



IX legislatura

Año 2019

Parlamento
de Canarias

Número 174

14 de marzo

BOLETÍN OFICIAL

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.parcn.es>

SUMARIO

COMISIONES DE ESTUDIO

DICTAMEN DE COMISIÓN

9L/AGCE-0004 Sobre la situación del transporte en las islas.

Página 1



COMISIÓN DE ESTUDIO

DICTAMEN DE COMISIÓN

9L/AGCE-0004 *Sobre la situación del transporte en las islas.*

(Publicación: BOPC núm. 64, de 19/2/2018).

Presidencia

Emitido dictamen por la Comisión de Estudio sobre la situación del transporte en las islas, con fecha 11 de marzo de 2019, en conformidad con lo establecido en el artículo 54.4 y según lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 13 de marzo de 2019.- PD EL SECRETARIO GENERAL, Salvador Iglesias Machado.

COMISIÓN DE ESTUDIO SOBRE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE EN LAS ISLAS

La Comisión de estudio sobre la situación del transporte en las islas, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 54.3 del Reglamento del Parlamento, una vez concluidos los trabajos de estudio ha aprobado, en sesión celebrada el día 11 de marzo de 2019, el siguiente dictamen que se eleva al Pleno para su debate y votación.

D I C T A M E N

Í N D I C E

- I.- Antecedentes y funcionamiento de la comisión.
- II.- Introducción.
- III.- Contextualización.
- IV.- Transporte Aéreo. Conclusiones y Propuestas.
- V.- Transporte por Carretera. Conclusiones y propuestas.
- VI.- Transporte marítimo. Conclusiones y propuestas.
- VII.- Infraestructuras de Transporte. Conclusiones y propuestas.
- VIII.- Intermodalidad, nuevos modos de transporte y sostenibilidad. Conclusiones y propuestas.
- IX.- El transporte y nuestra condición de región ultraperiférica. Conclusiones y propuestas.
- X.- Consideraciones finales.

I.- Antecedentes y funcionamiento de la comisión.

1.1.- Solicitud de creación. Se formuló mediante escrito con registro de entrada número 92/2016, de 11 de enero de 2016, y a solicitud de los grupos parlamentarios Nacionalista Canario (CC-PNC) y Socialista Canario.

1.2.- Aprobación. Acordada por el pleno de 23/2/2016 por unanimidad.

1.3.- Constitución de la comisión.

• Sesión constitutiva: 06/6/2017. En dicha sesión se produjo la elección de la mesa de la comisión, que quedó compuesta por:

- Presidente: don Manuel Marcos Pérez Hernández, del GP Socialista Canario, sustituido el 14/2/2018 por don Iñaki Álvaro Lavandera.
- Vicepresidenta: doña Nereida Calero Saavedra, del GP Nacionalista Canario (CC-PNC).
- Secretario: don Miguel Jesús Jorge Blanco, del GP Popular.

1.4.- Composición, objeto, método y calendario de trabajo.

a) Composición:

Don David Cabrera de León
GP Nacionalista Canario (CC-PNC)
Doña Nereida Calero Saavedra
GP Nacionalista Canario (CC-PNC)
Don Gabriel Corujo Bolaños
GP Socialista Canario
Don Iñaki Álvaro Lavandera
GP Socialista Canario
Don Miguel Jesús Jorge Blanco
GP Popular
Doña Águeda Montelongo González
GP Popular
Doña Asunción Delgado Luzardo, sustituida posteriormente por Don Manuel Marrero Morales
GP Podemos
Doña María Esther González González
GP Nueva Canarias (NC)
Don Casimiro Curbelo Curbelo
GP Mixto

b) Objeto.

Estudio sobre la situación del transporte en las islas.

c) Método.

En la sesión de 14/2/2018 la comisión acordó el número de comparecientes a proponer por cada grupo parlamentario. La Mesa de la comisión recoge el criterio aprobado en comisión, de tal forma que corresponderán dos comparecientes al GP Mixto, GP Podemos y GP Nueva Canarias (NC), tres comparecientes al GP Popular, cuatro al GP Socialista Canario y cinco comparecientes al GP Nacionalista Canario (CC-PNC), sumando un total de dieciocho comparecencias que se desarrollarán en nueve sesiones distintas. Además, la Mesa de la comisión se

reserva la posibilidad de acordar alguna comparecencia más, cuando el desarrollo de los trabajos de la comisión así lo aconseje. También se acordó que en la primera sesión de comparecencias se lleve a cabo una comparecencia monográfica con experto propuesto por el Gobierno de Canarias para que emita diagnóstico sobre la situación del transporte en la comunidad. También se acuerda, al margen de los comparecientes propuestos por los grupos parlamentarios, la invitación para comparecer a la Federación de Empresarios del Transporte y a la parte social representada en la Mesa del Transporte. En igual sentido, la Mesa de la comisión invitará a comparecer a la Federación Canaria de Islas (Fecai) y a la Federación Canaria de Municipios (Fecam).

1.5.- Relación de comparecientes:

- **D. Germán Blanco Acosta.** Consultor en materia de transportes, a propuesta del Gobierno de Canarias, lunes, 5 de marzo de 2018.
- **D. Juan Ramsden Iraurgui.** Coordinador General de Binter, lunes, 2 de abril de 2018.
- **D. Diego Naya Suárez.** Experto en Transportes y servicios urbanos y Movilidad sostenible, lunes, 2 de abril de 2018.
- **D. Ginés de Rus Mendoza.** Catedrático de Economía Aplicada de la ULPGC. Investigador asociado en Fedea donde coordina el Área “Infraestructuras y Transportes”, lunes, 16 de abril de 2018.
- **D. Elías Castro Feliciano.** Político experto en transportes, lunes, 16 de abril de 2018.
- **D. Luis Ibarra Betancort.** Presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, lunes, 16 de abril de 2018.
- **D. Pedro Anatael Meneses Roqué.** Doctor en Marina Civil. Exdirector General de la Marina Mercante Española. Expresidente de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife, viernes, 27 de abril de 2018.
- **D. José Javier Morales Febles.** Político experto en transportes, viernes, 27 de abril de 2018.
- **D. Mario Otero Andión.** AENA. Director de Aeropuertos del Grupo Canarias, lunes, 14 de mayo de 2018.
- **D. Juan Ignacio Liaño Núñez.** Director de flota y operaciones de Fred Olsen Express, lunes, 14 de mayo de 2018.
- **D. Jaime Cabrera del Pino.** Director de fletamiento de Naviera Armas, lunes, 14 de mayo de 2018.
- **D.ª María Dolores Rodríguez Mejías.** Experta en transporte y costes en regiones ultraperiféricas, lunes, 28 de mayo de 2018.
- **D. Alonso Fernández Hernández.** Secretario general de la Asociación de Supermercados de las Islas Canarias, lunes, 28 de mayo de 2018.
- **D. José Ángel Hernández Ponce.** Secretario general de la Federación de Empresarios de Transportes de Canarias, lunes, 28 de mayo de 2018.
- **D. Juan Artiles López.** Presidente de la Federación Regional Taxistas de Canarias, miércoles, 6 de junio de 2018.
- **D. Pedro Luis Campos Albarrán.** Experto a propuesta de la Fecai, jueves, 18 de octubre de 2018.
- **D.ª Raquel Lucía Pérez Brito.** Exdirectora de Globalia en Canarias, jueves, 18 de octubre de 2018.
- **D.ª María Jesús Varona Bosque.** Directora de la Agencia Tributaria Canaria, jueves, 25 de octubre de 2018.

II.- Introducción.

El carácter archipiélgico de Canarias y su lejanía del continente europeo suponen el mayor condicionante de las islas para su desarrollo económico y cohesión social. Las políticas puestas en marcha desde las instituciones públicas para tratar de revertir o paliar en la medida de lo posible este factor estructural chocan con diversos elementos que, a su vez, limitan su alcance.

Por un lado, la diferente distribución de habitantes por las islas, con tres niveles diferenciados de densidad poblacional, limitan la capacidad del sector privado para ofrecer unos niveles de conectividad homogéneos para el transporte de personas y mercancías que abarque todas las islas y que resulten atractivos en términos empresariales o de fomento de la competencia.

El principal elemento que han puesto en marcha las administraciones públicas para revertir esta situación son las obligaciones de servicio público y las subvenciones al transporte, si bien su incidencia, aunque muy importante, se ha demostrado insuficiente.

Otro elemento que dificulta un tratamiento homogéneo son las sustanciales diferencias entre el transporte aéreo y marítimo, y, dentro de estos, entre el transporte interinsular y el continental.

Desde el punto de visto logístico, pero también burocrático por el distinto tratamiento fiscal, las políticas puestas en marcha para favorecer el transporte de mercancías no siempre pueden ir de la mano o complementar el transporte de personas.

Además, hay que tener en cuenta el valor estratégico que nuestros niveles de conectividad exterior suponen para nuestra principal industria, el turismo.

Por su parte, existen distintos niveles competenciales en la gestión del transporte en las islas y no podemos obviar las consecuencias, todavía inciertas, de la entrada de capital privado en la gestión de infraestructuras básicas del transporte, como la operada recientemente con la privatización de AENA.

Por último, aunque se ha avanzado mucho en los últimos años, queda pendiente el desarrollo de todo el potencial de conexiones con el conjunto de África, principalmente con los países del área noroccidental, y ello como factor

importante para que la internacionalización de la economía canaria y la diversificación de nuestras empresas sean una realidad en el medio plazo.

La respuesta que desde las distintas administraciones y desde el sector privado se está ofreciendo para abordar nuestros déficits estructurales en materia de transporte, a nuestro juicio, requieren un análisis en el que participen todos los sujetos que intervienen en el proceso para poder ofrecer alternativas a las propuestas realizadas hasta ahora y consolidar las vigentes en la medida en que contribuyen a favorecer nuestra conectividad.

En consonancia con estas ideas, todos los grupos parlamentarios del Parlamento de Canarias somos conscientes del papel básico y estratégico del sector del transporte, en sus múltiples modalidades, para el desarrollo global de la economía de Canarias. El transporte debe garantizar una suficiente movilidad de las personas, la eficiente circulación de mercancías, dentro de las islas, entre las islas y con el exterior, y, evidentemente, ser un factor clave en la productividad de los sectores productivos. Así, si en cualquier sociedad el transporte, sus operadores, las infraestructuras y demás variables son elementos fundamentales para su desarrollo, en las Islas Canarias, por su condición de Región Ultraperiférica, cobra una extraordinaria importancia de la que han sido plenamente conscientes los miembros de esta comisión.

Así pues, este dictamen sobre la situación del transporte en las islas pretende contribuir, con un análisis global de este sector, aportando las principales conclusiones extraídas de las comparecencias de reconocidos expertos y expertas que han aportado su conocimiento a este Parlamento, y a los que agradecemos enormemente su altruista participación. Deseamos que en la próxima legislatura puedan ser tomadas en consideración, para la mejora de la conectividad en las islas, su cohesión social y territorial, y el impulso de la economía, tanto por el propio Parlamento de Canarias como por el Gobierno de Canarias y otras instituciones con competencias en la materia.

III.- Contextualización.

Ya sea por cuestiones de trabajo para transportar mercancías o simplemente para irnos de vacaciones estamos siempre en movimiento. El transporte gobierna nuestras vidas, el cambio climático es una realidad, vamos a tener que reinventar sin duda nuestros actuales modelos de transporte para hacer frente a nuevos retos sociales demográficos, económicos y, por encima de todo, medioambientales.

En las ciudades, el transporte urbano está “atascado” y el 50% de su espacio está dedicado a calles, aparcamientos y vías de acceso a máquinas con personas, no a las personas. Las bicicletas, los vehículos compartidos, localizados donde se genera la demanda, siempre en marcha, almacenados fuera del centro, buscando modelos más sostenibles para la ciudad y beneficiosos para las personas que tienden a hacer más ejercicio físico. Este es el futuro.

Existe una tendencia general que se observa en la mayoría de las capitales occidentales, la movilidad sostenible para hacer a las ciudades nuevamente respirables. Se reclaman progresivamente los espacios públicos en lugares donde solían prevalecer los vehículos contaminantes, las personas descubren el placer de caminar por una zona urbana, usan varios medios privados de transporte; paralelamente a los *scooters* y monopatines, están surgiendo nuevos vehículos eléctricos ligeros, unos más extraños que otros, pero configurando la ecomovilidad del mañana ya que todos ellos comparten el mismo objetivo: crear una ciudad libre de coches, eliminar los grandes motores, la velocidad, el ruido. La movilidad sostenible es una idea excelente.

En determinadas islas, la situación del problema circulatorio va más allá de la congestión del tráfico urbano, pues hay grandes atascos habituales en las principales vías interurbanas.

Sin duda, la tecnología y la ciencia están transformando nuestras vidas con gran rapidez y a veces el ritmo del cambio puede desorientarnos, pero las innovaciones utilizadas con sensatez pueden abrirnos la puerta a una era de extraordinarias oportunidades, y en el sector del transporte cada vez están más presentes.

Desde los años 50, ni las guerras ni las crisis energéticas han podido detener el continuo incremento del tráfico aéreo, un 5% anual. A principios de 2030, viajarán en avión más de seis mil millones de personas, pero hoy en día el avión es el único medio de transporte colectivo que no cuenta con una alternativa al petróleo, y no se toma en cuenta a la hora de firmar acuerdos sobre el clima. En lo que respecta a la reducción de gases invernadero, el transporte aéreo no entra en esos cálculos. Sin embargo, ya se están diseñando aviones híbridos con 100 plazas para aerolíneas regionales y los fabricantes están innovando para mejorar los diseños y los motores para reducir el consumo de combustible. La propulsión híbrida no es la única vía que están explorando, y aunque las células de combustible de hidrógeno son demasiado complejas para un uso generalizado, la alternativa al petróleo podría proceder del mar gracias a una nueva familia de biocombustibles basados en algas y producidos en granjas en alta mar y sin usar terrenos agrícolas ni agua potable.

El transporte marítimo de mercancías es la columna vertebral de la economía mundial, miles de buques de carga viajan por el mundo continuamente, gigantes que queman miles de toneladas de combustible pesado altamente contaminante, y que año tras año emiten el equivalente de mil millones de toneladas de CO₂. No nos podemos quedar fuera de la necesaria transición energética exitosa que se encamina hacia el transporte marítimo ecológico.

Coches autónomos y conectados, plataformas de economía colaborativa o de alquiler de vehículos con conductor, modos de transporte más eficientes y rápidos, logística integral e intermodal, ciudades que recuperan espacios para las personas, movilidad eléctrica y otras energías limpias, transporte público que debe ser maximizado, infraestructuras que necesitan ser repensadas, construirse o modificarse, enjambres de drones que serán gestionados por inteligencia

artificial. En definitiva, Canarias no puede quedar al margen de los cambios que se producen a nuestro alrededor, pues nuestra alta dependencia del exterior y lo que ello significa para el transporte nos obliga a prepararnos para el futuro, y, necesariamente, a diagnosticar qué necesitamos mejorar para que un sector estratégico como el del transporte haga más competitiva nuestra economía, mejore nuestra calidad de vida y contribuya a preservar nuestro planeta.

IV.- Transporte Aéreo. Conclusiones y propuestas.

IV.I.- Conclusiones

Sobre el mercado aeroportuario canario:

• El mercado aeroportuario canario destaca por el predominio del tráfico internacional. Existiendo modelos de especialización aeroportuaria (ejemplo, Tenerife) internacional/hub nacional-interinsular, modelos de combinación de componentes de tráfico, interinsular-nacional/internacional (ejemplo, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura), o de tráfico predominantemente interinsular.

• La conectividad en Canarias es buena en términos generales, especialmente buena en el ámbito europeo, manteniendo operaciones numerosas compañías (hasta 55 en el caso del Aeropuerto de Gran Canaria). Según los expertos, nos encontramos en el mayor nivel de conectividad de la historia.

• En el caso de Canarias se valora positivamente la existencia de competencia, sin embargo aún incipiente. Se observa que la presencia de competencia en el archipiélago ha facilitado al operador mayoritario una mejora en los precios.

• Los aeropuertos canarios, considerados en su conjunto, plantean una capacidad destacable. En primer lugar, hay que tener en cuenta que la capacidad de un aeropuerto se mide teniendo en cuenta el parámetro más limitante entre la capacidad de la terminal, capacidad de la pista, etc., siendo el dato más fiable el volumen de pasajeros/hora. No obstante, de acuerdo a los expertos existe un 30% de margen de mejora como conjunto, si bien es cierto que aeropuertos como los de Tenerife Sur y Lanzarote se encuentran más cerca de ese límite si realizamos un análisis individual.

Sobre las condiciones de operación:

• Las inversiones que se realizan en los aeropuertos canarios, canalizadas a través de AENA, se plantean en el Plan de Inversiones en Canarias de AENA, que alcanza los 377 millones de euros, primando los objetivos estratégicos; en esencia, aquellas inversiones que afectan a capacidad y seguridad. Hay algunas inversiones significativas en los aeropuertos más pequeños (ejemplo, La Palma).

• Sobre los retos en las condiciones de operación, se concentran en la descongestión de las puntas de tráfico aéreo. Los gestores aeroportuarios intentan localizar un incentivo tarifario para la operativa en días de menor actividad.

• Son las compañías aéreas las que realizan las solicitudes de quinta libertad aérea, sea en relación a las personas transportadas o a las mercancías. Según los expertos y expertas asistentes, existe más reticencia por parte de la UE a la aceptación de la quinta libertad aérea para el transporte de personas que para el transporte de mercancías. Existe un reto importante en la exploración de posibilidades con aquellos países donde ya existe acuerdo bilateral.

• La percepción de los usuarios y usuarias de los aeropuertos canarios en las encuestas internas (AENA) y externas es alta, notable.

• Hay una discrepancia en la aceptación del AFIS (Aerodrome Flight Information Service). Los usuarios y usuarias parecen plantear un desacuerdo a la utilización de estos sistemas de información como servicios normales de control; sin embargo, la percepción por parte de las compañías operadoras es positiva, entienden que se emplea por personas habilitadas y competentes, ganando competitividad por disminución en la tarifa de aproximación. Hasta el momento no ha habido incidentes reportados en El Hierro y la dispersión en tiempo de un vuelo en aproximación con AFIS y con servicio normal de control es de un minuto. No obstante, diversas iniciativas parlamentarias en este Parlamento así como en las Cortes Generales han venido solicitando la retirada de estos sistemas.

Sobre los efectos de la bonificación del 75%:

• Los expertos y expertas catalogan como un éxito la entrada en vigor de la bonificación del 75% del precio del pasaje a los y las residentes canarias, incidiendo en la mejora de la competitividad y la apertura de la competencia del mercado canario. Sin embargo, es necesario reconocer que la visión aportada en este apartado concreto se circumscribe al mercado regional. Cuando entra en consideración la conexión con el resto del territorio nacional, existe una coincidencia en la necesidad de mantener una monitorización de los precios de los billetes para garantizar la correcta utilización de los fondos públicos.

• Los expertos y expertas provenientes del sector privado entienden que la gestión de las subvenciones por parte de las compañías, siendo molesta para la operativa, resulta mejor comparativamente que el modelo de subvención finalista a los usuarios y usuarias.

IV.II.- Propuestas.

1.^a Mantener la defensa de los aeropuertos pequeños, dado que mejoran la conectividad, cumplen una función social y cohesionan el archipiélago.

2.^a En relación con la mejora de competitividad del archipiélago, sería positivo que el Gobierno de Canarias, a través de los mecanismos de captación de inversión y de atracción de actividad económica que posee, promocionara el archipiélago para que las compañías aéreas explorasen la posibilidad de solicitar autorizaciones relacionadas con la quinta libertad del aire, para pasajeros y pasajeras, en especial, para mercancías.

3.^a Resulta necesario que Canarias tenga una mayor voz en los consejos de administración y órganos análogos en los aeropuertos gestionados por AENA.

4.^a Habría que explorar diferentes vías de materialización de la subvención (modelo actual de subvención al billete, modelo de subvención finalista, modelo mixto, etc.).

5.^a Resulta necesario articular la monitorización del precio de los billetes y de la afectación al precio de la subvención al billete, de manera que se garantice un mejor uso de los recursos públicos.

V.- Transporte por Carretera. Conclusiones y propuestas.

V.I.- Conclusiones

- Las sociedades modernas demandan cada vez más una alta y variada movilidad, lo que requiere un sistema de transporte complejo y adaptado a las necesidades sociales que garantice los desplazamientos de personas y mercancías de una forma económicamente eficiente y segura, pero todo ello sometido a una nueva racionalidad ambiental y a la nueva lógica de sostenibilidad.

- En este contexto, Canarias ha de contar con unas redes de transporte integrado de personas por carretera que favorezcan la cohesión de los territorios insulares y que den respuesta a los retos de una movilidad sostenible, desde parámetros de eficiencia, uso racional de los servicios públicos y un adecuado aprovechamiento de las infraestructuras.

- Pero la realidad es que, hasta el momento, en Canarias el incremento de la movilidad terrestre se ha basado en el predominio del vehículo privado, causante de las situaciones cotidianas de congestión circulatoria, con sus secuelas de pérdidas económicas, contaminación atmosférica e incremento de los consumos energéticos.

- También es una realidad que para afrontar tal saturación de las carreteras las administraciones públicas han venido respondiendo con nuevos viarios, creando un círculo vicioso: más coches, se saturan las carreteras, se hacen más carreteras, que atraen a nuevos coches, en una espiral que resulta insostenible, en un medio insular, con escaso suelo disponible, máxime cuando las infraestructuras resultan cada vez más complejas y con un mayor potencial de impacto sobre el territorio.

- Por contra, la oferta de transporte colectivo terrestre, que permite alcanzar mayores niveles de accesibilidad y menor consumo de infraestructuras, es insuficiente, lo que exige un inminente cambio de prioridades de las políticas de transporte así como de otras políticas sectoriales, como las de carreteras, ordenación el territorio, etc.

- Es esencial para la economía y la calidad de vida en Canarias contar a corto plazo con una Estrategia de Movilidad y Transporte para Canarias cuyo objetivo sería la determinación de un sistema de transporte sostenible, eficiente y eficaz que permita a la ciudadanía de esta comunidad autónoma alcanzar mayores cotas de movilidad, cohesión territorial y social, desarrollo económico y respeto por el medio ambiente.

- Para la consecución de este objetivo, es imprescindible hacer un diagnóstico de la situación real del transporte en Canarias, que analice:

- Cómo son la demanda y la oferta actual en transporte colectivo, en todos los modos y tanto de personas como de mercancías, y la posición competitiva del mismo.

- Para asegurar la basculación hacia modos sostenibles es necesario poner una oferta atractiva que sea razonablemente sostenible desde un punto de vista económico. El análisis de la financiación del sistema será un elemento relevante en la toma de decisiones.

- Una vez definidos los servicios necesarios a poner a disposición de la ciudadanía para un mayor uso del transporte colectivo, si las infraestructuras existentes son las suficientes para un correcto desarrollo de los mismos, proponiendo líneas de estudio al efecto.

- La situación actual de Canarias con respecto a la conectividad digital, al uso de TIC y la necesidad de acelerar su implementación con efectos que vayan más allá de la generación de eficiencia en el sistema de transporte y la movilidad.

- La normativa actual e identifique los ámbitos que impiden la consecución de una movilidad más eficiente y sostenible.

De los distintos análisis que diferentes expertos han analizado se desprende lo siguiente:

Transporte regular de viajeros:

- Intentar cambiar la predisposición de los usuarios y usuarias a favor del vehículo privado (impacto de las economías colaborativas).

- Priorizar los recursos públicos hacia aquellas motivaciones que instrumentan el uso del transporte público y que se podrían resumir en más o mejores frecuencia y horarios, unidades de transporte más atractivas y confortables y mayor velocidad comercial.

- Ganar en eficiencia en la prestación del servicio (reducir costes) y buscar fórmulas flexibles para su prestación (taxi-guagua...).

Servicio de taxi:

- Se aprecia una importante sobre oferta sobre todo en las capitales, con ratios superiores a 4 taxis por 1.000 habitantes.
- El exceso de oferta se traduce en unos niveles de rentabilidad efectivos de la industria negativos, en unas condiciones retributivas mejorables, con unas jornadas laborales muy largas (12 horas de media) y un nivel de infrautilización del inmovilizado alto (las horas en carga apenas superan el 30%).
- El sector se enfrenta a importantes retos como son la fuerte competencia proveniente de los sistemas de “economía colaborativa” y los avances tecnológicos.
- Las “áreas sensibles” en los aeropuertos de las islas orientales son un tema importante y aún no plenamente resuelto.
- Se requiere por el sector la necesidad de controlar el intrusismo existente, con especial referencia a empresas de ocio, guaguas o VTC, que realizan transporte de personas en servicios que exceden de la autorización con la que cuentan, y vehículos privados. Esto está suponiendo una grave amenaza para el sector.

Transporte discrecional de viajeros:

- La información disponible de este subsector es bastante escasa. A nivel regional, existen unas 150 empresas, titulares de unas 5.700 guaguas, aunque se desconoce con certeza la distribución de guaguas por isla, el perfil de las empresas, su rentabilidad etc.
- Tecnológicamente, el atraso del sector es manifiesto, lo que hace que el contacto directo con la clientela, por parte de los operadores sea prácticamente inexistente, y que el grueso de la contratación se realice a través de los tour operadores. Ello obedece a la baja formación, en general, de los y las titulares de las empresas.

Transporte de mercancías:

- El sector se caracteriza por:
 1. Rentabilidad ínfima de las unidades de explotación.
 2. Extrema atomización del sector, con la consiguiente baja capacitación y formación.
 3. Falta de regulación sobre la antigüedad de la flota, lo que lleva a que estén en servicio unidades en extremo añosas.
 4. Situación de ilegalidad en que se encuentra prácticamente todo el sector debido a la inexistencia de suelo industrial. Además, ni en puertos ni en zonas comerciales hay zonas habilitadas para maniobra, causa de congestión e ineficiencia.
 5. Tema muy sensible es el de las mercancías peligrosas, donde la planificación es inexistente y el cumplimiento regulatorio muy escaso.

Transporte guiado:

- En la actualidad sólo existe un sistema guiado en las islas que es el tranvía de Sta. Cruz de Tenerife.
- Este proyecto, con una inversión algo superior a los 300 M€, y con dos líneas céntricas y bien integradas ha conseguido una buena demanda (154 personas/día por 1 millón de euros invertidos, es decir, 46.200 personas/día transportadas), pese a lo complicado de la obra, que elevó en más de un 40% la inversión inicial.
- Aparentemente, superados los problemas iniciales de coordinación con la red de TITSA, puede considerarse un proyecto consolidado.
- Existen, adicionalmente, tres proyectos de trenes en las islas, dos en Tenerife y uno en Gran Canaria, encontrándose todos ellos en distinto grado de avance.
 - Las inversiones a comprometer son muy importantes. En Gran Canaria el tren, con un recorrido de unos 50 km, parcialmente deprimido y 10 paradas, pretende realizar el trayecto entre la capital insular y Maspalomas en unos 30 minutos, previendo para ello una inversión de 1.600 M€.
 - El tren del sur de Tenerife, con 7 paradas y un recorrido de unos 80 km, pretende unir la capital insular y Adeje en unos 45 minutos, con una frecuencia de paso de 15 minutos. La demanda estimada es de 67.000 personas/día y la inversión de 2.200 M€.
 - Todas estas inversiones buscan descongestionar unas carreteras que en los accesos a las capitales insulares y a las zonas turísticas se encuentran muy saturadas.
 - No obstante, el montante de la inversión aconseja realizar un análisis coste-beneficio para ratificar que es la mejor opción posible para la consecución de un sistema de transporte eficiente.

V.II.- Propuestas.

- 1.^a Desarrollar una Estrategia de Movilidad y Transporte para Canarias cuyo objetivo sería la determinación de un sistema de transporte sostenible, eficiente y eficaz, previo diagnóstico de la demanda y la oferta, las infraestructuras existentes y necesarias, la normativa actual y su necesaria revisión, y las oportunidades derivadas de la conectividad digital.
- 2.^a Priorizar en la planificación del transporte la intermodalidad en sus variantes presentes y futuras.
- 3.^a Evaluar desde la perspectiva del análisis coste-beneficio los grandes proyectos de infraestructuras de transporte, en especial los trenes de Gran Canaria y Tenerife.

4.^a Desarrollar una normativa que adapte al servicio del taxi y lo haga competitivo ante los cambios que se están produciendo en el sector.

5.^a Adoptar junto con el sector del transporte de mercancías políticas que faciliten y optimicen la logística integrada y el transporte intermodal al objeto de hacer más competitivo el sector y la economía canaria.

VI.- Transporte Marítimo. Conclusiones y propuestas.

VI.I.- Conclusiones

• En cuanto a transporte marítimo interinsular, la Comisión de Estudio contó con los representantes de las navieras comerciales más importantes de la región, así como con expertos en logística siendo sus planteamientos de máxima utilidad para los trabajos de esta comisión.

• En este sentido, varios de los comparecientes relataron la evolución del transporte marítimo en nuestras islas, la importancia que tiene este tipo de transporte en nuestra región al ser el medio de transporte más usado en el tráfico interinsular, por encima del tráfico aéreo, los retos en el futuro de este sector, las deficiencias en las infraestructuras y las necesidades de mejora para facilitar el tránsito interinsular y hacia el exterior de personas y mercancías.

• Se evidencian las múltiples deficiencias de las infraestructuras portuarias canarias, tanto las dependientes del Estado como las de esta comunidad autónoma, y se proponen varias mejoras en una serie de puertos que sería necesario acometer en el futuro para favorecer el tráfico marítimo en el archipiélago.

• Varias de las compañías se han visto obligadas a realizar inversiones con fondos propios para mejorar la operatividad de las instalaciones portuarias de Canarias ante las carencias con que se encuentran.

• Asimismo, se hace notar en cuestión de logística que la mayor parte del tráfico marítimo de mercancías llega a los Puertos de La Luz y de Santa Cruz de Tenerife, pero luego el 85% de esa mercancía se dirige por carretera al centro y sur de Gran Canaria y Tenerife, cuando sería más deseable que gran parte de esas mercancías se dirigiera a los Puertos de Granadilla y Arinaga, reduciendo, así considerablemente el coste de distribución y los costes medioambientales del transporte.

• También se evidencian los problemas que tienen algunos puertos del Estado en Canarias, como puertas de entrada principales de mercancías en todas las islas, para apoyar la logística, almacenaje y distribución de las mismas.

• Coincidieron los comparecientes en muchas de sus apreciaciones y propuestas no solo en el tema de infraestructuras, sino en la cuestión del tema energético y el cambio de las maquinarias en los navíos para adaptarse a las nuevas exigencias medioambientales, que en líneas generales las compañías cumplen, pero no encuentran las instalaciones adecuadas en Canarias para tener ese respaldo.

• Asimismo, los y las comparecientes han hecho comentarios muy positivos con respecto a la bonificación del 100% al transporte de mercancías así como a la nueva bonificación del transporte del 75%, pues el abaratamiento de los billetes ha incrementado sensiblemente el tráfico marítimo, teniendo que hacer rotaciones adicionales para poner más frecuencias, y valoraron positivamente que tal bonificación debería extenderse a las personas que embarcan con sus vehículos.

• Algunas compañías indican que debe permitirse la presencia de más de una compañía en alguna de las conexiones marítimas a pesar de haber un solo atraque, porque no ha habido problemas en donde se opera de esta forma y se mejora el servicio que se presta a través de mayores frecuencias y mejores precios, incluso en aquellas líneas donde se ha establecido una obligación de servicio público, como podría ser la de El Hierro.

• Por otro lado, las compañías evidencian que se progrsa en la recuperación de algunas líneas de conexión marítima que habían sido abandonadas durante la crisis, indicando al respecto que en estas líneas, y en otras que se han abierto, la demanda se genera la mayoría de los casos con su puesta en marcha. Por todo ello:

- Se debe dar la máxima importancia y apoyo institucional al transporte marítimo, al ser el medio más usado para el transporte de personas y mercancías, muy necesarias para la población de todas las islas.

- La bonificación del transporte del 75% debe asegurarse y consolidarse, además de incluir a los vehículos, como lo demandan la mayoría de usuarios y usuarias, pues ha sido un revulsivo esencial para el avance en este sector del transporte, lo que ha permitido que las compañías puedan invertir en mejoras en el servicio y puesta en disposición de buques más veloces.

- Se deben afrontar múltiples mejoras en las infraestructuras e instalaciones portuarias de Canarias, tanto en el control de acceso a las instalaciones como en el control de fronteras; adaptación de los accesos viarios para impedir atascos; instalación de medios para favorecer las mejoras medioambientales, como conexiones eléctricas o impulsar la reversión de combustibles fósiles con emisión de azufre a otros combustibles menos contaminantes; así como todas las mejoras operativas que requieren los puertos canarios.

- Hay que afrontar los proyectos de infraestructuras pendientes para favorecer el tráfico marítimo.

- Es necesario eliminar las trabas burocráticas que puedan impedir la mejora de nuestras infraestructuras portuarias y adaptar la legislación sectorial.

- Se debe dar utilidad logística para el tráfico de mercancías a los puertos de Granadilla y Arinaga.

- Se debe favorecer que todas las rutas marítimas tengan varios operadores para mejorar los precios y las frecuencias.

VI.II.- Propuestas.

1.^a El Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado deben extender la bonificación del transporte a la compra de los billetes de las personas que embarcan con sus vehículos.

2.^a El Gobierno de Canarias debe impulsar el cumplimiento de lo dispuesto en el Eje Transinsular y favorecer el tráfico intermodal en el intercambio entre el tráfico marítimo y el terrestre para fomentar el uso del transporte público y sostenible.

3.^a El Gobierno de Canarias y resto de administraciones públicas competentes deben impulsar los cambios viarios necesarios en la entrada y salida de las instalaciones portuarias para evitar el colapso de tráfico que se vive en algunos puertos como el de Los Cristianos.

4.^a El Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado deben establecer en las instalaciones portuarias una mayor seguridad, con puestos de control de entrada y salida de personas como requiere la normativa específica.

5.^a El Gobierno del Estado debe incrementar el personal y los medios de control fronterizo de personas y mercancías para mejorar la seguridad y permitir que Canarias tenga unas mejores conexiones marítimas internacionales, especialmente con África.

6.^a El Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado deben establecer en las instalaciones portuarias conexiones eléctricas para que los barcos puedan usar estas conexiones y apagar los motores auxiliares cuando estén atracados, de forma que el nivel de emisiones sea menor.

7.^a El Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado deben estudiar con las navieras la puesta en marcha de nuevas líneas de transporte marítimo como cuestión esencial para afianzar la cohesión interinsular.

8.^a El Gobierno de Canarias debe impulsar la recuperación de las conexiones marítimas interinsulares perdidas durante la crisis.

9.^a El Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado deben apostar por una distribución logística marítima más eficaz dando un mayor papel a los puertos sureños de Granadilla y Arinaga para el abaratamiento de costes económicos y ambientales.

10.^a El Gobierno de Canarias debe plantear la necesidad de modificar la Ley de la Ordenación del Transporte Marítimo, a fin de poder llevar a cabo mejoras en relación con el transporte marítimo de nuestras islas.

11.^a El Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado deben adecuar las instalaciones de los principales puertos de las islas para mejorar la logística de mercancías así como el tráfico de vehículos y el transporte de personas.

VII.- Infraestructuras de Transporte. Conclusiones y propuestas.

VII.I.- Conclusiones.

Los grupos parlamentarios, después de haber tenido la oportunidad de escuchar e intercambiar pareceres con los y las diferentes comparecientes, consideran, constatan y evidencian que:

- El segundo sector económico en importancia es el del transporte y la logística, pese a lo cual se carece de una política integral de transporte.
- En Canarias el transporte constituye un elemento esencial para la vertebración de la sociedad canaria.
- Existe desconocimiento institucional y descoordinación que contribuyen a múltiples deficiencias en el marco regulatorio del transporte por carretera en Canarias.
- Se está apostando por proyectos a muy largo plazo como el tren, muy costoso, sin que exista una evaluación objetiva sobre su viabilidad desde una perspectiva socioeconómica.
- Se pospone la resolución de las necesidades a corto y medio plazo, que se pueden satisfacer con soluciones más asequibles.
- Se aprecia un problema de formación profesional.
- Existen modelos alternativos, como el cooperativo instaurado en la Isla de El Hierro para gestionar el transporte de viajeros.
- Estamos ante un problema no de diseño viario o de política de transporte sino de planificación integral de la isla, de ahí que el problema del colapso viario no se pueda resolver con medidas inconexas y concretas.
- El transporte privado tiene un crecimiento desmedido, no pasa así con el transporte público, con comportamientos muy diversos en función de si resulta atractivo o no.
- Existe un problema cultural en el uso de los medios de transporte y no se ha llevado a cabo una adecuada concienciación del uso de los medios públicos.
- No hay estudios que analicen qué vías y qué medios de transporte son necesarios y rentables.
- No hay medidas para incentivar la diversificación de los medios y la potenciación del transporte público.
- La multiplicación de infraestructuras viarias no puede sostenerse indefinidamente, ni es sostenible aumentar exponencialmente el número de carriles en carreteras en vías ya saturadas.
- Canarias posee infraestructuras relativamente mejores que otros territorios más desarrollados.
- El tráfico intermodal generado desde los puertos o aeropuertos solo supone el 8 por ciento de los subsiguientes desplazamientos terrestres.
- Pese a su disponibilidad, hay una evidente infrautilización de los intercambiadores.

- Pese a sus ventajas económicas y potencial conectividad de puertos y aeropuertos como *hub*, Canarias queda rezagada por la escasez de rutas.
- Falta una verdadera planificación regional de equipamientos e infraestructuras de transporte.
- Se han ejecutado obras poco justificadas, sobredimensionadas o para la satisfacción de una cuota dentro de un supuesto equilibrio territorial de la inversión.
- Falta una política de movilidad sostenible por lo que se refiere a los desplazamientos interiores en las islas.
- Los y las comparecientes advierten que no se ha cumplido la Ley de Transportes terrestres de 2006 ni ejecutado soluciones planteadas hace ya 20 años, como el carril bus-VAO.
- No se ha trabajado para agilizar el movimiento de mercancías.
- Hay tantas autoridades sobre transporte como municipios en cada isla.
- Se aprecia una notable desproporción entre los fondos dedicados a los diferentes modos de transporte, en perjuicio del transporte terrestre interior.
- Los problemas de movilidad derivan en gran parte de la huida de población de las grandes ciudades, lo que contrasta con la centralización de los servicios públicos en las capitales.

VII.II.-Propuestas.

1.^a Dotar al transporte público de viajeros de los recursos necesarios mediante una ley canaria de financiación específica que neutralice el desequilibrio de fondos de los que disfrutan el transporte marítimo y aéreo respecto al terrestre.

2.^a Valorar previamente las grandes obras de infraestructura y definir las áreas en las que invertir fondos públicos.

3.^a Implantar un órgano independiente que evalúe el coste y la conveniencia socioeconómica de cada proyecto de infraestructuras, sin que ese análisis y ponderación pueda dejarse en manos del órgano que precisamente ejecuta dicha infraestructura.

4.^a Priorizar los proyectos atendiendo a un factor socioeconómico y no meramente financiero.

5.^a Imponer la corresponsabilidad entre las distintas administraciones, sin perjuicio de que en determinadas circunstancias se permita la participación privada en la financiación de las obras de infraestructuras.

6.^a No ejecutar más infraestructuras aeroportuarias de las que resulten estrictamente necesarias, pues las no explotadas obligan a trasladar el sobrecoste de la inversión innecesaria a las compañías y a los usuarios.

7.^a Priorizar las inversiones que tengan como objeto la mejora de la funcionalidad de las instalaciones portuarias, tratando de igualarlas en prestaciones, eficacia y seguridad a las de carácter aeroportuario.

8.^a Mejorar la red viaria para aumentar la interconectividad de puertos y aeropuertos para evitar situaciones de colapso portuario y viario.

9.^a Mejorar la coordinación administrativa a fin de que los controles administrativos no impliquen un incremento del coste y el encarecimiento del producto final en la cesta de la compra.

10.^a Aprobar un plan de movilidad desde el nivel regional, especialmente en las entradas y salidas de las áreas metropolitanas, incidiendo en sus causas y no solo en sus efectos.

11.^a Diseñar respecto del transporte de mercancías un estudio estratégico de la logística en Canarias que tenga en cuenta las zonas carga-descarga adecuadas y dotar a los puertos de infraestructuras operativas.

12.^a Modificar las pautas culturales a fin de priorizar el uso transporte público para resolver los problemas de saturación de vías y grandes núcleos.

13.^a Hacer que el transporte público sea atractivo y competitivo, incidiendo en la necesidad de un cambio cultural en el uso de los medios de transporte.

14.^a Incentivar la intermodalidad, los aparcamientos y otras medidas disuasorias en la entrada a las ciudades.

15.^a Rediseñar un eje transinsular de transporte intermodal a fin de conectar el tráfico rodado por carretera con el marítimo de cabotaje entre las islas.

16.^a Conectar los tráficos entre las islas capitalinas y las no capitalinas desde puertos secundarios, lo que permitiría aliviar la situación de colapso de autopistas como la TF-1 y GC-1.

17.^a Hacer de los puertos, sobre todo los capitalinos, plataformas logísticas de almacenamiento, distribución y transformación.

18.^a Abordar el uso de energías limpias en el transporte, en la propulsión de motores, la accesibilidad a las mismas así como su generación en las propias infraestructuras de transporte.

19.^a Adoptar a medio y corto plazo soluciones transitorias para aliviar el problema de movilidad: habilitar tres carriles en las horas puntos de acceso, disponer los arcenes como vías de tráfico lento, flexibilizar horarios laborales, compartir más el coche para aumentar su ocupación y fomentar el uso de guaguas, motos y bicicletas, aparcamientos disuasorios, servicios de lanzadera hacia las áreas metropolitanas, acuerdos de movilidad sanitaria y educativa, planes de empresa de movilidad de trabajadores y trabajadoras (obligatorios en empresas de más de 200 trabajadores), tarjeta ten-mas (Metro-Titsa: bonos zonales, temporales, personalizados), transporte a la demanda (puesto en práctica con éxito en Los Realejos), aplicación ten+vao,

actuaciones en paradas, mejor aprovechamiento del transporte privado, limitación de acceso a las ciudades, viarios reservados o preferentes, regulación el taxi compartido y mejorar la regularidad y frecuencia de las líneas de transporte.

20.^a Modificar y actualizar la ley del transporte dado que el texto actual ha quedado obsoleto y en parte es contradictorio.

21.^a Ordenar el transporte de personas por carreteras para ahorrar tiempo, teniendo en cuenta las siguientes herramientas: adecuación de la velocidad comercial; implementación de tecnología de la información; renovación de flota; mejora de las infraestructuras; contar con estudios fiables sobre origen-destino; disponer de una red única regional interconectada; y la existencia de una red pública de transportes en núcleos de alta densidad poblacional con coordinación con servicios de taxi.

22.^a Mejorar la gestión del transporte terrestre mediante el control conjunto de las diferentes administraciones concurrentes, la participación en las Juntas Generales de aquellas entidades, así como con la participación de los municipios en el accionariado de las mismas.

VIII.- Intermodalidad, nuevos modos de transporte y sostenibilidad. Conclusiones y propuestas.

VIII.I.- Conclusiones.

• La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su imagen, supone la adopción de medidas que permitirán afrontar el desafío que plantea el desarrollo urbano. Las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados y, en definitiva, por la utilización de los más eficientes desde una perspectiva energética y medio ambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

• Tales políticas deberán considerar necesariamente la movilidad sostenible: transporte público, movilidad a pie y en bicicleta; la intermodalidad: garantizar y facilitar el “cambio de modo” de transporte; y los planes de movilidad sostenible: territorial, insular y municipal.

- Necesidad de realización de estudios insulares y municipales de movilidad sostenible que analicen:
 - La demanda de la movilidad, el tráfico y el transporte público.
 - El desarrollo de medidas de continuidad de distintos modos de transporte y de transporte público.
 - Medidas de ordenación, planificación, transporte y ordenanzas municipales.
- Ejecución de proyectos relacionados con la movilidad:
 - Planes directores (bicicleta, transporte público, movilidad peatonal).
 - Movilidad urbana sostenible (PMUS).
 - Planes de accesibilidad.
 - Proyectos y anteproyectos (bicicleta, transporte público, movilidad peatonal).
 - Otros (aparcamientos, vidrio, seguridad vial, zonas 30...).
- En las ciudades, el objetivo general es el de recuperar el concepto de espacio urbano como lugar de reunión y encuentro, fundamental para la socialización de la vida urbana, permitir el paseo y otras actividades recreativas.
 - Este objetivo general se puede concretar en otros objetivos específicos:
 - Situar al peatón en un lugar preferente de la movilidad urbana.
 - Crear espacios, calles y barrios seguros, de baja intensidad motorizada.
 - Crear entornos e itinerarios seguros a centros educativos para la movilidad a pie.
 - Incorporar la bicicleta y la guagua como medios de transporte preferente.
 - Mejorar y potenciar el uso del transporte público eléctrico.
 - Redistribuir el espacio urbano entre todos los modos de transporte.
 - Racionalizar el uso del vehículo privado.
 - Introducir aparcamientos sostenibles de transbordo externos al espacio urbano.
 - Reestructurar y jerarquizar el viario.
 - Pacificar el tráfico. Adecuar las velocidades en función de su uso.
 - Disminuir la contaminación acústica y ambiental derivada del tráfico.
 - En el medio rural:
 - La pacificación y ordenación del tráfico es una premisa imprescindible para recuperar el concepto de entorno rural y de espacio natural como lugares escasamente modificados por la acción humana, permitir el paseo y otras actividades recreativas compatibles con la protección del medioambiente, donde la prioridad sea para la marcha a pie, en bicicleta y por tracción animal.
 - Para la protección del paisaje como recurso y patrimonio cultural, se propone la prohibición de parar vehículos en el espacio público (márgenes de caminos y de fincas), debiendo prever el espacio correspondiente en el interior de las fincas que así lo decidan.
 - Los aparcamientos ocupan una gran cantidad de espacio público, se realizan con fondos públicos y dan acceso solo a una parte de la población. Por ello, la localización y dimensionamiento de los mismos debe

responder a un modelo de transporte que contemple medidas como aparcamientos disuasorios, de residentes, bicicletas...) y tenga en cuenta las necesidades de:

- Estacionamiento de la vía pública.
- Estacionamiento subterráneo.
- Estacionamiento por modos de transporte.
- Estacionamiento para personas discapacitadas.
- Estacionamiento en el ámbito rural.
- Estacionamiento de motos.
- Estacionamiento de bicicletas.
- Puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Necesaria evaluación de las emisiones de CO₂ y, para ello, realización de planes medibles que tengan por finalidad la disminución de dichas emisiones.
 - Necesaria evaluación de aspectos como: densidad del tráfico, ocupación de espacios públicos, peligrosidad, contaminación ambiental y acústica, aceras y espacios peatonales, distancias a lugares de trabajo, estudio y ocio, usos de coches, bicicletas y transporte público.
 - Creación de oficinas para la movilidad con el fin de promover los medios de transporte más sostenibles a través del diseño y desarrollo de iniciativas que mejoren la movilidad de forma global, coordinada e integral.
 - La movilidad sostenible debe partir y contar con la legislación aplicable:
 - 1988 Carta Europea de Derechos del Peatón.
 - 1990 Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano.2002 VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente.
 - 2006 Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de Planes de movilidad urbana sostenible (IDAE).
 - 2007 Libro verde: nueva cultura de la movilidad urbana.
 - 2005-2020 Plan estratégico de Infraestructuras y Transportes-PEIT.
 - 2009 Libro verde: revisión de la política hacia una red transeuropea de transporte.
 - Estrategia de Ahorro y eficiencia energética en España 2004-2012.

VIII.II.- Propuestas.

A. Genéricas.

- 1.^a Se propone que al título de la Ley futura se añada “y de movilidad sostenible de Canarias”.
- 2.^a Se propone que en el preámbulo se cambie el orden de “empresas y ciudadanos” por “la ciudadanía y las empresas canarias”.
- 3.^a Legislar y promover políticas de movilidad sostenible: transporte público, movilidad a pie y en bicicleta.
- 4.^a Garantizar la intermodalidad y facilitar el “cambio de modo” de transporte.
- 5.^a Desarrollar planes de movilidad sostenible: territorial, insular y municipal.

B. Concretas.

- 1.^a Ejes peatonales de movilidad urbana:
 - Itinerarios peatonales.
 - Accesibilidad para la movilidad en el viario.
 - Peatonalización.
 - Zonas 30 o de prioridad peatonal.
 - Campañas de divulgación de los beneficios del modo pie como modo de transporte: individuales (salud, economía...) y sociales (medioambientales, calidad urbana).
 - Planes especiales de actuación.
- 2.^a Redes ciclistas:
 - Itinerarios ciclistas continuos y accesibles.
 - Bicicletas públicas de alquiler.
 - Aparcamientos de bicicletas.
 - Registro de bicicletas.
 - Divulgación de beneficios del modo bicicleta.
- 3.^a Guaguas urbanas:
 - Plataformas reservadas para carriles guaguas y taxis.
 - Regulación de las intersecciones con prioridad para peatones, bicicletas y guaguas.
 - Adecuación de paradas y vehículos de transporte público accesibles (guaguas de piso bajo continuo).
 - Transporte público eléctrico.
 - Divulgación del uso del transporte público.
 - Derecho al transporte de bicicletas como equipaje de mano.
- 4.^a Aparcamientos sostenibles o de disuasión:
 - Intermodalidad, con aparcamientos disuasorios en las entradas de la ciudad.

- Intercambiadores.

- La peatonalización de las zonas centro, en lugar de zonas azules.

5.^a Ordenación y regulación de aparcamiento privado:

- Zona de residentes.

- Aparcamiento gratuito en zonas que estimulen el uso de modos alternativos al coche.

- Regular el uso de tarjetas.

- Incentivar el uso del coche compartido.

- Restringir el acceso de vehículos a solares.

6.^a Ordenación y regulación del tráfico:

- Descongestión de vías.

- Señalizaciones adecuadas.

- Utilización de rotundas u otros sistemas (pulpo, excaletric) que distribuyan el tráfico.

- Jerarquización de las calles en arteriales, colectoras y locales.

- Potenciación de circunvalaciones.

- Creación de aparcamientos sostenibles y gratuitos que permitan cambiar a modos de transporte más eficaces y sostenibles.

- Mejorar la seguridad vial pacificando el tráfico.

- Potenciar un uso más racional del automóvil, evitando desplazamientos cortos y medios donde son más eficaces otras formas de desplazamiento como caminar, ir en guagua o en bicicleta.

- Difundir las ventajas de los modos de transporte alternativos mediante información sobre los beneficios individuales (salud, economía...) y sociales (medioambientales, calidad urbana...).

7.^a Pacificación del tráfico:

- Diseño de barrios amigables orientados a una movilidad sostenible.

- Templado o calmado del tráfico, zonas 30 o calles residenciales.

- Ordenanzas municipales sensibles a los principios del espacio público.

8.^a Zonas escolares:

- Zonificación de la Consejería de Educación: a pie, en bici, vehículos, paradas de guaguas.

- Potenciación del transporte sostenible.

- Entornos seguros con restricciones de acceso de coches.

- Divulgación de los beneficios de los entornos seguros.

9.^a Fomento del uso de la circunvalación:

- Disuasión al tráfico por el centro.

- Cambios en la señalización horizontal y vertical.

10.^a Tráfico de vehículos pesados:

- Control de circulación de vehículos pesados.

- Limitación de horarios.

- Regulación de carga y descarga.

- Aparcamiento de vehículos pesados.

- Zonas de carga y descarga.

11.^a Pacificación del tráfico en el medio rural:

- Zonas residenciales o zonas 30.

- Templado o calmado del tráfico en zonas 30.

- Acondicionar aparcamiento fuera del espacio público.

- Propiciar el desarrollo de ordenanzas municipales.

12.^a Potenciación del senderismo y ciclismo:

- Divulgación de beneficios del senderismo y ciclismo.

- Seguridad en el espacio público (no permitir el tránsito de animales sueltos).

13.^a Oficinas para la movilidad:

- Promocionar los proyectos y de las campañas de participación ciudadana.

- Informar y concienciar sobre los beneficios de una movilidad más sostenible en la ciudad, promoviendo servicios, campañas y experiencias en la ciudad.

- Contribuir a la toma de decisiones municipales para un futuro más sostenible de la movilidad urbana.

- Organización de los modos de transporte, la movilidad urbana y el aparcamiento.

- Atender a las necesidades presentes y futuras originadas por el desarrollo de la ciudad.

IX.- El transporte y nuestra condición de región ultraperiférica. Conclusiones y propuestas.

IX.I.- Conclusiones.

• En Canarias vivimos en condiciones de desigualdad respecto al resto de españoles en materia de movilidad, ya sea aérea o marítima. Facilitar la movilidad genera empleo y riqueza y dinamiza la economía. Somos un

archipiélago alejado del continente, con una serie de circunstancias que ha condicionado nuestro desarrollo económico y cohesión social.

- La búsqueda de medidas para paliar las consecuencias de nuestra fragmentación territorial y lejanía con respecto al resto del territorio nacional es una tarea inconclusa en nuestra Comunidad Autónoma. Desde las distintas administraciones implicadas en la materia, se han articulado estrategias diversas para tratar de aportar una salida satisfactoria para todas las partes, pero la realidad es que a fecha de hoy muchos canarios y canarias siguen sufriendo con nuestro transporte.

- Por eso, y después del trabajo realizado por todos los grupos parlamentarios en esta comisión de estudio, consideramos que es imprescindible seguir dando pasos para la autocritica, y seguir planificando mejoras en el diseño del transporte en Canarias.

- Se ha puesto de manifiesto la realidad y las verdaderas necesidades básicas del transporte aéreo y también del marítimo en nuestro territorio, fragmentado y aislado, y que debido a nuestro carácter insular nos vemos en la inevitable obligación de trasladarnos de unas islas a otras.

- La lejanía de Canarias produce distorsiones en la competencia y genera otros costes añadidos, vinculados a una estructura fragmentada y la necesidad de contar con instalaciones e infraestructuras múltiples.

- El transporte tiene una notable incidencia en los costes de la ultraperiferidad y doble insularidad, que se traduce en un 47% de incremento.

- Las islas no capitalinas asumen más sobrecostes de ultraperiferia que en las islas capitalinas, de los que un 65,3% corresponden a los costes del transporte, frente al 47,9% de la media. Siendo la industria y el comercio quienes más asumen los costes de la ultraperiferia.

- Es notoria la evidencia de que hay costes diferenciales incrementados en el sector público en relación a economías continentales, ya que no es asumible la no prestación de actividades que constituyen servicios públicos.

- Los costes –siendo atribuibles el 50% al transporte– derivados de la condición de RUP producen una distorsión que exige medidas compensatorias en favor de Canarias, de las que una veintena se refieren al transporte.

- La realidad es que en ciertas islas, La Gomera o El Hierro, el precio del combustible es de 15 a 17 céntimos de euro más caro respecto a las islas capitalinas. Además de que los pequeños mercados tienden a reducir el número de operadores.

- Aunque nuestra imposición a través del IGIC es inferior al IVA, en ocasiones hay que sumar el AIEM.

- El comercio tropieza con la necesidad de almacenes en las distintas islas, pues a veces las mercancías transportadas por vía marítima se inmovilizan en los puertos por los horarios de despacho y el control aduanero, a lo que se añaden los problemas por retrasos de los buques, con las subsiguientes tarifas por estadías suplementarias, y derechos adicionales derivados del almacenamiento y del tratamiento de frío y otras cuestiones logísticas.

- Por la anterior razón, en el caso de las islas no capitalinas la ciudadanía no puede disfrutar del nivel de precios de las islas capitalinas, pues no hay acceso marítimo directo desde la Península.

- Aunque existe un 100% de subvención para el transporte de las mercancías, esta ayuda beneficia solo a las materias primas para elaborar productos en Canarias o para la exportación de los manufacturados en las islas, pero no a las mercancías importadas que se consumen en Canarias.

- Las navieras dan prioridad al transporte de personas y a la carga de los vehículos en los trayectos entre islas en detrimento del de mercancías, lo que encarece la cesta de la compra. Se evidencia en muchas ocasiones que los costes de transporte entre islas supera a veces al de islas-Península.

- Existe la necesidad de acopiar stocks diferenciales muy superiores a los normales, contar ineludiblemente con instalaciones múltiples y soportar gastos de transportes múltiples.

- El proceso productivo de las empresas se dificulta por el hecho de que haya que lidiar con administraciones distintas que cuentan con diferentes horarios, herramientas y diverso grado de implantación telemática.

- El suministro por vía marítima hace que cualquier problema se multiplique pues los buques que realizan las importaciones son los mismos que transportan las exportaciones, lo que ralentiza la entrada y salida de las mercancías.

- Después de estar hablando durante quince años de Canarias como plataforma logística tricontinental, es lo cierto que la situación no ha cambiado mucho.

- Para las empresas es más atractivo operar desde la península que desde Canarias, a excepción de las que transporten mercancías perecederas, siempre que haya mercancías que transportar.

- El régimen fiscal de transporte en Canarias es manifiestamente más ventajoso que el del resto del Estado.

- Se trata de un tema importante para la cohesión social y territorial de Canarias, pues las políticas fiscales son fundamentales en la medida que en las islas no capitalinas hay un sobrecoste evidente pese a las subvenciones existentes, que no se han materializado en la cesta de la compra.

- La importación de mercancías también tiene efectos en los costes, pues la entrada de mercancías se produce en los puertos de las islas capitalinas, que luego hay que transportar a las islas no capitalinas, sin contar con que la población de estas islas debe desplazarse con frecuencia a las islas capitalinas para la obtención de servicios que no se ofrecen en sus islas de residencia.

- Todas esas circunstancias determinan que Canarias crezca a dos velocidades, además de los notorios inconvenientes que se generan a la ciudadanía.

IX.II.- Propuestas.

- 1.^a En las ayudas al transporte se deben fijar objetivos de compensación, cohesión e integración; con eficiencia, coherencia y universalidad.
- 2.^a Simplificar la gestión administrativa para superar los inconvenientes de la doble insularidad.
- 3.^a Analizar el transporte desde la óptica fiscal y, por ello, modular la carga tributaria especialmente en las islas no capitalinas de toda clase de transportes.
- 4.^a Reducir los tiempos de despacho y dotar de mayor agilidad al sistema, ya que es fundamental un servicio aduanero diligente en una economía como la canaria.
- 5.^a Coordinar la política aduanera con otros controles y trámites que se deban realizar.
- 6.^a Valorar algún tipo de fiscalidad favorable para el transporte de mercancías que llega a los puertos de Santa Cruz y Las Palmas y luego se deriva por mar a los puertos de Granadilla y Arinaga.
- 7.^a Contemplar una adecuada filosofía en la producción de energías limpias e incentivar fiscalmente la adquisición de vehículos eléctricos.
- 8.^a Revisar el sistema fiscal para lograr una planificación del transporte integrado.
- 9.^a Conocer las necesidades de los países africanos y adoptar acuerdos con los respectivos gobiernos.
- 10.^a Potenciar la creación de zonas francas en islas no capitalinas.

X.- Consideraciones finales.

Los grupos parlamentarios entienden prioritario aportar una propuesta que se enmarque en el ámbito competencial del Gobierno de Canarias, al amparo y de conformidad con los artículos 160, 161 y 162 de *Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias*:

Artículo 160. Transportes.

1. *Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago. Esta competencia incluye, en todo caso:*
 - a) *La regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de los servicios y las actividades, incluyendo el transporte urbano e interurbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros y mercancías, el transporte turístico, escolar o de menores, sanitario, funerario, de mercancías peligrosas o perecederas y de otros que requieran un régimen específico, respetando las competencias estatales sobre seguridad pública.*
 - b) *La potestad tarifaria sobre transportes de competencia autonómica así como un sistema de mediación en materia de transportes en el ámbito de sus competencias.*
2. *Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre los centros de transporte, logística y distribución localizados en Canarias, que incluye los centros de información y distribución de cargas y las estaciones de transporte por carretera.*
3. *La Comunidad Autónoma de Canarias participará, a través de la Comisión de Seguimiento de las Obligaciones de Servicio Público, en el análisis de la situación de la gestión del servicio de transporte aéreo declarado como tal, que transcurra íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago, pudiendo realizar propuestas de desarrollo normativo y ejecución en esta materia.*

Artículo 161. Infraestructuras del transporte.

1. *Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras de transporte que no tengan la calificación de interés general por el Estado y la competencia de ejecución sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. Esta competencia, incluye, en todo caso:*
 - a) *El régimen jurídico, la planificación y la gestión de todas las infraestructuras del transporte, así como en sus estaciones terminales de carga.*
 - b) *La gestión del dominio público necesario para prestar el servicio, especialmente el otorgamiento de autorizaciones y concesiones en dichas infraestructuras.*
 - c) *El régimen económico, especialmente las potestades tarifaria y tributaria y la percepción y la recaudación de todo tipo de tributos y gravámenes relacionados con la utilización de la infraestructura y del servicio que presta.*
 - d) *La delimitación de la zona de servicios que sea necesaria, y la determinación de los usos, equipamientos y actividades complementarias, respetando las facultades del titular del dominio público.*
2. *Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la participación en la planificación y la programación y gestión de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal, por tratarse de redes esenciales para la conexión del territorio como región ultraperiférica.*
3. *Los puertos y aeropuertos radicados en Canarias calificados de interés general que no sean de competencia autonómica por ser gestionados directamente por el Estado, de acuerdo con el apartado 1 de este artículo, tienen un régimen especial de funcionamiento establecido en una ley en el que participarán las administraciones públicas canarias debido al carácter archipiélagico y ultraperiférico.*

4. La Comunidad Autónoma de Canarias podrá participar, en los términos establecidos en la legislación estatal, en las decisiones que se adopten sobre el establecimiento de tasas, precios públicos o prestaciones públicas patrimoniales que afecten a los aeropuertos canarios.

Artículo 162. Carreteras y ferrocarriles.

Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre su red viaria y ferroviaria. Esta competencia incluye, en todo caso, la ordenación, planificación, gestión integrada, establecimiento del régimen jurídico y financiero de todos los elementos de las redes viarias y ferroviarias y su conectividad con otros modos de transporte.

La finalidad de tal propuesta no es otra que la elaboración y presentación ante el Parlamento de una Ley de Movilidad Sostenible de Canarias que tenga como objetivos principales definir y desarrollar en Canarias una movilidad que sea:

- a) Universal.
- b) Saludable.
- c) Competitiva.
- d) Ecológica.
- e) Segura.

La citada Ley debería abordar, al menos, los siguientes campos o áreas:

1.^a Fijación de parámetros de financiación estables para los sistemas públicos de transporte colectivo por carretera y guiados, estableciendo las condiciones de financiación de los costes operativos de dichos sistemas, tanto si su prestación se realiza a través de gestión directa o indirecta.

2.^a Determinación de ratios de explotación de los sistemas públicos de transporte colectivo por carretera y guiados, ajustados y evaluables en base a criterios de eficiencia, productividad, competitividad, calidad e índices de captación de viajeros y viajeras de los operadores públicos o privados.

3.^a Regulación de condiciones básicas para la licitación de nuevas concesiones y/o de las vigentes cuando venza su plazo, así como el establecimiento de parámetros que permitan definir, en su caso, nuevos ámbitos concesionales acordes a nuevas o diferentes necesidades de movilidad derivadas de cambios poblacionales o de usos económicos /sociales, o del territorio en cada isla.

4.^a Fijación de una cartera básica de servicios públicos de transporte colectivo de personas por carretera y/o guiados para cada una de las islas, de prestaciones complementarias tales como estaciones de transferencia, trasbordos, paradas, tipos de información a los usuarios/usuarios y similares, así como de los criterios para su actualización y adaptación a necesidades sobrevenidas.

5.^a Regulación básica de los principios y fundamentos de las políticas de incentivación y bonificación de los precios del transporte público colectivo de personas por carretera o guiados para que puedan tener acceso a financiación pública.

6.^a Determinación de actuaciones complementarias de apoyo a los transportes públicos colectivos de personas por carretera y/o guiados, tales como sistema de regulación de aparcamientos en superficie, carriles de uso exclusivo para transportes públicos y/o vehículos de alta ocupación o de 0 emisiones, implantación de espacios de trasbordo y de transferencia entre vehículo privado/transporte público, ampliación de zonas peatonales, restricciones de tráfico singularmente en casos históricos, implantación de carriles para bicicletas y similares y que, de implantarse por los entes locales o insulares, permitan a los mismos una mayor participación en los fondos autonómicos destinados a financiación pública de los sistemas insulares o municipales de transporte.

7.^a Refundación de la normativa existente en materia de transporte, industria, comercio, planificación, urbanismo, vivienda, medioambiente etc., relativa a obligaciones y requisitos establecidos en relación con la ordenación y promoción de la movilidad colectiva y de los transportes públicos.

8.^a Determinación de una cartera de servicios básicos de transporte aéreo y marítimo interinsular de personas y mercancías que deban prestarse en Canarias así como las prestaciones complementarias, tales como las condiciones de transferencia y trasbordo con otros sistemas o modos de transporte intrainsulares.

9.^a Formulación de los instrumentos necesarios para el impulso, coordinación y supervisión de la política de transporte intrainsular e interinsular a nivel regional, de personas y mercancías, la inspección de dichas actividades, la gestión de la administración electrónica en relación con dichas actividades y la implantación de un sistema integrado de carácter regional de planificación, control y compensación de las concesiones de transporte intrainsulares.

10.^a El establecimiento de las bases de apoyos fiscales o de cualquiera otra naturaleza que favorezca la transición progresiva hacia sistemas de transporte y tipos de vehículos, tanto colectivos como individuales, de personas y mercancías, sostenibles desde perspectivas de carácter medioambiental.

En la sede del Parlamento, a 11 de marzo de 2019.- El SECRETARIO DE LA COMISIÓN, Miguel Jesús Jorge Blanco. V.^oB.^o EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN, Iñaki Álvaro Lavandera.