



Dictamen 3/2026 del Consejo Económico y Social de Canarias

sobre el “Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias”

Pleno del Consejo Económico y Social de Canarias
Sesión de fecha: 17 de marzo de 2026

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17



ÍNDICE

1. FUNCIONES DEL CES	3
2. SOLICITUD Y TRAMITACIÓN	4
3. MARCO LEGISLATIVO	6
4. MARCO GENERAL	8
5. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO DE LEY	11
6. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES	14

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

1. FUNCIONES DEL CES

El Estatuto de Autonomía de Canarias, Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, configura en su artículo 179 al Consejo Económico y Social de Canarias como un *“órgano de carácter consultivo en materia económica y social, cuya finalidad primordial es la de servir de cauce de participación y diálogo en los asuntos socioeconómicos.”*

La Ley 1/1992, de 27 de abril, del Consejo Económico y Social, le asigna la función, entre otras, de *“emitir informe previo sobre los anteproyectos de ley y los planes del Gobierno en materia económica, social y laboral, con excepción del anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma”*, correspondiendo al Presidente del Gobierno solicitar la emisión de informes y dictámenes cuando así lo haya acordado el Gobierno o lo interese cualquiera de sus miembros.

En idéntico sentido se pronuncia el artículo 3, número 2 del Decreto 312/1993, de 10 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento del Consejo Económico y Social de Canarias.

El día 26 de febrero de 2026, el Excmo. Sr. Presidente de Canarias formuló solicitud de dictamen preceptivo previo, por el trámite ordinario, sobre el borrador del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias, de conformidad con lo establecido en los artículos 4.2 a) y 5.1 de la Ley 1/1992, de 27 de abril, reguladora de dicho Consejo.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

2. SOLICITUD Y TRAMITACIÓN

2.1. Solicitud

En base a lo señalado y con la finalidad expuesta, el Consejo Económico y Social de Canarias (CES) emite el presente Dictamen en el que muestra su opinión y juicio y manifiesta las consideraciones y recomendaciones que se contienen en el presente documento relativas a la iniciativa legislativa del Gobierno de Canarias denominada “Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias”.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 5.1 de la Ley 1/1992, de 27 de abril, puesto en relación con el ordinal decimosegundo, apartado 3, del Decreto 15/2016, de 11 de marzo, del Presidente de Canarias, por el que se establecen las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno y se aprueban las directrices sobre su forma y estructura, con la solicitud de dictamen se acompañó la siguiente documentación:

- Acuerdo del Gobierno de Canarias, adoptado en sesión celebrada el día 22 de abril de 2024, sobre informe en relación con la oportunidad, objetivos y principios generales que inspiran la iniciativa legislativa sobre movilidad sostenible de Canarias y acuerdos que procedan.
- Texto articulado del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias.
- Memoria justificativa de la iniciativa legislativa.
- Informe complementario a la memoria económica.
- Informe de valoración de las aportaciones recabadas en el trámite de consulta pública previa.
- Informe de supervisión de la valoración del impacto de género.
- Cuestionario de ingresos y gastos.
- Informe de la Oficina Presupuestaria de la Conserjería de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad.
- Informe relativo a las observaciones formuladas por los departamentos.
- Informe relativo a las alegaciones formuladas en los trámites de audiencia a los interesados e información pública.
- Informe de adecuación de la iniciativa legislativa a la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

2.2. Tramitación

De conformidad con lo previsto en el artículo 25.3 del Decreto 312/1993, de 10 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo, los trabajos para la elaboración del Dictamen preceptivo del CES sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias se asignaron a la Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica, para la elaboración de proyecto de Dictamen y su posterior valoración y emisión por el Pleno del Consejo.

La mencionada Comisión celebró sesiones de trabajo los días 9, 13 y 17 de marzo de 2026, acordándose en esta última sesión la aprobación del proyecto de dictamen y su elevación al Pleno del Consejo.

En el Pleno del Consejo Económico y Social de Canarias de fecha 17 de marzo de 2026 el Dictamen fue conocido, debatido y aprobado por unanimidad de los miembros del Consejo.

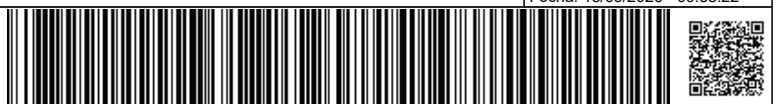
Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

3. MARCO LEGISLATIVO

3.1. Normativa de la Unión Europea

- Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea.
- Pacto Verde Europeo (European Green Deal).

3.2. Normativa nacional

- Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

3.3. Normativa de la Comunidad Autónoma de Canarias

- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.
- Ley 4/2017, de 4 de marzo, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.
- Decreto ley 1/2026, de 26 de enero, de modificación de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias, del Decreto ley 5/2024, de 24 de junio, de modificación de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, y de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Decreto 80/2023, de 18 de mayo, por el que se aprueba la Estrategia Canaria de Acción Climática.
- Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de las Islas Canarias (EMSICAN).

3.4. Dictámenes emitidos por el CES relacionados con la materia

- Dictamen 4/2021 del CES sobre el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

- Dictamen 4/2012 del CES sobre el Anteproyecto de Ley de Armonización y Simplificación en Materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales.
- Dictamen 8/2008 del CES sobre el Anteproyecto de Ley de Modificación de la Ley Territorial 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.
- Dictamen 3/2006 del CES sobre el Anteproyecto de Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.
- Dictamen 7/2008 del CES sobre el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley Territorial 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

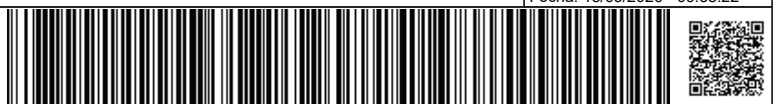
Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

4. MARCO GENERAL

Tradicionalmente, el ordenamiento jurídico español regulaba el transporte como actividad económica centrada en el desplazamiento de personas y mercancías entre un origen y un destino. Sin embargo, la evolución normativa, tanto en el ámbito europeo como estatal y autonómico, ha ampliado este enfoque hacia el concepto más amplio de movilidad.

A nivel estatal, en la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, se define la movilidad como un elemento esencial para el ejercicio efectivo de derechos fundamentales, configurándola como un derecho colectivo y como una necesidad vinculada a la calidad de vida, la cohesión social y territorial y la igualdad de oportunidades.

Por su parte, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 insiste en fomentar una movilidad energéticamente eficiente, en el marco de la lucha contra el cambio climático, minimizando la contaminación asociada al transporte tanto de mercancías como de viajeros y fomentando modos de movilidad más limpios.

A nivel europeo, el Pacto Verde constituye la hoja de ruta general de la Unión Europea para lograr la neutralidad climática en 2050 y sitúa al transporte como uno de los sectores clave en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto, impulsa la descarbonización progresiva del sistema de movilidad mediante el fomento de vehículos de cero o bajas emisiones, el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles y la electrificación del transporte.

A nivel autonómico, el concepto de movilidad viene recogido en el apartado o) del artículo 2 del Anteproyecto de Movilidad Sostenible de Canarias como el conjunto de procesos y acciones orientados al desplazamiento de personas y bienes que facilitan el acceso a bienes, servicios y relaciones. La gestión de la movilidad comprende la planificación, ordenación, coordinación y gestión de las infraestructuras de movilidad, del uso de las mismas y de los servicios de transporte en cualquiera de sus modos.

Asimismo, en el apartado r) de dicho artículo la movilidad sostenible se define como aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonable relacionando con los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas, fomentando el uso de modos no motorizados, mejorando la experiencia y la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre la salud y el medio ambiente.

El funcionamiento de los sistemas de movilidad, especialmente en un territorio como el canario, no puede reducirse al transporte por carretera, sino que es imprescindible una visión integrada de los tres principales modos de transporte: aéreo, marítimo y terrestre. Por esta razón,

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

la normativa debe poner un énfasis particular en la conexión entre ellos, es decir, en la intermodalidad y a la configuración de un sistema integrado que incluya los modos de transporte, infraestructura y servicios.

En materia de movilidad en Canarias, las competencias se distribuyen entre distintas administraciones públicas conforme al marco establecido por la Constitución Española de 1978 y el Estatuto de Autonomía de Canarias. Este reparto responde al modelo territorial descentralizado del Estado y se articula entre la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de Canarias, los cabildos insulares y los ayuntamientos, cada uno con funciones específicas dentro del sistema de transportes y movilidad.

La Administración del Estado conserva competencias sobre los aspectos estratégicos del transporte, especialmente aquellos que afectan al interés general o a la conexión con el exterior. Entre estas funciones se encuentran la regulación del transporte aéreo, la gestión de la navegación marítima y de la marina mercante, así como la titularidad y gestión de los puertos y aeropuertos de interés general. Asimismo, el Estado establece la normativa básica que rige el sistema de transportes, garantizando la coordinación y la unidad del marco regulatorio en todo el territorio nacional.

Por su parte, la Comunidad Autónoma de Canarias, a través del Gobierno de Canarias, asume competencias amplias en la planificación, ordenación y coordinación del transporte que se desarrolla dentro del archipiélago. Entre sus funciones destacan la regulación del transporte por carretera, la planificación del sistema de movilidad regional y la coordinación de los servicios de transporte interinsular, especialmente en relación con las obligaciones de servicio público que garantizan la conectividad entre las islas.

Finalmente, los cabildos insulares y los ayuntamientos desempeñan un papel fundamental en la gestión directa de la movilidad en sus respectivos ámbitos territoriales. Los cabildos se encargan, principalmente, de la planificación y gestión del transporte interurbano y de las infraestructuras viarias insulares, mientras que los ayuntamientos ejercen competencias en materia de movilidad urbana, ordenación del tráfico y gestión del transporte público municipal. Este sistema multinivel exige una constante cooperación entre administraciones para asegurar el funcionamiento eficaz e integrado del sistema de movilidad en Canarias.

En consecuencia, es necesario establecer un adecuado sistema de coordinación constante entre las administraciones con competencias y en la jerarquización de los distintos instrumentos de movilidad dado que tendrán carácter regional, insular y municipal.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=puede+ser+comprobada+la+autenticidad+de+esta+copia,+mediante+el+número+de+documento+electrónico+siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

Se hace necesaria la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible de Canarias que transforme el modelo de movilidad de Canarias hacia uno más sostenible, más justo socialmente, más eficiente económicamente y más coherente con la realidad insular y los retos climáticos.

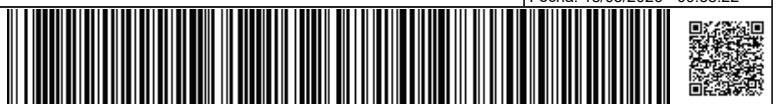
Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

5. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO DE LEY

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias consta de una exposición de motivos, un título preliminar y cincuenta y dos artículos divididos en cuatro títulos; completan el APL siete disposiciones adicionales, cuatro disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y cuatro disposiciones finales.

5.1. Exposición de motivos

La exposición de motivos se desarrolla en distintos apartados destinando el primero y segundo de ellos a exponer el contexto general en el que se inserta la norma, situando la movilidad sostenible como un elemento esencial orientado a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, la protección del medio ambiente y la eficiencia del sistema de transporte en toda su amplitud.

El tercer apartado señala los antecedentes normativos en la materia, destacando las limitaciones del marco regulador vigente y la necesidad de actualizar la normativa existente para adaptarla a las nuevas exigencias sociales, territoriales y ambientales.

El cuarto y quinto apartado de la exposición de motivos resalta el cambio de enfoque que introduce el Anteproyecto de Ley, al ampliar la perspectiva tradicional centrada en el transporte hacia un concepto más amplio de movilidad, que integra infraestructuras y servicios, y garantizando la participación pública en la toma de decisiones y en la elaboración de instrumentos de planificación de la movilidad.

En los siguientes apartados sexto y séptimo, se destaca la importancia de establecer instrumentos de planificación de la movilidad coordinados con los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, configurando un sistema jerárquico de planificación que permita abordar la movilidad a escala regional, insular y municipal.

Finalmente, en los siguientes apartados, se subraya la necesidad de avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible basado en la eficiencia energética, la reducción de emisiones contaminantes, la promoción del transporte público y la mejora de la accesibilidad, incorporando además elementos de innovación, digitalización y participación ciudadana en la planificación y gestión del sistema de movilidad.

5.2. Articulado

En cuanto al conjunto de preceptos que integran el Anteproyecto de Ley, estos se desarrollan de la siguiente manera:

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

El título preliminar del APL establece un conjunto de disposiciones de carácter general relativas al objeto y ámbito de aplicación de la ley, las definiciones básicas en materia de movilidad, los principios rectores y objetivos generales, el reconocimiento del derecho a la movilidad sostenible y las competencias de las distintas administraciones públicas implicadas.

El primer título regula los mecanismos e instrumentos dirigidos a la planificación de la movilidad sostenible, estableciendo un sistema jerárquico de planificación que comprende la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, los planes insulares de movilidad sostenible y los planes de movilidad urbana sostenible, así como otros instrumentos vinculados a grandes centros generadores de movilidad y grandes eventos.

El segundo título establece el régimen aplicable a las infraestructuras y servicios de movilidad de interés regional, incorporando criterios para su planificación, diseño y gestión, así como los estándares aplicables a las infraestructuras que integran el sistema de movilidad y los principios aplicables a la financiación de los servicios de transporte.

El tercer título aborda la digitalización y gestión de la información relacionada con la movilidad, regulando la recogida, tratamiento y utilización de datos sobre infraestructuras, servicios y desplazamientos, así como el acceso a la información, participación pública, y divulgación de las políticas de movilidad.

El último título del APL recoge el régimen sancionador y de control aplicable en materia de movilidad sostenible, incluyendo la clasificación de las infracciones, las sanciones correspondientes y el procedimiento para su imposición.

5.3. Disposiciones adicionales, transitorias, derogatoria y finales

Completan el APL siete disposiciones adicionales relativas, entre otras cuestiones, a los plazos para la elaboración de los instrumentos de planificación de la movilidad, la digitalización de datos sobre infraestructuras y servicios de movilidad, a la adopción de planes de movilidad sostenible por los grandes centros generadores existentes, a la financiación de las políticas de movilidad sostenible, y a la prevención del intrusismo profesional en los servicios de movilidad colaborativa.

Asimismo, se incluyen cuatro disposiciones transitorias destinadas a regular el proceso de adaptación al nuevo marco normativo, estableciendo previsiones para la identificación de grandes centros generadores de movilidad, la aprobación o actualización de los planes insulares y urbanos de movilidad sostenible y la adecuación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

Igualmente, el APL incorpora una disposición derogatoria que elimina determinados preceptos de la normativa vigente en materia de transporte por carretera y otras disposiciones que pudieran resultar incompatibles con el nuevo marco regulador.

Finalmente, se establecen cuatro disposiciones finales relativas a la modificación de determinadas normas autonómicas, la habilitación al Gobierno de Canarias para el desarrollo reglamentario de la ley y la determinación de su entrada en vigor.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

6. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES

El Consejo Económico y Social de Canarias valora positivamente el contenido del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias ya que, a su juicio, permite adaptar la regulación jurídica de la movilidad al nuevo concepto de movilidad sostenible y a su naturaleza de derecho colectivo de la ciudadanía.

Como resultado del trabajo realizado para el estudio y la elaboración de las aportaciones al Anteproyecto de Ley, este Consejo considera oportuno formular un conjunto de recomendaciones encaminadas a lograr una mejor regulación que se detallan a continuación:

1. Contenido mínimo del derecho a la movilidad

En el ámbito del derecho a la movilidad, en su dimensión social, económica y ambiental, se propone incluir un precepto adicional que defina su contenido mínimo garantizado, incorporando estándares básicos de accesibilidad al transporte público, criterios de equidad territorial y mecanismos de exigibilidad frente a la inactividad administrativa.

Asimismo, cualquier limitación al principio programático de libertad de la ciudadanía establecida en los instrumentos de planificación, para elegir el modo y medio de transporte más adecuado a sus necesidades de movilidad, deberá estar debidamente motivada y respaldada por un informe técnico. Estas restricciones no pueden quedar al arbitrio de las autoridades, sino que deben contar con base legal —y, en su caso, reglamentaria— y responder a medidas justificadas.

Finalmente, en relación con los principios rectores recogidos en el Anteproyecto de Ley, en el apartado j) del artículo 4, deberá garantizarse la atención y el acceso analógico y presencial a la ciudadanía que no pueda asimilar las tecnologías digitales.

2. Planificación

En materia de planificación, se propone incorporar un precepto que reconozca el carácter vinculante de las determinaciones estructurales de la Estrategia y de los planes insulares, establezca la motivación reforzada ante desviaciones y prevea consecuencias jurídicas por el incumplimiento de los plazos de aprobación. Asimismo, toda restricción de accesibilidad deberá justificarse mediante informe técnico que acredite su necesidad, idoneidad y proporcionalidad conforme a la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado.

Por otro lado, los planes insulares y municipales deberán delimitar corredores logísticos de bajas emisiones con infraestructura de recarga y reservas para mercancía pesada, garantizando su continuidad operativa. Los objetivos de electrificación del transporte público interurbano quedarán

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

condicionados al despliegue efectivo de recarga pública en los corredores y nodos estratégicos, permitiéndose transitoriamente el acceso de vehículos Euro VI o con etiqueta ambiental.

Asimismo, respecto a los planes de movilidad en polígonos industriales (artículo 24.7 del Anteproyecto de Ley), se propone que su promoción y elaboración pueda correr a cargo de la asociación empresarial de dicha zona industrial en sustitución de la asociación de empresarios más representativa del ámbito. Además, se recomienda tener la misma consideración para las zonas comerciales abiertas.

Y, por último, se propone incorporar una cláusula de antidesplazamiento de demanda intra-isla, mediante disposición adicional u otro mecanismo jurídico idóneo, para evitar distorsiones competitivas y desplazamientos artificiales de demanda entre municipios de una misma isla, diseñando las restricciones de modo que se minimicen los efectos sobre la movilidad intermunicipal.

3. Riesgo de sobrecarga regulatoria y burocrática

El APL introduce una amplia proliferación de instrumentos, informes, evaluaciones, obligaciones de suministro de datos y mecanismos de seguimiento aplicables a grandes centros generadores de movilidad, así como a la planificación urbana, insular y territorial. Aunque parte de estas exigencias responden a fines legítimos, persiste un riesgo de sobreregulación, especialmente al diferirse aspectos esenciales al desarrollo reglamentario.

Se recomienda, por ello, clarificar elementos como costes, cargas administrativas, mecanismos de cofinanciación, régimen sancionador y requisitos aun insuficientemente definidos. Asimismo, consideramos necesario incorporar cláusulas expresas de proporcionalidad, gradualidad, simplificación y coordinación procedimental, a fin de evitar solapamientos con la normativa urbanística, ambiental y sectorial vigente.

4. Gobernanza

En materia de gobernanza, se propone la creación del Consejo Canario de Movilidad Sostenible, órgano colegiado permanente, consultivo y de coordinación operativa en movilidad sostenible, con representación del Gobierno de Canarias, cabildos, municipios y agentes sociales y económicos más representativos.

Dado el carácter multinivel del sistema y la incidencia de competencias estatales —especialmente en transporte aéreo, marítimo e infraestructuras de interés general—, se plantea que dicho Consejo incorpore un comité/comisión específica de cooperación con la Administración General del Estado.

Consejo Económico y Social de Canarias

15/22

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

Asimismo, la ley deberá prever Mesas de Movilidad Insulares que permitan la participación de asociaciones vecinales, colectivos organizados de carácter deportivo y organizaciones de personas con movilidad reducida con carácter previo a la aprobación de los planes de movilidad sostenible.

5. Financiación e incentivos económicos

En materia de financiación y mediante el instrumento jurídico más conveniente, se propone se incorporen fondos finalistas e incentivos económicos para la movilidad sostenible, incluyendo deducciones fiscales, subvenciones y financiación preferente para particulares y empresas que inviertan en renovación de flotas, digitalización logística e infraestructuras de recarga, con especial atención a las pymes.

Respecto a los grandes centros generadores de movilidad, la contribución del promotor a la financiación de mejoras del transporte público u otras actuaciones deberá ser proporcional a la movilidad neta generada, conforme a metodología reglamentaria y con límites establecidos.

Asimismo, con carácter previo a la implantación de medidas restrictivas al uso del vehículo privado en zonas industriales y parques empresariales, deberán priorizarse actuaciones de incentivo y mejora de alternativas de movilidad, atendiendo a la actual insuficiencia de transporte público y a la dependencia funcional del vehículo privado para el acceso a centros productivos.

6. Evaluación y seguimiento

El Consejo recomienda reforzar el régimen de evaluación y seguimiento de la movilidad sostenible mediante indicadores obligatorios y homogéneos, informes periódicos con publicidad activa, y consecuencias jurídicas en caso de incumplimiento. Además, recomienda que las medidas y los instrumentos de planificación sean evaluados previamente, teniendo en cuenta su impacto económico y laboral, garantizando la proporcionalidad, la neutralidad competitiva, y la protección de datos empresariales.

También se propone realizar una evaluación ex ante de las infraestructuras de movilidad sostenible, considerando el coste-beneficio social, económico y medioambiental, y llevada a cabo por un organismo público independiente para asegurar la objetividad.

7. Equilibrio entre sostenibilidad y competitividad

Este Consejo señala que la futura ley debe construir su enfoque sobre un equilibrio entre sostenibilidad y competitividad, evitando enfoques restrictivos. En Canarias, donde la movilidad es clave para el acceso al empleo y otros servicios, cualquier medida restrictiva debe ser precedida de una evaluación exhaustiva de sus efectos económicos, territoriales y sociales, lo cual no contradice los objetivos climáticos, sino que mejora la regulación y minimiza efectos no deseados.

16/22

Consejo Económico y Social de Canarias

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERALFecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

8. Tratamiento de datos

Junto a los requisitos legales de protección de datos, se considera imprescindible que la recopilación y difusión de información estadística respete los principios de secreto comercial y minimización de datos, garantizando la protección de información sensible que pueda afectar a la competitividad empresarial.

La información logística, al ser un activo estratégico, requiere mecanismos legales que delimiten su uso, aseguren su protección y establezcan sanciones por uso indebido. Los datos cedidos a la Administración deberán presentarse en formatos agregados y anonimizados, y solo podrán utilizarse con fines estadísticos y de planificación, con prohibición expresa de reutilización competitiva y la imposición de posibles sanciones, en su caso.

Asimismo, considerando la geografía del archipiélago y la planificación insular de la movilidad, se recomienda que los datos se presenten desagregados por islas. Finalmente, se sugiere promover el acceso público y gratuito a los datos de movilidad sostenible en formatos reutilizables, promoviendo la transparencia y la disponibilidad para análisis y planificación.

9. Neutralidad modal y competitiva

Las políticas de movilidad sostenible deberán garantizar la neutralidad competitiva entre modelos empresariales sujetos a distinta carga territorial y regulatoria, evitando efectos indirectos no deseados que favorezcan determinados modelos de negocio en detrimento de otros.

La neutralidad competitiva propuesta busca introducir una salvaguarda para evitar distorsiones y desventajas competitivas entre diferentes modelos de negocio, como puede ser el comercio electrónico frente al físico.

10. Planes de movilidad urbana sostenible

En los planes de movilidad urbana sostenible, los aparcamientos de centros comerciales podrán declararse nodos intermodales cuando integren transporte público o lanzaderas y plazas de recogida y entrega de alta rotación.

Estos planes deberán incorporar sistemas de reserva digital de plazas de carga y descarga con ventanas horarias dinámicas basadas en datos en tiempo real, priorizando microoperaciones y sectores de alta rotación, y permitiendo accesos a mercancía voluminosa, pesada o perecedera según distintivos ambientales o estándares de emisiones. En las ZBE se autorizará el acceso de vehículos pesados que cumplan criterios Euro VI/etiqueta o cero/muy bajas emisiones. Todo ello

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

permitiría entregas más precisas para adaptarse en tiempo real a las condiciones de la ruta, el tráfico o la demanda.

Por último, se propone mantener los límites estatales de obligatoriedad de los planes en ciudades de más de 50.000 habitantes, introduciendo la posibilidad de que los cabildos insulares extiendan esta obligación a municipios de más de 20.000 habitantes en los planes insulares de movilidad sostenible cuando se justifique mediante un análisis de necesidades específico.

11. Proporcionalidad de las sanciones

Estimamos necesario que el régimen sancionador establezca criterios de graduación en función de la capacidad del sujeto y contemple una fase transitoria, a fin de asegurar una aplicación proporcionada del régimen sancionador, debiendo priorizarse con carácter general, el requerimiento previo de subsanación.

La aplicación inmediata de sanciones, sin haber establecido previamente medidas de acompañamiento o programas de apoyo, contradice el principio de transición justa por lo que este Consejo recomienda que la Ley priorice instrumentos de apoyo técnico y financiero que faciliten la adaptación progresiva de las empresas, especialmente en materia de digitalización y adaptación de obligaciones nuevas para pymes.

12. Zonas de bajas emisiones

Se propone enfatizar la necesidad de evitar el desabastecimiento y preservar las compras y entregas de mercancías de gran volumen o ticket alto, minimizando el impacto ambiental mediante ventanas y requisitos técnicos incluyendo en el diseño de las ZBE insulares y municipales una “Cláusula de abastecimiento esencial y de mercancías voluminosas”.

En el diseño y gestión de las Zonas de Bajas Emisiones de ámbito insular y municipal se garantizarán franjas de acceso motorizado para el abastecimiento esencial de bienes de primera necesidad y para operaciones de reparto o recogida de mercancías voluminosas (superiores a 0,30 m³ o más de 30 kg por unidad), sin perjuicio de las medidas de mitigación ambiental que resulten procedentes.

13. Visión prospectiva

Se recomienda la incorporación de una visión prospectiva en el APL pues ni en la exposición de motivos, ni en el catálogo de definiciones, ni en la planificación, ni en el bloque de infraestructuras se recoge referencia alguna a drones o a sistemas equivalentes (Sistemas Aéreos No Tripulados – UAS, Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto – RPAS, “vehículo aéreo no tripulado”, etc.).

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



En la práctica, el texto continúa apoyándose en un esquema clásico de movilidad (terrestre + marítimo + aéreo tripulado) y no incorpora de manera expresa una realidad emergente con impacto directo en la movilidad y en la logística: la revolución del transporte y la logística de última milla basada en aeronaves no tripuladas, con potencial aplicación a corto o medio plazo en ámbitos como entrega de material sanitario y medicamentos, transporte urgente de muestras, apoyo a emergencias, inspecciones técnicas, conectividad de enclaves aislados y, en un horizonte más amplio, transporte especializado de personas en determinados supuestos.

Asimismo, el Anteproyecto debería contemplar de manera explícita la existencia de la modalidad terrestre que supone el transporte ferroviario y el potencial desarrollo futuro de los vehículos autónomos.

14. Prevención de la paradoja climática

La movilidad, además de afectar a los desplazamientos personales, incide directamente en el abastecimiento de bienes, incluidos los esenciales, la distribución logística, la reposición comercial, el acceso de la clientela y de las personas empleadas, la entrega de mercancías pesadas o voluminosas, y la operativa de parques empresariales, polígonos industriales y sectores como comercio, turismo, restauración, construcción, sanidad o educación.

Se propone reconocer la movilidad de mercancías como servicio esencial y declarar prioritarias las infraestructuras logísticas de interés regional asegurando su funcionamiento. Las políticas de movilidad deben evitar distorsiones que intensifiquen la fragmentación logística o incrementen desplazamientos de última milla, previniendo la denominada “paradoja climática” y asegurando un equilibrio entre sostenibilidad y continuidad operativa multisectorial.

15. Equidad y singularidad territorial

Canarias no es un sistema único, sino ocho realidades distintas con diversidad, a su vez, entre zonas urbanas y rurales por lo que la ley debería incorporar la perspectiva y las necesidades de las islas no capitalinas y la diversidad territorial.

El anteproyecto debería incorporar un enfoque más inclusivo y no sólo urbano por lo que se propone la creación de un Fondo de Compensación de Movilidad Insular para financiar parte del transporte a demanda (microbuses) en las islas no capitalinas o zonas rurales. En esta línea, la ley deberá prever ayudas directas para la mejora de los servicios de movilidad.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

16. Descarbonización adaptada al relieve

El vehículo eléctrico es esencial pero no suficiente en territorios con pendientes pronunciadas y microclimas, por ello, se recomienda explorar la posibilidad de otras fuentes de energía alternativas más sostenibles para transporte pesado y ferroviario, aprovechando, entre otras, la energía eólica y solar excedente frente a baterías o nuevas catenarias.

Asimismo, se recomienda crear una infraestructura de carga inteligente, con puntos bidireccionales (V2G), para optimizar la gestión energética ante la fragilidad de las redes eléctricas insulares.

17. Grandes eventos

Esta Institución considera que en el artículo 25.6 del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias se debe recoger una mayor definición y especificación de los eventos comerciales recurrentes y de gran afluencia. Por esta razón se propone la incorporación en el mencionado artículo del siguiente texto:

“Se consideran eventos comerciales recurrentes las campañas de gran afluencia y deberán contar con planes de movilidad específicos que refuercen el transporte público y habiliten suficiente estacionamiento temporal y señalización para acceso escalonado. Cuando no exista un promotor específico definido, el municipio que acoge el evento se responsabilizará de elaborar el plan de movilidad y en su caso, a nivel insular.”

18. Plan de movilidad sostenible al trabajo

Del análisis del Anteproyecto de Ley se deduce una cierta confusión entre obligaciones establecidas para los planes de centros generadores y los planes de movilidad al trabajo teniendo en cuenta que la entidad promotora del centro y la parte empleadora son personas o entidades distintas. Por ello, este Consejo, propone incorporar en el articulado un nuevo contenido que establezca que el sujeto obligado, en el plan de movilidad sostenible al trabajo, es la parte empleadora con 200 o más personas trabajadoras en un mismo centro, o 100 o más por turno, homogeneizando tal cantidad con lo indicado en el artículo 26 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo, definidos en el artículo 2 de la citada Ley, deberán contener como mínimo, un diagnóstico de movilidad mediante encuestas realizadas a la plantilla, un análisis de alternativas de transporte disponibles —con atención especial a horarios nocturnos en sectores turístico, sanitario y de distribución y logística—, al menos dos medidas activas de fomento del transporte sostenible, que pueden incluir expresamente teletrabajo y flexibilización

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

horario, un indicador de seguimiento del reparto modal y la designación de un gestor de movilidad responsable del plan.

Asimismo, la implantación de estos planes de movilidad sostenible al trabajo deberá atender al calendario previsto en la normativa estatal, en particular al establecido en el artículo 26.1 de la citada Ley de Movilidad Sostenible, que fija un plazo de 24 meses desde su entrada en vigor para que los centros de trabajo obligados dispongan de dichos planes. La referencia a este calendario permite mantener la coherencia con el marco estatal y evitar posibles situaciones de inseguridad jurídica o tratamientos desiguales entre empresas en función de su territorio de implantación.

19. Régimen voluntario, escalonado y simplificado de movilidad laboral para empresas medianas y PYMES

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias establece un umbral único —200 personas trabajadoras o 100 por turno— para activar la obligación de elaborar planes de movilidad al trabajo, lo que excluye a la mayoría de las empresas de las islas. Con 151.846 empresas en Canarias, de las cuales el 95,4% tienen menos de 9 personas trabajadoras, solo un pequeño número de centros de trabajo se verían afectados por la ley, dejando fuera la mayor parte de las empresas de los sectores clave como hostelería, comercio, construcción y servicios. Por ello, se propone añadir un nuevo apartado al artículo 13 para crear un programa de ayudas para el impulso voluntario de planes de movilidad sostenible al trabajo dirigido a empresas de entre 50 y 200 personas trabajadoras (o entre 25 y 100 por turno).

El programa de fomento cubriría al menos el 50% del coste de estos planes y el Gobierno de Canarias establecería los criterios de concesión. Además, las empresas de ese tamaño, para facilitar su implementación, podrían elaborar un Plan de Movilidad Sostenible Simplificado, que incluiría un diagnóstico de movilidad, medidas para fomentar el transporte sostenible y un indicador de seguimiento anual. Estos planes no necesitarían informe favorable del cabildo, solo su comunicación a la autoridad autonómica, y podrían acceder preferentemente a las ayudas, así como ser valorados positivamente en contrataciones públicas y en el marco de los incentivos relacionados con el cambio climático.

20. Contenido de los planes insulares de movilidad sostenible

Este Consejo recomienda que el artículo 21.1 del presente Anteproyecto de Ley quede redactado de la siguiente manera:

“Los planes insulares de movilidad sostenible desarrollarán medidas específicas para conseguir la continuidad, la integración entre los distintos modos de transporte en cada isla, la consecución de los objetivos medioambientales, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas

Consejo Económico y Social de Canarias

21/22

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17

necesidades de movilidad, con especial atención a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas, **turísticas** y a la demanda de movilidad de las zonas rurales o con baja densidad poblacional, promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del transporte público regular de viajeros.”

Asimismo, se propone añadir la letra siguiente en el apartado 2 del mismo artículo:

“p) Que incluya el diagnóstico específico de la movilidad de la población flotante y sus patrones de demanda sobre las infraestructuras de transporte; medidas de gestión de flujos en puntos de alta afluencia turística y el fomento de soluciones de intermodalidad, estudiando y garantizando la sostenibilidad de la movilidad vinculada a las personas usuarias no residentes.”

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

JOSE CARLOS FRANCISCO DIAZ - PRESIDENTE/A CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
BEGOÑA MARRERO ALONSO en representación de CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL - SECRETARIO GENERAL

Fecha: 18/03/2026 - 12:10:01
Fecha: 18/03/2026 - 09:58:22

En la dirección https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=
puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de
documento electrónico siguiente:

RP001-000mfKU/f71VE/q9y+iEuwv0Q==



El presente documento ha sido descargado el 18/03/2026 - 13:51:17