA			
	Cuestiones Básicas	Financiación	Neutralidad tecnológica y	Innovación y Digitalización	Unificación de criterios	Sostenibilidad y Medioambiente	Infraestructura y Servicios de TP	Servicios especiales	Turismo	Transporte de Mercancías	Otro
1º	✓	✓	✓								
2º	✓		✓		✓						
3º		✓	✓								✓
4º	✓						✓				
6º			✓								
7º		✓	✓					✓	✓		
9º		✓	✓					✓	✓		
10º		✓	✓					✓	✓		
12º				✓			✓				
14º			✓				✓		✓		
15º	✓	✓					✓			✓	
16º	✓	✓	✓	✓				✓	✓		
17º								✓			
18º	✓	✓	✓	✓				✓	✓		
19º		✓	✓								
20º	✓	✓	✓	✓			✓				
21º			✓				✓				
22º	✓	✓									
23º	✓			✓	✓		✓				
24º	✓			✓	✓		✓				
25º	✓						✓				
26º	✓						✓				
27º	✓						✓				
28º				✓	✓			✓			
30º	✓						✓				
30ºa	✓	✓					✓	✓			
31º		✓	✓				✓				
32º		✓				✓					
34º	✓	✓					✓	✓		✓	
35º		✓					✓				
36º	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	
31 ptes	17	17	14	8	5	2	17	8	6	3	1
% sobre ptes.	55%	55%	45%	26%	16%	6%	55%	26%	19%	10%	3%
% sobre alegaciones	17%	17%	14%	8%	5%	2%	17%	8%	6%	3%	1%

Tabla 2. Tabla resumen de las aportaciones a la ley por participante  
Fuente: Elaboración propia

## 4. CUESTIONES A VALORAR CON RESPECTO A LA INICIATIVA LEGISLATIVA

Durante la participación se plantearon una serie de **cuestiones** a resolver en la consulta pública sobre la ley. Estas cuestiones son:

1. ¿Considera necesaria una regulación específica en el ámbito de la movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma de Canarias?
2. ¿Considera necesario un cambio sobre el modelo de movilidad de las Islas Canarias? ¿en qué sentido?
3. ¿Está de acuerdo con los objetivos planteados para la iniciativa legislativa?
4. ¿Qué problemas relacionados con la movilidad y los sistemas de transporte ha de abordar, de forma prioritaria, la iniciativa legislativa?
5. ¿Cree que la iniciativa legislativa debe contribuir al impulso en el uso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental?
6. ¿Considera que el modelo de movilidad actual garantiza la continuidad a lo largo y ancho del territorio insular?

En este apartado, se recogen las **argumentaciones y propuestas** de los diferentes participantes por cuestión, incluyendo cuando sea posible las de aquellos participantes que no emplean el cuestionario, así como otras exposiciones realizadas al margen de las preguntas de referencia.

### 4.1. Cuestión 1: Necesidad de una regulación específica

Se considera **necesaria una regulación específica en el ámbito** de la movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma de Canarias, aunque se destaca que **esta debe estar coordinada con la ley nacional**, siendo esta última un **marco de referencia** sobre la cual **elaborar una ley autonómica que se ajuste a la realidad territorial, social y económica de la comunidad autónoma**. Además, debe alinearse con las disposiciones aprobadas por la Unión Europea para asegurar coherencia. Por ello, la **ley autonómica debe reflejar la idiosincrasia y particularidades de las diferentes islas**, constituyéndose como el marco legal necesario para **unificar, integrar y armonizar los criterios de la movilidad sostenible**. Como se ha mencionado anteriormente en el apartado sobre el grado de conformidad, el 72% (26 participantes) de los participantes están conformes con la tramitación de la LMSC, de los cuales un 35% (9 participantes) resalta la importancia de coordinar la iniciativa legislativa con la legislación nacional, de los cuales el 75% (6 participantes: 1º, 15º, 16º, 18º, 20º y 30º) consideran que la ley nacional debe ser aprobada antes de la tramitación de la LMSC.

Así pues, por lo general, se considera positivo la elaboración de esta ley, aunque difieren en si su redacción y aprobación debe realizarse tras la ley nacional, con el fin de recoger los principios y conceptos básicos que en esta se exponga, así como **atender a las especificidades que supone Canarias como región ultraperiférica**.

### 4.2. Cuestión 2: Cambio en el modelo de movilidad de Canarias

A nivel cualitativo, se puede afirmar que un 33% (12 participantes) consideran necesario un **cambio o adaptación sobre el modelo de movilidad de las Islas Canarias**. Este es necesario para cumplir con los objetivos vinculados a la Agenda 2030 y la consecución de la neutralidad para el año 2050, basándose en la neutralidad tecnológica para alcanzar la sostenibilidad y la I+D+i, disminuyendo los problemas de congestión, accesibilidad, impacto ambiental y sobre la salud pública que tiene el modelo actual. Asimismo, un participante (3º) considera que debe adaptarse que dé cobertura legal y jurídica a los principios básicos de accesibilidad, calidad, eficacia o sostenibilidad.

Con ello, y atendiendo a otras sugerencias no específicas a la cuestión estipulada, se concluye que se requiere un **cambio respecto al modelo de movilidad actual**, puesto que existe una **excesiva dependencia del vehículo privado**, tanto a nivel individual como en el modelo turístico, derivada de una **red insuficiente de servicios públicos** (rutas y frecuencia). Se considera que la ley debe abordar el cambio de modelo a nivel de transporte terrestre, atendiendo a la congestión viaria y por tanto a la promoción de otros modos, con el **transporte público colectivo de viajeros como eje vertebrador** de todas las medidas de mejora medioambiental.

Además, la **movilidad sostenible y el planeamiento urbanístico es un binomio inseparable**, siendo esencial priorizar el **concepto de proximidad**, principalmente en las zonas de trabajo y servicios, asegurando que el modelo sea **accesible** a nivel transporte e infraestructuras, incluyendo áreas peatonales, redes ciclistas seguras y una planificación urbana inclusiva. Con especial atención a las políticas de movilidad en el ámbito municipal y en el análisis de la movilidad a nivel de área metropolitana.

Otra base del cambio de modelo debe ser la **multimodalidad**, priorizando el transporte público, la bicicleta, los desplazamientos a pie y los vehículos eléctricos, e **intermodalidad**, lo que implica invertir en infraestructuras adecuadas y puntos/áreas de intercambio. También se hace referencia a la necesidad de alcanzar la **neutralidad tecnológica y descarbonización**, apostando y diversificando entre las fuentes disponibles, como es el gas licuado. Aunque se considera que el cambio de modelo no es posible sino se **establecen herramientas, incentivos y ayudas**, sobre todo en el sector económico, dado a que la base de la economía canaria son PYMES, las cuales no pueden afrontar un cambio de modelo.

Así pues, se requiere de un **modelo más eficiente y sostenible**, que apueste por la I+D+i, con un **sistema de financiación eficiente** y consecuente en tiempo y aplicación, que permita llevar a cabo una **transformación del modelo mediante la inversión y mejora de los servicios e infraestructuras**, así como la **colaboración con empresas privadas** para alcanzar emisiones cero. Gracias a ello, se podrá **reducir las emisiones y mitigar los efectos del cambio climático, protegiendo el territorio y los ecosistemas canarios**, así como a los **residentes**.

### 4.3. Cuestión 3: Objetivos planteados

Aunque los participantes están de acuerdo con los objetivos planteados para la iniciativa legislativa, es necesario destacar que el 53% (19 participantes) mencionan su conformidad plena con todos o algunos de los objetivos planteados. Ninguno de los participantes que hacen referencia a esta cuestión o mencionan de los objetivos de la LMSC está en contra de los objetivos formulados.

El participante número 12, refiere algún apunte sobre los objetivos planteados:

*"En el primer párrafo del objetivo, se sugiere modificar lo que se señala en rojo para reflejar explícitamente en la norma la movilidad interinsular, crítica en nuestro territorio:*

*El Objetivo de esta norma es establecer un marco normativo para incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles **y saludables** en los entornos urbanos, interurbanos **e interinsulares**, primando la movilidad activa (movilidad **más saludable** a pie y en bicicleta), que contemplen medidas para facilitar la movilidad personal en situaciones de diversidad funcional, y al mismo tiempo, proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad, atendiendo a las necesidades de toda la ciudadanía. Para ello, la administración está llamada a jugar un papel especialmente activo.*

*En el último párrafo del objetivo, se sugiere modificar lo que se señala en rojo:*

*Se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías **en todo el archipiélago**, que necesariamente ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales."*

El participante número 36º propone añadir o matizar los objetivos con las siguientes premisas:

- Coordinación efectiva entre el Gobierno de Canarias, Cabildos y Ayuntamientos. Se propone establecer un marco de coordinación efectiva entre el Gobierno de Canarias, los Cabildos y Ayuntamientos para implementar políticas de movilidad sostenible. Esto incluiría la creación de una autoridad única de transportes, encargada de gestionar Zonas de Bajas Emisiones, desarrollar una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, mejorar el transporte público y optimizar el transporte de mercancías.
- Impulso a la Innovación y Tecnología en movilidad. Se propone fomentar la adopción de nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del transporte, incluyendo infraestructuras inteligentes, sistemas de gestión del tráfico, opciones de movilidad alternativa, distribución de mercancías inteligente y centros logísticos con servicios en tiempo real.
- Accesibilidad en la movilidad. Se debe garantizar que las soluciones de movilidad sean accesibles para toda la población, incluyendo zonas rurales, personas de bajos ingresos, mayores y con movilidad reducida, eliminando barreras físicas, económicas y sociales. Además, se debe impulsar el transporte a la demanda de manera regional, asegurando la equidad entre los municipios de Canarias.
- Promoción de la educación y conciencia ciudadana. Se propone desarrollar programas educativos y campañas de sensibilización para concienciar a la ciudadanía sobre la importancia de adoptar hábitos de movilidad sostenible y segura.

Los objetivos son considerados **esenciales para alcanzar la neutralidad de carbono en 2050**. Por ello, es necesario promover la movilidad activa en distancias cortas e impulsar la movilidad colectiva en guaguas, tranvías y trenes (aunque este último modo suscita dudas entre los participantes), así como mejorar el transporte de mercancías, con el fin de eliminar la congestión de las vías públicas mediante el empleo de modos más sostenibles

y eficientes. Además, será necesario incorporar en esta ley conceptos como la **movilidad interinsular** que permita comprender la importancia de un **marco de actuación entre las islas**. Finalmente, la ley debe abordar objetivos como la **digitalización y datos abiertos** o el establecimiento de un **programa de ayudas económicas, recursos y medios** para empresas y municipios cuando sea necesario, con el fin de **lograr una oferta adecuada en servicios e infraestructuras** que capte una demanda mayor y, por tanto, un menor uso de modos no sostenibles.

#### 4.4. Cuestión 4: Problemas a abordar

Los **problemas y preocupaciones relacionados con la movilidad y el sistema de transporte** actual que debe abordar la legislación y que han sido mencionados anteriormente en el apartado 3. A modo de resumen, se destacan aquellos que han de ser mencionados en la futura LMSC:

- Para lograr la neutralidad de carbono, se requiere **renovar el parque de vehículos**, lo que implica **fuertes inversiones a nivel público y privado**.
- Es necesario **integrar la movilidad sostenible en la ordenación territorial y urbana**, e **incrementar la participación en la toma de decisiones**, estableciendo entidades coordinadoras en cada isla.
- **Falta de coordinación entre administraciones y homogenización de las normativas** entre los distintos cabildos insulares. Estos principios básicos deben ser determinados por la Comunidad Autónoma, de forma que las reglas sobre movilidad sean consistentes en todo el territorio regional.
- **Baja calidad de las infraestructuras**, tanto públicas como privadas. La calidad de esta se considera determinante para el éxito de las políticas de movilidad sostenible.
- El **sector del transporte** se encuentra en una **etapa de profundos cambios** debido a las nuevas tecnologías, la automatización, los retos medioambientales, los aspectos sociales y la creciente concentración de la población en núcleos urbanos.
- A **nivel urbano**, se requiere la creación de infraestructuras (carriles exclusivos y aparcamientos disuasorios) y mejora de los servicios, así como la obligatoriedad por parte de las entidades públicas y privadas que constituyan grandes centros atractores de movilidad de realizar estudios de movilidad e implementación de soluciones.

#### 4.5. Cuestión 5: Impulso de modos de transporte más sostenibles

El 31% (11 participantes) consideran de forma explícita que la iniciativa legislativa debe **contribuir al impulso en el uso de modos de transporte más sostenibles**, pero atendiendo a factores sociales y económicos. Existe una preocupación en cuanto al cambio hacia la **electrificación de las flotas y la neutralidad tecnológica**, ya que esto debe ser a medio y largo plazo, teniendo en cuenta la realidad de las islas y la situación económica de los residentes. Del mismo modo, se considera necesario **impulsar y fomentar el transporte público**, aumentando la frecuencia y el ratio de cobertura de este servicio.

#### 4.6. Cuestión 6: Modelo de movilidad actual

De los participantes, un 39% (14 participantes) han manifestado que el **modelo de movilidad insular** requiere mejorar en términos de **conectividad, accesibilidad, sostenibilidad y competitividad**, ya que actualmente es poco eficiente debido al consumo excesivo de tiempo y energía, lo que afecta negativamente la conectividad y sostenibilidad del territorio insular. La nueva ley propuesta debe servir como el marco legal que respalde y legitime estos conceptos, siendo así la base para la planificación y ejecución de acciones relacionadas con la movilidad. Además, esta debe lograr una **complementariedad e intermodalidad efectiva entre el transporte marítimo, aéreo y terrestre**.

Se requiere una serie de **instrumentos de planificación** para garantizar la **implementación coordinada de múltiples medidas**, como el establecimiento de plataformas reservadas, preferencias de acceso para el transporte público, racionalización del uso del vehículo privado, estructuras de suministro de energías alternativas y la planificación de la movilidad como un servicio orientado hacia la sostenibilidad. Asimismo, la futura debe recoger la necesidad de incorporar medidas que desincentivaran el uso del vehículo privado a motor (peajes, controles de aparcamiento, zonas de tráfico limitado y tasas de aparcamiento en lugares de trabajo).

#### 4.7. Otras cuestiones

Finalmente, los participantes han señalado otras prioridades a atender durante la elaboración de la nueva ley:

A nivel de infraestructura y transporte público, se contempla la necesidad de ejecutar carriles VAO, establecer redes de microbuses en zonas de medianías para la mejora de la conexión entre barrios (5º).

Las nuevas infraestructuras proyectadas a nivel ferroviario se perciben como una estrategia puramente turística, cuestionando la rentabilidad de las mismas tanto para la sociedad como para los operadores del servicio. Además, hay una incertidumbre sobre si estos proyectos de movilidad recibirán financiación de la Unión Europea, considerando algunos participantes la suspensión del proyecto y el uso de los espacios destinados al trazado para la implementación de carriles VAO, vías ciclistas y peatonalizaciones (4º, 24º, 26º, 27º, 30º y 30ª).

Se debe priorizar el transporte colectivo frente al transporte en vehículo privado. El objetivo de la LMSC debe ser consolidar el uso de la guagua como el medio de transporte principal para satisfacer las necesidades de movilidad de la población en cada isla de forma sostenible. Hay que tener en cuenta que existe una visión donde se considera que en las Islas Canarias hay una dependencia casi absoluta de los vehículos privados y combustibles fósiles, particularmente crítica en las islas no capitalinas (Lanzarote, La Graciosa, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro). Además, la problemática también se extiende a las zonas no metropolitanas de las islas capitalinas (Tenerife y Gran Canaria). En estas áreas, la ausencia de transporte público colectivo es considerable, y el servicio disponible es ineficiente. Se debe priorizar la creación de nuevas líneas y el incremento de frecuencias, especialmente en áreas con alta concentración de población y zonas donde la cobertura no está asegurada (islas no capitalinas), y en aquellas zonas con elevados desplazamientos hacia centros laborales, educativos y servicios (30ª).

Para la potenciación de la guagua, se propone la revisión y ampliación del servicio, así como la idea de crear zonas sensibles que favorezcan el uso del transporte público colectivo y limiten el uso de vehículos privados (16º). Para mayor conectividad, se debe apostar por la creación de rutas obligatorias de servicio público, no solo terrestre, sino marítimas y aéreas (30ª).

En este ámbito se destaca la idea del sistema carpooling. Desde el sector se considera que la ley debe garantizar la seguridad jurídica del modelo en Canarias y fomentar su uso. Las administraciones públicas deben promover la concienciación sobre los beneficios de la movilidad sostenible, incluyendo la movilidad activa y colaborativa, resaltando su impacto positivo en la calidad de vida, salud y medio ambiente. También se debe incentivar el uso de vehículos de bajas o cero emisiones y la movilidad colaborativa mediante incentivos económicos, con el objetivo de aumentar la ocupación de los automóviles particulares y hacer los desplazamientos más sostenibles tanto económica como medioambientalmente, con especial atención a los desplazamientos por motivos laborales. Aunque la prioridad debe ser el transporte colectivo por carretera, esta modalidad permite la conexión de aquellas zonas donde el transporte en guagua es deficiente (17º).

## 4.8. Tabla resumen

Participantes	Se requiere un cambio en el modelo de movilidad	De acuerdo con los objetivos	Realizan matices sobre los objetivos	Problemas informe	Impulso modos sostenibles	Mov. Continua en territorio insular
1º	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2º	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3º	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4º		✓				✓
5º						
6º						
7º						
9º	✓	✓	✓	✓	✓	-
10º					✓	
11º						
12º	✓	✓	✓	✓	✓	✓
13º						
14º						
15º	✓	✓	✓	✓	✓	-
16º		✓				
17º						
18º		✓				
19º	✓	✓	✓	✓	✓	-
20º	✓	✓	✓	✓	✓	✓
21º						
22º						
23º	✓	✓				✓
24º	✓	✓				✓
25º		✓				✓
26º		✓				✓
27º		✓				✓
28º						
29º						
30º		✓				✓
30ª						
31º						
32º						
33º						
34º	✓	✓	✓	✓	✓	✓
35º						
36º	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Tabla 3. Tabla resumen en relación a las cuestiones planteadas por participante  
Fuente: Elaboración propia

## 5. CONCLUSIONES PRINCIPALES

Se extraen las siguientes conclusiones principales:

- La Comunidad **Autónoma requiere una regulación específica alineada con la ley nacional**, por lo que debe aprobarse tras esta. La finalidad de ello debe ser, no solo recoger las disposiciones propuestas desde esta, sino atender y reflejar las particularidades existentes en Canarias como región ultraperiférica.
- El **modelo de movilidad se basa en un uso del vehículo privado**, siendo necesario la disminución de este y la promoción del servicio de guaguas como alternativa principal.
- El **cambio de modelo supone una fuerte inversión** por parte de las administraciones, empresas y particulares, por lo que existe una preocupación entorno a la financiación, principalmente en el ámbito de la electrificación y reducción de emisiones.
- La **movilidad sostenible debe ser entendida como parte fundamental de la planificación urbana y territorial** en todos los niveles (municipal, insular y autonómico)
- Para lograr una **conectividad real inter e intransular se debe atender al transporte marítimo, aéreo y terrestre de manera conjunta**, potenciando la intermodalidad.

La ley, por tanto, debe definir estratégicamente numerosos aspectos de la movilidad en Canarias, tanto la conectividad entre islas como en cada una de ellas. Para ello, debe considerar factores sociales, económicos y medioambientales, atendiendo a la realidad socioeconómica, la existencia de diversos sectores económicos, la potenciación de modos ya existentes, la regulación de los servicios de transporte o la protección de los recursos naturales.