



XI legislatura

Año 2026

**Parlamento
de Canarias**

Número 353

14 de octubre

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

PROYECTOS DE LEY

EN TRÁMITE

11L/PL-0017 De movilidad sostenible de Canarias

Página 1



PROYECTO DE LEY

EN TRÁMITE

11L/PL-0017 *De movilidad sostenible de Canarias*

(Registro de entrada núm. 202610000010200, de 8/10/2026)

Presidencia

La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el 8 de octubre de 2026, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

FUERA DEL ORDEN DEL DÍA

18. PROYECTOS DE LEY

18.1. De movilidad sostenible de Canarias

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 del Reglamento de la Cámara, la Mesa acuerda:

Primero. Admitir a trámite el proyecto de ley de referencia, que se acompaña de la exposición de motivos y los siguientes antecedentes: acuerdo del Consejo de Gobierno, dictamen del Consejo Consultivo de Canarias y documentación complementaria, que quedan a disposición de los miembros de la Cámara para su consulta en la Secretaría General.

Segundo. Recabar el parecer de la Junta de Portavoces en relación con la petición del Gobierno de la tramitación del proyecto de ley de referencia por procedimiento de urgencia, con carácter previo a la adopción de acuerdo.

Tercero. Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

Cuarto. Trasladar este acuerdo al Gobierno, a los grupos parlamentarios y a la Sra. diputada no adscrita.

Este acuerdo se tendrá por comunicado, surtiendo efectos de notificación, desde su publicación en el *Boletín Oficial del Parlamento de Canarias*, según lo establecido en el acuerdo de la Mesa del Parlamento de Canarias, de 20 de julio de 2020.

En ejecución de dicho acuerdo y de conformidad con lo previsto en el artículo 112 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 13 de octubre de 2026. EL SECRETARIO GENERAL (*P. D. de la presidenta, Resolución de 30 de junio de 2023, BOPC núm. 8, de 3/7/2023*), Salvador Iglesias Machado.

ANEXO

PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE CANARIAS

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales

CAPÍTULO I. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 2. Definiciones

Artículo 3. Clasificación de la movilidad y del transporte

CAPÍTULO II. Principios, objetivos, derechos y obligaciones

Artículo 4. Principios rectores

Artículo 5. Objetivos generales

Artículo 6. Derecho a la movilidad sostenible

Artículo 7. Obligaciones de las personas usuarias de servicios e infraestructuras de movilidad

Artículo 8. Protección de los derechos de las personas usuarias de servicios de movilidad

CAPÍTULO III. Organización administrativa

Artículo 9. Administraciones públicas canarias competentes en materia de movilidad sostenible

Artículo 10. Competencias y funciones de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias

Artículo 11. Competencias y funciones de los cabildos insulares

Artículo 12. Competencias y funciones de los ayuntamientos

CAPÍTULO IV. Fomento de la movilidad sostenible

Artículo 13. Acciones de fomento de la movilidad sostenible

Artículo 14. Medidas autoorganizativas

Artículo 15. Laboratorio de la movilidad

TÍTULO I. Planificación de la movilidad y sus infraestructuras

CAPÍTULO I. Planificación de la movilidad sostenible

Artículo 16. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

Artículo 17. Criterios aplicables a la planificación de la movilidad sostenible

Artículo 18. Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias

Artículo 19. Contenido del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias

Artículo 20. Planes insulares de movilidad sostenible

Artículo 21. Contenido de los planes insulares de movilidad sostenible

Artículo 22. Planes de movilidad urbana sostenible

Artículo 23. Contenido de los planes de movilidad urbana sostenible

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de grandes eventos

Artículo 26. Evaluación y seguimiento

CAPÍTULO II. La movilidad en la ordenación de los espacios naturales, territorial y urbanística

Artículo 27. Integración de la movilidad en la ordenación territorial y urbanística

Artículo 28. Consideración de la movilidad en los instrumentos de ordenación territorial

Artículo 29. Consideración de la movilidad en los instrumentos de ordenación urbanística

TÍTULO II. Infraestructuras y servicios de movilidad

CAPÍTULO I. Infraestructuras de movilidad

Artículo 30. Infraestructuras de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias

Artículo 31. Estándares aplicables a la planificación y diseño de infraestructuras de movilidad

CAPÍTULO II. Régimen general de los servicios de movilidad

Artículo 32. Servicios de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias

Artículo 33. Estándares de calidad y seguridad de los servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias

Artículo 34. Obligaciones de servicio público

Artículo 35. Seguimiento de las obligaciones de servicio público

Artículo 36. Proposición de obligaciones de servicio público

Artículo 37. Principios de financiación de los servicios de movilidad

TÍTULO III. Digitalización, participación y transparencia de la movilidad sostenible**CAPÍTULO I. Gestión y publicación de datos de movilidad**

Artículo 38. Base de datos estadísticos de la movilidad

Artículo 39. Base de datos de los servicios de movilidad

Artículo 40. Base de datos de infraestructuras de movilidad

Artículo 41. Recogida y digitalización de datos

Artículo 42. Utilización de datos sobre transporte y movilidad

CAPÍTULO II. Participación pública y transparencia

Artículo 43. Participación pública

Artículo 44. Información pública y publicidad activa

Artículo 45. Divulgación de las políticas de movilidad

TÍTULO IV. Régimen sancionador**CAPÍTULO I. Disposiciones generales**

Artículo 46. Régimen general del procedimiento sancionador

Artículo 47. Responsabilidad

CAPÍTULO II. Infracciones

Artículo 48. Infracciones

Artículo 49. Prescripción de las infracciones

CAPÍTULO III. Sanciones

Artículo 50. Cuantía, graduación y circunstancias agravantes y atenuantes de las sanciones

Artículo 51. Prescripción de las sanciones

Artículo 52. Competencia y procedimiento sancionador

Disposición adicional primera. Plazos para la aprobación de los instrumentos de planificación de la movilidad**Disposición adicional segunda.** Plazo para la digitalización de datos**Disposición adicional tercera.** Consideración de los planes insulares de movilidad sostenible a efectos de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**Disposición adicional cuarta.** Dotación presupuestaria**Disposición adicional quinta.** Condicionamiento presupuestario de las medidas**Disposición adicional sexta.** Límites al ámbito de aplicación de esta ley**Disposición adicional séptima.** Prevención del intrusismo profesional en los servicios de movilidad colaborativa**Disposición adicional octava.** Plazo para el desarrollo reglamentario del laboratorio de la movilidad**Disposición adicional novena.** Coordinación entre los planes de movilidad sostenible de grandes centros generadores y los planes de movilidad sostenible al trabajo**Disposición transitoria primera.** Determinación de grandes centros generadores de movilidad**Disposición transitoria segunda.** Adecuación al Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias**Disposición transitoria tercera.** Adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en vigor**Disposición transitoria cuarta.** Adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en tramitación**Disposición transitoria quinta.** Régimen transitorio del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias**Disposición derogatoria única.** Derogación normativa**Disposición final primera.** Modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias**Disposición final segunda.** Modificación de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias**Disposición final tercera.** Actualización de la cuantía de las sanciones**Disposición final cuarta.** Habilitación normativa**Disposición final quinta.** Entrada en vigor

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*, sentó las bases para la regulación del transporte terrestre en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias. Esa norma, si bien se circunscribe a la ordenación del transporte por carretera y tiene como objetivo primordial regular la actividad del transporte por carretera en todas sus modalidades, públicas y privadas, se aprobó con vocación de diseñar, además, un conjunto de instrumentos destinados a lograr un segundo objetivo: el engarce, sin solución de continuidad, de este modo de transporte con otras modalidades, aun cuando estas cuenten con su propia regulación, como es el caso del transporte marítimo.

El enfoque adoptado por la citada ley hace de la misma una norma pionera a la hora de abordar la planificación de la movilidad, además de ser una de las leyes de transporte por carretera más completas dentro del ámbito del Estado español. Sin embargo, transcurridos más de tres lustros desde su entrada en vigor, los conceptos y premisas sobre los que se fundamenta la norma han sufrido profundos cambios y, en algunos casos, han sido ampliamente superados. Precisamente, la movilidad es un concepto que ha experimentado una notable evolución con respecto a 2007, desarrollo ligado a las transformaciones experimentadas por la sociedad en los últimos años y que pretende alcanzar un ámbito más amplio que el asociado tradicionalmente al concepto de transporte.

La *Ley 13/2007, de 17 de mayo*, hace uso del término movilidad entendido como la demanda de desplazamientos de las personas, otorgando una especial atención a las necesidades de las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida. Sin embargo, en la actualidad, cuando se hace referencia a la movilidad, se pone el acento en una visión activa y amplia, enfocada a la satisfacción de las necesidades fundamentales de las personas y de los sistemas social y económico, considerando los costes asociados y el impacto sobre el medio ambiente y sobre la salud y la calidad de vida de las personas, sin obviar aquello que es inherente al transporte desde una perspectiva tradicional, es decir, el desplazamiento de personas o mercancías entre un origen y un destino.

En la misma línea, la *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*, desarrollada en 2021 por el entonces Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, señala que la movilidad ha de entenderse como un concepto que engloba todos aquellos condicionantes, necesidades, motivaciones y percepciones de las personas que se desplazan y hacen uso de servicios de transportes para satisfacer sus necesidades, situando a esas personas en el centro de todo el sistema.

La aprobación de la *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*, ha venido a establecer el marco normativo básico que ordena y articula las políticas de movilidad sostenible en todo el territorio nacional. Esta norma, que concibe la movilidad como derecho colectivo y como elemento esencial para la cohesión social y territorial, constituye el referente estatal sobre el que se asienta la presente ley, que la desarrolla y concreta en el ejercicio de las competencias propias de la Comunidad Autónoma de Canarias, adaptando sus principios y objetivos a la realidad insular y a la singularidad territorial del archipiélago.

Por su parte, la *Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea*, adoptada por la Comisión en diciembre de 2020, hace hincapié en la importancia de la movilidad tanto en lo que se refiere al correcto funcionamiento de la gran mayoría de actividades económicas como con respecto a las relaciones sociales y el ocio de las personas. El sector del transporte es, por sí mismo, un importante motor económico para la Unión y proporciona empleo directo a más de 10 millones de trabajadores, según la información proporcionada en la propia comunicación de la comisión.

En todo caso, el funcionamiento de los sistemas de movilidad, especialmente en un contexto como el canario, depende de la integración entre los tres grandes modos de transporte: aéreo, marítimo y terrestre. Por ello, la normativa debe prestar una atención especial a la conexión entre los mismos, es decir, la intermodalidad. Teniendo en cuenta las particularidades propias del territorio insular, han de recibir idéntico tratamiento tanto la movilidad insular como la interinsular, sin olvidar la conectividad del archipiélago con el exterior, siempre en el marco que establecen la Constitución española y el Estatuto de Autonomía de Canarias. Asimismo, debe estar presente la idea de transporte como la suma de los tres componentes básicos que le dan soporte: infraestructuras, vehículos y servicio.

En definitiva, la regulación de la movilidad trasciende el ámbito del transporte terrestre por carretera y, como concepto distinto al de transporte, aunque lo englobe, requiere de un enfoque y un marco jurídico propios. Este es uno de los motivos que justifican la oportunidad de elaborar una ley que regule la movilidad en toda su amplitud, incluyendo los tres grandes modos de transporte, la interconexión entre ellos y los elementos que le dan soporte, en el marco de las competencias que la Constitución española y el Estatuto de Autonomía de Canarias otorgan a la Comunidad Autónoma de Canarias. Esta nueva ley se propone responder de manera integral a las necesidades de movilidad de la sociedad canaria en el conjunto de las ocho islas habitadas, fortaleciendo la intermodalidad y facilitando las políticas de sostenibilidad ambiental tendentes a la reducción de desplazamientos en medios contaminantes y, en consecuencia, a la disminución de emisión de gases de efecto invernadero.

II

La sostenibilidad es uno de los conceptos imprescindibles que explican la movilidad tal y como se concibe en la actualidad. La consciencia sobre el impacto ambiental que tienen los sistemas de movilidad y, más concretamente, las actividades de transporte, es uno de los elementos básicos que guía las políticas de los países europeos en la actualidad. El Pacto Verde Europeo, la hoja de ruta propuesta por la Comisión Europea en 2019 y ratificada tanto por el Consejo como por el Parlamento Europeo con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, destaca la necesidad de apostar por la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente. Esto implica potenciar la movilidad multimodal, automatizada y conectada, repercutir en el precio del transporte el impacto que tiene sobre el medio ambiente y la salud, intensificar el uso de combustibles alternativos y, en definitiva, reducir la contaminación originada por los transportes.

La Comunicación de la Comisión Europea por la que se da cuenta de la adopción de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión también hace referencia a los importantes costes, no solo económicos, sino también sociales y medioambientales asociados a satisfacer la demanda de movilidad de la ciudadanía. Tal y como destaca la Comisión, el sector de los transportes es responsable de buena parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión Europea, en consecuencia, la reducción de emisiones en el ámbito de la Unión requiere necesariamente reducir la dependencia de los combustibles fósiles.

A nivel estatal, la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*, dedica en exclusiva su título IV a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y del consumo de combustibles fósiles en el ámbito de la movilidad y el transporte. 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 los modos de movilidad más limpios.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la *Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias*, establece en el capítulo V de su título III, las directrices que habrán de guiar las políticas en materia de transportes y movilidad sostenible. En particular, su artículo 47 impulsa la movilidad sostenible a través de medidas orientadas al transporte público y colectivo, la movilidad activa y compartida, la electrificación del parque móvil y la integración de indicadores de emisiones en los instrumentos de planificación, directrices que la presente ley asume e integra en su articulado.

Por otro lado, la Estrategia Canaria de Acción Climática, aprobada mediante Decreto 80/2023, de 18 de mayo, plantea alcanzar en los próximos años objetivos muy ambiciosos en el ámbito del transporte y la movilidad sostenible. Por ejemplo, se establece para el año horizonte 2040 una reducción del 84,2% respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero generadas en el año 1990 por el sector del transporte.

Hay que tener en cuenta que, según los datos que aporta la citada Estrategia Canaria de Acción Climática, el sector del transporte es el responsable del 41,89% del total de emisiones de gases de efecto invernadero en Canarias, una proporción muy superior a la media nacional (29%) y europea (25%). Por este motivo, es prioritario apostar sin dilación por la descarbonización de los sistemas de movilidad en Canarias. En este contexto, se considera necesario el desarrollo de una legislación específica que aborde la regulación de la movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad ambiental, a la que se presta escasa atención en la normativa sectorial actualmente vigente en Canarias.

La coordinación y colaboración tanto entre agentes públicos y privados como entre las distintas Administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la planificación coherente de políticas y actuaciones en materia de movilidad, son imprescindibles a la hora de desarrollar estrategias e implementar medidas tendentes a reducir de forma drástica la contaminación que origina el sector del transporte en nuestras islas, especialmente ligada a un uso excesivo de vehículos privados cuya motorización depende del uso de combustibles fósiles.

La apuesta por la movilidad activa y el uso de modos alternativos al vehículo privado redunda en una mayor calidad de vida de las personas y tiene un impacto positivo sobre su salud y, al mismo tiempo, reduce la excesiva carga que sufren a día de hoy las infraestructuras de transportes, completamente congestionadas en muchos casos. Por otro lado, la transición hacia esos modos menos contaminantes debe llevarse a cabo sin comprometer el acceso a infraestructuras y servicios de las personas que puedan presentar alguna dificultad que residan en zonas o núcleos con menos densidad de población. No se debe olvidar que la difícil orografía de la islas es uno de los motivos que explica la excesiva dependencia del vehículo privado.

III

La optimización y la gestión eficiente de los sistemas e infraestructuras de movilidad depende cada vez más de las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías de la información. La interoperabilidad y la digitalización en los procesos de obtención, gestión, control y tratamiento de datos es indispensable para garantizar el éxito de las políticas en materia de movilidad sostenible, tanto la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la

Unión Europea como la Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 inciden en la importancia de una movilidad inteligente y conectada.

Por este motivo, la presente ley incide en la necesidad de avanzar en el desarrollo de proyectos piloto en materia de movilidad otorgando un especial protagonismo a la innovación y la digitalización, iniciativas que deben sustentarse en todo caso sobre la obtención, análisis y procesamiento de datos actualizados y fiables. Además, se destaca la necesidad de poner en marcha mecanismos automatizados para el intercambio de datos e información entre operadores de servicios de movilidad y Administraciones públicas, facilitando el acceso de la ciudadanía a esa información.

Las nuevas tecnologías permiten a día de hoy ese tratamiento de datos relativos a infraestructuras y servicios de movilidad cuya gestión era excesivamente dificultosa hasta hace relativamente poco tiempo. Esa información, como se ha señalado, es de vital importancia como soporte para la identificación de las necesidades existentes, la valoración de las mejores alternativas y, en definitiva, para la planificación y diseño de las políticas públicas. En la medida de lo posible, la ciudadanía ha de contar con acceso a esa información, incluyendo datos en tiempo real relativos a los servicios de transporte, de forma que se facilite la adopción de hábitos de movilidad más sostenibles, saludables y eficientes que den respuesta a la demanda de movilidad sin producir un menoscabo sobre la actividad económica, las relaciones sociales o el acceso a infraestructuras y servicios públicos.

El acceso a esos datos e información relativa a los servicios de movilidad por parte de la ciudadanía ha de hacerse extensiva a las propias políticas e iniciativas puestas en marcha por las Administraciones públicas. En este sentido, la presente ley se propone garantizar la participación pública en la toma de decisiones y en la elaboración de instrumentos de planificación de la movilidad. Además, se presta especial atención a las medidas de transparencia que deberán adoptar las Administraciones públicas en la implementación de esas decisiones y planes.

Por último, antes de proceder a analizar y justificar el contenido del título preliminar y de los cuatro títulos numerados que conforman la presente norma, ha de señalarse que la misma se concibe como una «ley marco» que aborda la regulación de aspectos que resultan perentorios para la ordenación de la movilidad sostenible, haciendo referencia tanto a los servicios de transporte como a las infraestructuras que les dan soporte. La presente ley no supone la derogación o modificación sustancial de la normativa vigente en materia de infraestructuras de movilidad o de ordenación del transporte terrestre y marítimo, aunque su aprobación sí debe ser un referente que establezca las directrices para su actualización futura. Todo ello sin renunciar a operar las modificaciones puntuales de disposiciones concretas que puedan dificultar la consecución de objetivos propuestos en la presente ley u ocasionar problemas en su aplicación.

IV

El título preliminar delimita en su capítulo I el objeto y ámbito de aplicación de la ley y define los conceptos que se emplean en la misma, así como los criterios que han de regir en la distinción entre diferentes clases y modos de movilidad y servicios de transporte.

El capítulo II establece los principios rectores que han de guiar la actuación de las Administraciones públicas canarias y los objetivos generales cuya consecución ha de perseguir la política de movilidad de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias. Además, se reconoce el derecho de la ciudadanía a la movilidad sostenible y a la libre elección de los medios de transporte para alcanzar un determinado destino. Por último, se regulan los derechos y obligaciones de las personas usuarias de servicios e infraestructuras de movilidad.

La movilidad sostenible se concibe como un nuevo derecho colectivo sobre conceptos que ya han sido desarrollados en la legislación aprobada en materia de movilidad por otras autonomías y en proyectos normativos a nivel estatal. Este derecho va más allá del derecho a circular por el territorio nacional que ya reconoce el artículo 19 de la Constitución española y ahonda en cómo se ejerce ese derecho a circular libremente. Las personas han de poder moverse por el territorio, pero esos desplazamientos han de poder realizarse de forma segura y en condiciones adecuadas y dignas que supongan el mínimo impacto social y medioambiental, con acceso a los servicios de transporte público con independencia de su residencia.

Además, el derecho a la movilidad sostenible implica que las personas usuarias de servicios de transporte deben disponer de información suficiente para poder elegir los medios y servicios de transporte que resulten más convenientes en cada momento, con plena consciencia de los costes económicos, sociales y medioambientales asociados. La participación ciudadana en la toma de decisiones relativas a los sistemas de movilidad es otro pilar fundamental en la constitución del derecho a la movilidad sostenible.

El capítulo III se centra en el reparto competencial en materia de movilidad sostenible entre las Administraciones públicas canarias. Las competencias y funciones a los que se hace mención afectan tanto a los servicios como a las infraestructuras de movilidad. Resulta de especial importancia el régimen que se adopta con respecto a los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible que serán tratados en profundidad en el título I de la ley.

Por último, el capítulo IV, referente a la actividad de fomento de la movilidad sostenible, se sustancia sobre varias líneas de acción clave: el apoyo de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias al

resto de Administraciones públicas canarias en la planificación y ejecución de políticas de movilidad sostenible, la colaboración de la Administración autonómica con entidades públicas y privadas en la mejora de los sistemas de gestión de la movilidad, la implementación de medidas autoorganizativas por las Administraciones públicas destinadas a reducir los desplazamientos en modos de movilidad más contaminantes y la creación de una unidad especializada en la gestión del denominado laboratorio de la movilidad, conjunto de acciones para el fomento de nuevas soluciones de movilidad más sostenibles, accesibles y eficientes llevadas a cabo por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Cabe destacar la importancia que tiene para las Administraciones públicas locales contar con el apoyo del Gobierno de Canarias en la elaboración, actualización e implementación de los instrumentos de movilidad sostenible que sean de su competencia. Desde el año 2018, ese apoyo se ha materializado en la concesión de ayudas a los ayuntamientos de Canarias, destinadas a la mejora y fomento de la movilidad sostenible con parámetros de eficiencia, uso racional de los servicios públicos y aprovechamiento adecuado de las infraestructuras. Las ayudas concedidas hasta el momento han permitido que la mayoría de municipios de Canarias hayan podido abordar la elaboración e implementación de su plan de movilidad urbana sostenible, materializando aquellas actuaciones y medidas que se consideran de carácter prioritario para, por ejemplo, fomentar la electrificación del parque móvil, fomentar la accesibilidad y la movilidad a través de itinerarios peatonales y ciclistas o mejorar las condiciones de seguridad de la red viaria local.

Por su parte, el laboratorio de la movilidad será la vía para canalizar las políticas de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias para el fomento de modos de movilidad más sostenibles mediante la realización de actividades de estudio, investigación, experimentación y divulgación. El objetivo es favorecer el desarrollo de soluciones innovadoras tendentes a la mejora de los sistemas de movilidad de las islas y, en última instancia, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. El laboratorio de la movilidad dará cobertura a la implementación de proyectos piloto que, sobre la base de un conocimiento profundo de los problemas existentes, incidan en el uso de modos de movilidad más eficientes y eficaces.

V

El título I regula los mecanismos e instrumentos dirigidos a la planificación de la movilidad, con especial atención a sus infraestructuras, incluyendo preceptos, instrumentos y procedimientos que son complementarios a los ya establecidos por la legislación estatal y autonómica en materia de cambio climático y transición energética. El capítulo II del título III de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*, introduce una serie de disposiciones con respecto a la planificación de la movilidad en Canarias que han quedado obsoletas y que precisan ser actualizadas. A día de hoy, son patentes los problemas derivados de su aplicación y la falta de adecuación a normas más recientes como la *Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible*; la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*; la *Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias*, y la *Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias*.

El impacto de los hábitos de desplazamiento a nivel medioambiental, territorial y urbano es incuestionable. Por este motivo, resulta indispensable contar con instrumentos de planificación sectorial coordinados con el sistema que conforman los instrumentos de ordenación propios de la citada *Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias*. Esta es la premisa sobre la que se asienta el capítulo I, que establece un sistema jerárquico de planificación de la movilidad a distintos niveles.

El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias se constituye como el instrumento de planificación estratégica de la movilidad a nivel autonómico que, sobre la base de un análisis y diagnóstico del contexto actual, determina los objetivos y prioridades ambientales dentro de su horizonte temporal y establece los principios y criterios aplicables para la elaboración de planes de movilidad de ámbito menor. Además, corresponde a este instrumento definir las medidas necesarias para la consecución de una comunicación continua en las islas de acuerdo con los objetivos medioambientales establecidos e identificar y, en su caso, definir aquellos servicios e infraestructuras de movilidad que resultan de especial interés para garantizar la cohesión territorial del archipiélago.

Con anterioridad a la aprobación de la presente ley y al amparo de las directrices aprobadas mediante Acuerdo de 29 de enero de 2024 (BOC núm. 27, de 6 de febrero de 2024), el Gobierno de Canarias inició el procedimiento de elaboración de la «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de las Islas Canarias (Emsican)». Pues bien, la disposición transitoria quinta de esta ley determina el régimen de reconocimiento de dicho instrumento, en tanto no se apruebe el mencionado plan estratégico conforme al procedimiento establecido en la presente ley.

En el marco que establece el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, los planes insulares de movilidad sostenible se conciben como el instrumento sectorial definitorio de los sistemas de movilidad a escala insular. El contenido de estos planes es vinculante para los instrumentos de planificación de la movilidad de ámbito inferior y, además, deberá ser tenido en cuenta por los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en lo que se refiere a medidas o actuaciones con efectos sobre el territorio. Los cabildos insulares son las Administraciones públicas competentes para su formulación, tramitación y aprobación, si bien corresponderá a la

consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de movilidad emitir informe preceptivo con respecto a la adecuación de los planes insulares de movilidad al Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias.

En el marco de la *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*, los planes de movilidad urbana sostenible abordan la planificación de la movilidad sostenible y los transportes a escala municipal o supramunicipal, de conformidad con el marco establecido en los instrumentos de planificación de la movilidad vigentes a nivel autonómico e insular. Hay que destacar que estos planes no son un instrumento nuevo, pues se hace mención a ellos en la normativa comunitaria y estatal hace años. No obstante, existen problemas derivados de su aprobación e implementación por los municipios canarios que comprometen su eficacia.

A fin de procurar la máxima eficacia de estos planes y de reducir costos y trámites administrativos innecesarios, la presente ley aboga por la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible de alcance supramunicipal cuando así lo acuerden dos o más municipios por existir entre ellos una interacción relevante a efectos de movilidad por razones de trabajo, comercio y/o servicios, circunstancia que podrá ser señalada por los cabildos insulares a través de los planes insulares de movilidad sostenible. Esta solución se considera adecuada a la realidad social y económica de buena parte de los municipios y comarcas de Canarias y acorde a los principios de coordinación administrativa y eficiencia.

Con respecto a qué municipios están obligados a la elaboración y aprobación de planes de movilidad urbana sostenible, en coherencia con lo dispuesto en la *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*, se establece un criterio basado en la población, fijando el umbral mínimo en más de 20.000 habitantes en términos análogos a lo previsto en la citada *Ley 9/2025, de 3 de diciembre*, para los planes de movilidad sostenible simplificados de entidades locales. A diferencia del modelo estatal, esta ley no establece una distinción formal entre planes completos y simplificados, optando por un único instrumento cuyo contenido mínimo se adapta a las características y necesidades de cada municipio. La experiencia demuestra que la aprobación de este tipo de instrumentos no es un impedimento para las Administraciones públicas locales, incluso para las más pequeñas. Asimismo, están obligados a la redacción de planes de movilidad urbana sostenible aquellos municipios que, aún contando con una población inferior a los 20.000 habitantes, presten de forma voluntaria servicios de transporte urbano colectivo.

El problema que existe en la actualidad con respecto a los planes de movilidad urbana sostenible aprobados por los municipios canarios radica en su eficacia y adecuación a la realidad municipal y a la normativa urbanística en vigor. Por este motivo, la presente ley incide en los procedimientos conducentes a la aprobación de estos planes y, en sus efectos una vez aprobados y en los mecanismos a emplear para su evaluación y seguimiento. Aquellas determinaciones de los planes de movilidad urbana sostenible que puedan afectar al régimen del suelo en el ámbito del término municipal pasan a ser vinculantes para los instrumentos de ordenación urbanística. Además, en la tramitación de los planes de movilidad urbana se garantizará la participación pública y la consulta a aquellas Administraciones públicas cuyas competencias pudiesen resultar afectadas.

Por último, además de ahondar en los mecanismos de evaluación y seguimiento de los planes y en los indicadores a emplear, el capítulo I del título I de la presente ley introduce disposiciones relativas a los planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad, en desarrollo de la regulación ya contenida en la normativa vigente en materia de cambio climático y de grandes eventos. Estos últimos son planes vinculados a la organización de eventos y actos sociales, culturales, deportivos o comerciales con una alta capacidad de generación de demanda. Se trata de una figura novedosa, pero de enorme interés en un contexto como el insular, en el que se multiplica el impacto que pueden producir este tipo de eventos tanto a nivel medioambiental como sobre la capacidad y operatividad de los servicios e infraestructuras de movilidad.

El capítulo II aborda la problemática asociada a la integración de la planificación de la movilidad y sus infraestructuras en la ordenación territorial y urbanística, estableciendo pautas y criterios que habrán de adoptar los instrumentos de ordenación regulados en la Ley del Suelo. Cabe destacar la obligación de incorporar un estudio de la movilidad generada en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como en los proyectos de ejecución de infraestructuras y equipamientos de transporte o de cualquier índole, tanto públicos como privados, cuando estos sean susceptibles de generar un incremento significativo de la demanda, obligación de la que son eximidos aquellos planes o proyectos que operen sobre ámbitos que ya cuentan con instrumentos de planificación de la movilidad aprobados conforme a lo dispuesto en la presente ley, siempre y cuando no supongan un incremento significativo sobre la demanda de movilidad ya prevista.

Estos estudios de movilidad generada vienen a ocupar el lugar de los extintos estudios de demanda de la movilidad, el tráfico y el transporte público, figura establecida en el artículo 35 de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias* hasta que fue derogado en aplicación de la disposición derogatoria única del Decreto ley 5/2024, de 24 de junio, por el que se modifica la *Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias*. La aprobación de instrumentos de ordenación territorial y urbanística o de proyectos susceptibles de causar un impacto significativo sobre los sistemas de movilidad no puede llevarse a cabo sin que se hayan tenido en consideración esos efectos. Por ello es necesario que exista constancia documental de cómo se ha tratado la problemática asociada a la movilidad en la elaboración del plan o proyecto. No obstante, se entiende que la redacción de este tipo de documentos puede suponer una carga excesiva en aquellos

casos en los que ya existan instrumentos de planificación de la movilidad aprobados y las nuevas iniciativas se adecúan a ellos, motivo por el que deben preverse mecanismos que eviten duplicidades innecesarias.

VI

El título II incluye disposiciones relativas a las infraestructuras y servicios de movilidad de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias. La premisa sobre la que se fundamenta este título es respetar la vigencia y autonomía de las normas que ya regulan diferentes tipos de infraestructuras y servicios de transporte en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias y, al mismo tiempo, dotar al cuerpo normativo de un núcleo común que garantiza, en primer término, la integración entre las partes que lo componen y, como fin último, la continuidad de los sistemas de movilidad entre las diferentes islas habitadas o entre Canarias y el exterior.

El capítulo I establece la regulación básica aplicable a las infraestructuras nodales y lineales de interés autonómico para la Comunidad Autónoma de Canarias, que constituyen la red vertebradora a nivel autonómico e insular, incluyendo los centros de transporte, logística y distribución localizados en las islas, así como las zonas que sean necesarias para la prestación de los servicios. Asimismo, se aborda la necesidad de contar con estándares aplicables a la planificación y diseño de infraestructuras nodales con el fin de garantizar unas condiciones mínimas de accesibilidad, seguridad y comodidad de las personas usuarias. Estos estándares serán objeto del correspondiente desarrollo reglamentario, partiendo de concebir estas infraestructuras como verdaderos nodos de intercambio modal, dotados no solo para atender a las necesidades obvias para un territorio insular y fragmentado como el canario, sino también para favorecer el uso de modos de movilidad más sostenibles.

Con respecto a los servicios de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias, el capítulo II introduce una mínima mención a los mismos, encomendando al Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias y a las respectivas leyes y reglamentos de carácter sectorial la labor de identificarlos y regularlos. Además, se incluyen disposiciones comunes a las obligaciones de servicio público, haciendo especial hincapié en el seguimiento de aquellas obligaciones que sean establecidas por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y en el papel que debe jugar esta última como proponente a la Administración General del Estado en cuanto a la necesidad de imponer obligaciones de servicio público que afecten a transportes de competencia estatal.

El título II de la ley se cierra con un artículo dedicado a los principios aplicables a la financiación de los servicios de transporte, velando en todo caso por la continuidad e integración de esos servicios a nivel territorial y por la suficiencia y eficacia de la financiación estatal destinada a compensar los costes de los servicios de transporte público por vía aérea, marítima o terrestre, tanto de mercancías como de pasajeros.

VII

La recogida y tratamiento de datos por parte de la Administración, la necesaria digitalización, la participación pública en la toma de decisiones relativas a la movilidad y la transparencia de las políticas públicas conforman el objeto del título III. La planificación de acciones en materia de movilidad por las Administraciones públicas ha de sostenerse sobre el conocimiento profundo de la realidad y para ello es necesario trabajar con datos relativos a la demanda de movilidad existente y a la oferta de servicios e infraestructuras disponible. El capítulo I del título III de la presente ley encomienda a la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias la creación de una base digitalizada de datos de la movilidad, incluyendo datos relativos tanto a los servicios de transporte como a las infraestructuras. Estos datos serán recopilados con fines estadísticos y gestionados por el órgano del Gobierno de Canarias competente en la gestión de datos relativos a los servicios e infraestructuras de movilidad, con independencia del origen de los mismos. La norma determina la cesión de esos datos por parte de las autoridades del transporte, los operadores de servicios y los titulares u operadores de infraestructuras de movilidad.

La Administración podrá emplear los datos obtenidos en la implantación de un sistema de transporte inteligente, haciendo públicos y fácilmente accesibles los datos estadísticos relevantes, relacionados con la movilidad y su impacto en la economía, la seguridad y la sostenibilidad.

La participación pública y la transparencia a los que se hace mención en el capítulo II también son pilares fundamentales de la presente ley. Se establece la obligación de promover el correcto ejercicio del derecho de participación, real y efectiva, en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad. Para ello, se deberá garantizar la participación de la ciudadanía en las fases de elaboración, modificación y aprobación de instrumentos de planificación de la movilidad elaborados por las Administraciones públicas canarias. El ejercicio del derecho de participación exige la máxima transparencia de la actividad desarrollada por las Administraciones públicas en cuanto a la planificación y gestión de sistemas de movilidad, fomento de la movilidad sostenible y prestación de los servicios públicos de transporte.

VIII

El título IV, relativo al régimen sancionador y de control, completa el texto articulado de la presente ley. Este apartado comprende las disposiciones generales relativas a la potestad sancionadora por parte de la Administración pública en materia de movilidad sostenible, la relación de infracciones clasificadas en leves, graves y muy graves y su prescripción, la relación de sanciones aplicables, criterios para su cuantificación, plazos de prescripción de las sanciones y competencia para la tramitación de procedimientos sancionadores.

IX

La parte final de esta ley consta de nueve disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y cinco disposiciones finales. La disposición adicional primera establece el plazo para la elaboración de los instrumentos de planificación de la movilidad previstos en la presente ley y para la adecuación a la misma de aquellos instrumentos que hubieran sido redactados y aprobados con anterioridad. La disposición adicional segunda se refiere a los plazos de que disponen las entidades obligadas a proporcionar datos a la Administración para acometer la digitalización de los mismos.

La disposición adicional tercera tiene por objeto dar solución a las dudas existentes relativas a la interpretación y aplicación de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*, teniendo en cuenta que los cabildos insulares, órganos de gobierno, administración y representación de las islas, no ostentan competencias en materia de movilidad urbana, tráfico y estacionamiento en vías urbanas, ni sobre el transporte colectivo urbano. Por tanto, requerir a los territorios insulares, a través de las Administraciones públicas que los representan, la adopción de planes de movilidad urbana sostenible con un contenido mínimo que supondría una invasión de las competencias propias de los municipios genera una serie de problemas que obstaculizan la gestión tanto de los cabildos insulares como de los ayuntamientos canarios.

La disposición adicional cuarta establece que la Comunidad Autónoma de Canarias procurará habilitar en sus presupuestos una dotación destinada al fomento de la movilidad sostenible con una cuantía mínima equivalente al total de partidas que en los presupuestos para el año 2025 se destinaron a este fin, subordinando dicha dotación al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, así como a los escenarios presupuestarios plurianuales y a las disponibilidades presupuestarias de cada ejercicio.

La disposición adicional quinta precisa que las Administraciones públicas afectadas por esta ley desarrollarán las medidas previstas en la misma ajustándose a las disponibilidades presupuestarias existentes.

La disposición adicional sexta delimita el ámbito de aplicación de la presente ley, respetando las competencias exclusivas del Estado en materia de marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves, así como de la aplicación directa de la normativa de la Unión Europea.

La disposición adicional séptima establece una serie de medidas para la prevención del intrusismo profesional en los servicios de movilidad colaborativa.

La disposición adicional octava establece el plazo para la creación del laboratorio de la movilidad, con el fin de evitar que la ley genere un mandato inmediato carente de dotación presupuestaria.

El plazo adoptado responde a condiciones objetivas que condicionan la creación efectiva del laboratorio de la movilidad: la estimación precisa de la estructura organizativa adecuada y de los recursos necesarios, la modificación, en su caso, de la Relación de Puestos de Trabajo del departamento competente en materia de movilidad, la dotación de los recursos personales y materiales precisos para su puesta en marcha, y la coordinación con los distintos agentes públicos y privados interesados en la tramitación del desarrollo reglamentario y cuya participación resulta necesaria para el adecuado desempeño de las funciones encomendadas al laboratorio de la movilidad.

La disposición adicional novena establece un mecanismo de simplificación administrativa entre los planes de movilidad sostenible de grandes centros generadores y los planes de movilidad sostenible al trabajo previstos en la legislación estatal, evitando la imposición de cargas duplicadas sobre un mismo sujeto obligado. A tal efecto, prevé la posibilidad de integrar ambos instrumentos en un único documento, sin que ello altere los plazos ni los procedimientos de aprobación exigidos por cada normativa, cuando el titular del centro coincida con el empleador obligado, y establece que el plan del gran centro generador puede servir de marco de coordinación para el cumplimiento de las obligaciones individuales de movilidad al trabajo de los empleadores que operen en él.

En cuanto a la disposición transitoria primera, precisa el concepto de gran centro generador de movilidad, estableciendo los criterios para que los mismos puedan ser identificados hasta que entre en vigor el reglamento.

La disposición transitoria segunda establece las previsiones para la aprobación o actualización de los planes insulares de movilidad sostenible y los planes de movilidad urbana sostenible en el supuesto de que la aprobación del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias se extienda más allá de los plazos estipulados.

La disposición transitoria tercera establece las previsiones para la adecuación futura de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en vigor, mientras que la disposición transitoria cuarta regula el régimen aplicable a los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en tramitación.

La disposición transitoria quinta arbitra el régimen de reconocimiento de la «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de las Islas Canarias (Emsican)», cuyo proceso de elaboración fue iniciado con anterioridad a la aprobación de la presente ley, en tanto no se apruebe el plan estratégico conforme al procedimiento establecido en el artículo 18.

La disposición derogatoria única resuelve mediante la derogación de los artículos 31, 32, 33, 34 y 35 de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*, la posible superposición normativa entre la normativa específica del transporte terrestre por carretera y la presente ley, teniendo en cuenta que es la normativa en materia de movilidad la que configura un sistema de planificación adecuado a la realidad y necesidades actuales, garantizando una visión integrada de los tres grandes modos. Además, se derogan disposiciones concretas de la *Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias*: el apartado 18 del artículo 4 para evitar las posibles dudas que podría generar en los operadores jurídicos la cohabitación con las definiciones que establece la disposición transitoria primera; el apartado b del artículo 12 a fin de evitar los problemas de interpretación y aplicación mencionados anteriormente en cuanto a los conflictos generados entre las competencias de los municipios y los cabildos insulares, y el apartado 3 del artículo 47 por entender que la inclusión de planes de movilidad urbana sostenible en estudios de movilidad desvirtúa el concepto de los primeros y entra en conflicto con el sistema de planificación de la movilidad sostenible que se regula en la presente ley.

La disposición final primera, por la que se modifican los artículos 3 y 67 de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*, viene a actualizar la clasificación de los transportes públicos por carretera en función de su periodicidad, haciendo mención expresa de la modalidad de transporte a la demanda, y a concretar las condiciones que deben reunir los ámbitos en los que se podrán prestar estos servicios.

La disposición final segunda, por la que se modifica el primer apartado del artículo 17 de la *Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias*, viene a delimitar el ámbito de actuación de los planes insulares de acción climática, evitando cualquier posible injerencia en las competencias propias de los municipios.

La disposición final tercera atribuye al Gobierno de Canarias, a propuesta de la persona titular de la consejería competente en materia de movilidad sostenible, la actualización mediante decreto de la cuantía de las sanciones pecuniarias previstas en esta ley, atendiendo a los criterios establecidos en la normativa de desindexación.

Por último, la disposición final cuarta habilita al Gobierno de Canarias para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar la presente ley, mientras que la disposición final quinta determina el plazo para la entrada en vigor de la norma: al mes de su publicación en el *Boletín Oficial de Canarias*.

X

La presente norma se dicta en conformidad con los principios de buena regulación que establece el artículo 129 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

Las razones de interés general que justifican la necesidad y eficacia de la presente ley se desprenden de lo ya expresado en los primeros apartados de esta exposición de motivos. Esta norma se plantea aunar los principios y criterios de regulación de servicios e infraestructuras de transporte en sus diferentes modalidades, bajo la perspectiva de que la movilidad sostenible trasciende el ámbito del transporte terrestre y requiere de un enfoque y un marco jurídico propios. Se trata de una norma necesaria para dar respuesta a uno de los problemas transversales más acuciantes para la sociedad de nuestros tiempos, pues el correcto funcionamiento de los sistemas de movilidad tiene consecuencias directas en la calidad de vida y la salud de las personas, el medio ambiente, las relaciones sociales, la economía, el modelo productivo, el turismo y las formas en las que se ocupa el territorio.

El instrumento por medio del cual se pretende dar respuesta a estos problemas no puede ser otro que una ley, en tanto que debe servir como marco para otras normas del mismo rango, incluyendo las leyes sectoriales que ya se encuentran en vigor y las que se redacten en un futuro.

En cuanto al cumplimiento del principio de proporcionalidad, la regulación contenida en la presente ley se reduce a los mínimos imprescindibles para alcanzar la consecución de los fines mencionados anteriormente. La presente norma no supone una restricción de derechos y las obligaciones que se imponen son las mínimas imprescindibles para articular las políticas y mecanismos necesarios al objeto de propiciar una movilidad más sostenible, segura e inteligente, accesible a todas las canarias y todos los canarios con independencia de la isla en la que residan.

El cumplimiento del principio de seguridad jurídica también queda ampliamente justificado, no solo porque se garantiza la coherencia de la norma con el resto del ordenamiento jurídico a nivel europeo, nacional y autonómico, proporcionando un marco adecuado para el posterior desarrollo de normas de carácter sectorial y organizativo, sino porque se viene a cubrir un vacío que a día de hoy genera una enorme confusión a los gestores de movilidad en sus respectivos ámbitos de actuación.

Concretamente, el título preliminar establece un reparto competencial adecuado y ajustado a las necesidades de la sociedad actual, mientras que el título I regula la actividad de planificación de la movilidad sostenible articulando un sistema de instrumentos claramente definido, coherente, eficaz y necesariamente coordinado con la ordenación territorial y urbanística.

Los trámites establecidos para la aprobación de instrumentos de planificación de la movilidad sostenible son los mínimos indispensables para garantizar la coherencia interna del sistema, la participación pública, la transparencia y la eficacia de esos instrumentos tras su aprobación. En todo caso, la técnica procedimental empleada es tradicional, acudiendo a los trámites ya previstos para el procedimiento administrativo común. Otros trámites derivan de la legislación estatal básica que rige en la aprobación de cualquier proyecto o instrumento con efectos sobre el territorio.

El principio de transparencia, sin perjuicio de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado* y en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Canarias, ha sido plenamente garantizado durante el procedimiento de elaboración y aprobación del texto normativo. Con carácter previo al inicio de los trabajos de redacción se sustanció consulta pública a través del Portal de Participación Ciudadana y se convocaron encuentros y actividades informativas con invitación a todos los cabildos insulares y ayuntamientos de Canarias. Además, tanto el texto de la iniciativa normativa como la memoria justificativa han sido publicados en el portal de transparencia del Gobierno de Canarias y han sido sometidos a trámite de audiencia e información pública.

En aplicación del principio de eficiencia, se ha evitado imponer cargas administrativas innecesarias, incluso se han eliminado cargas como la elaboración de estudios que, de acuerdo con la legislación vigente hasta el momento, era obligada en la aprobación de todos los instrumentos de ordenación urbanística que pudieran suponer un cambio sustancial de la movilidad, y que ha devenido en un trámite innecesario con el desarrollo de nuevos instrumentos de planificación específicos en el ámbito de la movilidad sostenible.

En todo caso, las cargas impuestas, como pueden ser los deberes relacionados con la recogida y publicación de información o la digitalización de datos sobre la movilidad, se dirigen exclusivamente a dirigir las herramientas de que se dispone en la consecución de una actuación administrativa más eficiente y eficaz.

XI

La presente ley se dicta, principalmente, al amparo de los artículos 160 y 161 de la *Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias*. El artículo 160 atribuye a la comunidad autónoma competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del archipiélago, comprendiendo la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de los servicios y actividades de transporte en el ámbito de sus competencias. Por su parte, el artículo 161 fundamenta la ordenación de las infraestructuras de transporte de competencia autonómica y la participación de Canarias en las relativas a puertos y aeropuertos de interés general en los términos previstos en la legislación estatal. Estos títulos sustentan la regulación de los servicios e infraestructuras de movilidad y de los instrumentos destinados a coordinar los desplazamientos dentro de cada isla y entre las islas.

La dimensión ambiental y territorial de la movilidad determina la concurrencia de otros títulos estatutarios. El artículo 153 del Estatuto, y particularmente su apartado 1.º, ampara, en el ámbito de las competencias autonómicas, las medidas dirigidas a combatir el cambio climático, a las que responden el fomento de los modos de desplazamiento menos contaminantes y la reducción de las emisiones asociadas al transporte. Los artículos 156 y 158, relativos a la ordenación del territorio y al urbanismo, fundamentan la consideración de la movilidad en la planificación territorial y urbanística y la coordinación de esta con los instrumentos de planificación de la movilidad, respetando en todo caso las competencias de los cabildos insulares y de los municipios.

Asimismo, los artículos 104 y 106 del Estatuto proporcionan cobertura a las previsiones sobre organización de la Administración autonómica, cooperación administrativa, procedimientos vinculados a las competencias materiales de Canarias y ejercicio de las potestades de control, inspección y sanción.

Del mismo modo, el artículo 113 del Estatuto ampara las previsiones en materia de protección de datos de carácter personal en el ámbito de las competencias autonómicas, con respeto a la reserva de ley orgánica y a lo dispuesto en el artículo 149.1.1.ª de la Constitución. Por su parte, el artículo 122 del Estatuto atribuye a la comunidad autónoma competencia exclusiva sobre estadística para sus propios fines, comprendiendo la planificación estadística, la creación, gestión y organización de un sistema estadístico propio que incluye el análisis masivo de datos y la revisión continua de los indicadores sociales y económicos. Ambos títulos fundamentan las previsiones del título III de la presente ley relativas a la gestión, publicación y tratamiento de los datos de movilidad.

El ejercicio de estos títulos se inserta en el marco establecido por la *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*, cuya disposición final octava reconoce el ejercicio de las competencias legislativas y ejecutivas autonómicas en el desarrollo de los preceptos dictados al amparo de títulos estatales de legislación básica. La presente ley adapta ese marco a las necesidades de conectividad y cohesión territorial derivadas de la lejanía y la insularidad de Canarias, circunstancias contempladas en el artículo 3 de la *Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias*.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente ley tiene por objeto ordenar la movilidad de personas y bienes que se desarrolle en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias en cualquiera de sus modalidades, incluyendo los servicios de movilidad y las infraestructuras afectas a la misma, bajo principios de sostenibilidad social, económica y ambiental, asegurando una movilidad integral, segura, accesible, eficiente e inclusiva, en el marco de las competencias establecidas en la Constitución española y en el Estatuto de Autonomía de Canarias.

2. Asimismo, esta ley tiene por objeto regular los instrumentos de planificación de la movilidad y los procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma de Canarias, de manera coordinada entre las Administraciones públicas con competencias en las materias relacionadas con la movilidad.

Artículo 2. Definiciones

A los efectos de la presente ley, se establecen las siguientes definiciones:

a) Accesibilidad: facilidad de acceso de las personas usuarias a infraestructuras y servicios de movilidad, con independencia del estado de sus capacidades de desplazamiento o condiciones socioeconómicas, de su edad, sexo, género, etnia o cualquier otra condición.

b) Conectividad: capacidad de los sistemas de movilidad de garantizar la cohesión territorial de las islas y los desplazamientos entre ellas y con el exterior en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, superando las barreras de lejanía y fragmentación propias de Canarias en su condición de región ultraperiférica y archipelágica.

c) Costes externos: costes asociados al transporte y la movilidad, como accidentes, congestión, contaminación atmosférica, cambio climático, ocupación y fragmentación del territorio, o ruido, cuyo coste social no se refleja en el precio, lo que puede provocar que no se tengan en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

d) Distribución urbana de mercancías: referido a la logística de mercancías, última etapa de la cadena de distribución en ámbitos urbanos.

e) Evaluación mediata: evaluación del beneficio ambiental que el objeto de un plan, programa o proyecto puede tener sobre la movilidad sostenible y, por tanto, el cambio climático, en atención a los efectos de mitigación que dicha actuación pueda conllevar y al margen de los efectos que el mismo pueda tener sobre los valores ambientales presentes en el lugar de implantación, y que deberá ser tenido en cuenta en el análisis global que se declare por el órgano ambiental.

f) Gran centro generador de movilidad: ubicación o instalación donde se desarrolla un determinado trabajo o actividad, como la atención sanitaria o sociosanitaria, la educación, el ocio, el deporte, el comercio, la industria, el turismo y el transporte, asociada a una mayor demanda de movilidad, bien sea de personas trabajadoras o usuarias, en general o en determinadas puntas horarias.

g) Infraestructura de movilidad: infraestructura de cualquier naturaleza cuyo funcionamiento facilita el desplazamiento de personas o mercancías.

h) Infraestructura de transporte público: toda obra civil construida para la prestación de servicios de transporte público en cualquier modalidad.

i) Intermodalidad: característica de un sistema de transporte que permite la utilización sucesiva de diferentes modos para un mismo viaje, mediante una conexión física y operativa fluida, con el fin de optimizar la eficiencia, reducir tiempos de espera y mejorar la experiencia de la persona usuaria.

j) Interoperabilidad de títulos: facultad de los títulos para utilizarse de forma conjunta o intercambiable en dos o más modos de transporte.

k) Medio de transporte: vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.

l) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías dotado de un sistema de tracción propio a motor.

m) Modos blandos de movilidad: término que engloba los modos de movilidad activa y otras formas de desplazamiento que contribuyen a la descongestión del sistema viario y a la reducción de gases de efecto invernadero, tales como la movilidad ciclista y en vehículos de movilidad personal, el transporte colectivo, la movilidad compartida y la movilidad colaborativa.

n) Modos de transporte: clasificación generalista de los medios de transporte atendiendo al tipo de vehículo o la forma de desplazamiento.

ñ) Movilidad: 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.

o) Movilidad activa: conjunto de modos de desplazamiento no motorizados cuya fuerza motriz radica en la actividad física de las personas.

p) Movilidad colaborativa: modalidad de desplazamiento consistente en el uso compartido de vehículos privados entre personas usuarias particulares para la realización de trayectos comunes, efectuado a título no oneroso por la persona que conduce, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se pueden poner en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso.

Las plataformas digitales de intermediación que faciliten el contacto entre personas usuarias para la prestación de estos servicios quedan sujetas a las obligaciones establecidas en esta ley y en sus normas de desarrollo.

q) Movilidad sostenible: movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable relacionando 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.

r) Movilidad de última milla: desplazamientos de personas o mercancías que se realiza en el tramo final de las cadenas de viaje, desde un nodo de conexión intermodal o punto de distribución hasta el destino final en el interior de la trama urbana o periurbana, tras haber completado la mayor parte del recorrido en un modo de movilidad distinto.

s) Nodo intermodal: espacio donde se realiza el intercambio entre diferentes modos de movilidad, tanto en el desplazamiento de personas como de mercancías, facilitando el intercambio entre los mismos.

t) Operador de servicios de movilidad: toda persona física o jurídica, de naturaleza pública o privada, que provee, gestiona o intermedia en servicios destinados a la movilidad de personas o mercancías, incluyendo la puesta a disposición de vehículos, activos de transporte o soluciones digitales de movilidad compartida y multimodal.

u) Redes insulares de movilidad: conjunto de servicios e infraestructuras de especial interés para cada una de las islas que, de forma complementaria a la red autonómica de movilidad, garantizan la continuidad territorial y la integración entre los distintos modos de transporte.

v) Red autonómica de movilidad: conjunto de servicios e infraestructuras de especial interés a nivel autonómico por constituir el soporte único del territorio, facilitar la intermodalidad y garantizar la conectividad con el resto del estado y con otros países, en orden a lograr unidad y continuidad del territorio canario en materia de transportes.

w) Servicios de movilidad compartida: servicios de transporte distintos de los sistemas de transporte público colectivo, de los taxis y del arrendamiento de vehículos con conductor, que pueden tener o no base fija, en los que, a cambio de una contraprestación dineraria, se pone a disposición de las personas usuarias, un medio de transporte sin conductor para satisfacer sus necesidades de movilidad. Se incluyen en esta categoría el uso temporal de coches, motos, bicicletas, patinetes u otros vehículos de movilidad personal.

x) Transporte colectivo de personas: medio de transporte que da servicio a un grupo de personas viajeras al mismo tiempo, garantizando el derecho de accesibilidad universal a bienes, servicios y relaciones.

Artículo 3. Clasificación de la movilidad y del transporte

1. A los efectos de la presente ley, se distinguen diferentes clases y modos de movilidad en atención a los siguientes criterios:

- a) En función del medio en el que se produce, la movilidad puede ser aérea, marítima o terrestre.
- b) En función del ámbito territorial en el que se desarrolla, la movilidad puede ser urbana, insular, interinsular o exterior con origen o destino en la Comunidad Autónoma de Canarias.
- c) En función de su objeto, la movilidad podrá ser de viajeros, de mercancías o mixta.
- d) En función del sistema de tracción, la movilidad podrá ser activa o motorizada.

2. Por su parte, los transportes, entendidos como servicios de movilidad, se clasifican en base a los siguientes criterios:

- a) En función de su naturaleza, los transportes podrán ser públicos o privados.
- b) En función de su periodicidad, los transportes podrán ser regulares, discrecionales o a demanda.
- c) En función de las personas usuarias, los transportes de viajeros podrán ser de uso general, especial o integrado.
- d) En función del ámbito territorial que abarca, pueden ser urbanos e interurbanos, conforme a la definición de los mismos que disponga la legislación sectorial canaria en materia de transportes. Podrán ser igualmente interinsulares o exteriores.

CAPÍTULO II

Principios, objetivos, derechos y obligaciones

Artículo 4. Principios rectores

La actuación de las Administraciones públicas canarias en materia de movilidad sostenible deberá guiarse por los siguientes principios:

a) Igualdad de trato y no discriminación. Los sistemas de transportes y movilidad deberán velar por la igualdad de trato, la accesibilidad universal, el diseño para todas las personas y prevenir la discriminación de ciudadanos y ciudadanas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica.

b) Sostenibilidad ambiental, social y económica. Los sistemas de transportes y movilidad deberán procurar su sostenibilidad, entendida desde una triple integración de la equidad económico-social, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano, priorizando los modos de movilidad con menor coste social y medioambiental.

c) Colaboración, comunicación y coordinación de actuaciones de las Administraciones públicas, sobre la base de la eficiencia administrativa y economía procedimental.

d) Transparencia, información y participación ciudadana. Las políticas de movilidad se desarrollarán por las Administraciones públicas con un enfoque integrador, facilitando el acceso de la ciudadanía a información actualizada relativa a dichas políticas e involucrando la participación pública en el proceso de toma de decisiones.

e) Lucha contra el cambio climático, reducción de la contaminación atmosférica y mejora de la calidad del aire.

f) Fomento de la movilidad activa y del transporte público, garantizando la existencia de una red de servicios de transporte capaz de funcionar como un sistema único e integrado.

g) Continuidad de los sistemas de movilidad en sus diferentes escalas e integración entre los diferentes modos de transporte.

h) Incorporación de la perspectiva de género a la planificación y gestión del transporte, con el objetivo de eliminar las desigualdades y de promover la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

i) Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto. Se incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.

j) Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y las tecnologías de la información y la comunicación como herramientas para mejorar la gestión de los sistemas de movilidad y la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

Artículo 5. Objetivos generales

La política de movilidad de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, en el marco de los principios generales establecidos en la normativa básica y en la presente ley, deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:

a) Satisfacer la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a desplazarse de forma segura y sostenible, y prestando especial atención a los colectivos en riesgo de exclusión y/o pobreza, personas con discapacidad y movilidad reducida.

b) Contribuir a la mejora del medio ambiente y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.

c) Garantizar el acceso de la ciudadanía a redes de infraestructuras y equipamientos destinados al servicio de los modos de transporte no contaminantes.

d) Mejorar las infraestructuras y equipamientos de movilidad, promoviendo un acceso asequible, sostenible, equitativo, inteligente e inclusivo a todos los núcleos de población.

e) En el ámbito de la movilidad terrestre, promocionar y, en su caso, priorizar la movilidad activa y el transporte público de viajeros, además de fomentar el uso de vehículos de emisiones nulas o bajas, así como de soluciones de movilidad compartida y colaborativa que contribuyan a la descarbonización.

f) Garantizar la interconexión y continuidad entre los distintos modos de movilidad y servicios de transporte de viajeros y mercancías que operan en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias, configurando un sistema integrado y eficiente, atendiendo tanto a la movilidad insular como a la interinsular y a la conectividad con el exterior.

g) Articular un sistema jerarquizado de ordenación de la movilidad y de las infraestructuras del transporte plenamente integrado con los instrumentos de ordenación general de los recursos naturales, así como con la ordenación territorial y urbanística de Canarias.

h) Implementar una estrategia integral de digitalización del transporte, que favorezca la correcta gestión de los datos y el desarrollo de plataformas y rutas inteligentes, y un modelo de movilidad sostenible e inclusiva.

Artículo 6. Derecho a la movilidad sostenible

Las personas tienen derecho a la movilidad sostenible y a la libre elección de los medios de transporte para alcanzar un determinado destino, sin perjuicio de otra normativa concurrente que resulte de aplicación. Este derecho se concreta en:

a) Poder acceder a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuadas, dignas y seguras, en los términos establecidos en la normativa sectorial de aplicación a los distintos modos de movilidad y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

b) Disponer de un servicio de transporte público, con independencia de su punto de residencia y siempre que sea técnica y económicamente viable, que posibilite el acceso a las infraestructuras y servicios públicos.

c) Disponer de la información necesaria para poder ejercer el derecho a la movilidad, de forma accesible y suficiente para conocer y elegir los medios y servicios de transporte adecuados a sus necesidades.

d) Participar en la elaboración de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible y en la toma de decisiones relativas a la movilidad sostenible, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

e) Exigir de las Administraciones públicas competentes las actuaciones derivadas de los planes previstos en la presente ley.

f) Ejercer su derecho a la movilidad como una de las facultades amparadas por el derecho constitucional de libre circulación, sin otras limitaciones o restricciones que las establecidas en norma con rango de ley o en las reglamentariamente desarrolladas o establecidas por la autoridad competente en el ejercicio de facultades otorgadas por norma con rango de ley.

g) Protección frente a las actuaciones de personas o colectivos que dificulten, impidan o constriñan de manera ilícita, no autorizada o no comunicada previamente el libre ejercicio de la movilidad y del uso y disfrute de los servicios públicos.

Artículo 7. Obligaciones de las personas usuarias de servicios e infraestructuras de movilidad

Las personas usuarias de servicios e infraestructuras de movilidad tienen el deber de:

a) Respetar y cumplir las pautas de comportamiento y de uso de las infraestructuras y transportes públicos.

b) Cumplir las obligaciones y limitaciones establecidas en las disposiciones normativas que desarrollen o ejecuten los instrumentos de planificación en materia de movilidad sostenible previstos en la presente ley, así como las normas que reglamenten el uso de los servicios públicos de movilidad.

c) Contar, en su caso, con la preceptiva autorización de las autoridades competentes para hacer uso de los servicios y de las infraestructuras públicas.

d) Soportar las limitaciones o restricciones establecidas al derecho a la movilidad, tanto temporales como estructurales, previamente reguladas, reglamentariamente desarrolladas o establecidas por la autoridad competente de movilidad en el ejercicio de facultades otorgadas por norma con rango de ley o en los instrumentos de planificación en materia de movilidad sostenible previstos en la presente ley.

e) Facilitar su identificación a las autoridades y agentes de la autoridad de movilidad, así como a la inspección de los servicios públicos y en general a cuerpos y fuerzas de seguridad que colaboran con la autoridad de movilidad, en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 8. Protección de los derechos de las personas usuarias de servicios de movilidad

1. Con independencia del modo de movilidad de que se trate y sin perjuicio de los derechos reconocidos en la normativa sectorial aplicable a cada uno de ellos y en la legislación de defensa de las personas consumidoras y usuarias, las personas usuarias de los servicios de movilidad incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley tienen derecho a:

a) Acceder a los servicios de movilidad y recibir su prestación en condiciones de igualdad, calidad y seguridad.

b) Recibir información veraz, accesible y suficiente sobre las condiciones de prestación de los servicios, sus tarifas y sus modificaciones.

c) Que se tengan en cuenta las necesidades específicas de las personas con discapacidad o movilidad reducida, en los términos previstos en la legislación aplicable.

d) Formular reclamaciones y quejas ante las empresas o entidades prestadoras de los servicios y, en su caso, ante las Administraciones públicas competentes, así como ser informadas de su tramitación.

e) Ser indemnizadas por los daños que sufran como consecuencia de la prestación de los servicios, de acuerdo con la legislación vigente.

2. Las personas usuarias podrán hacer valer los derechos reconocidos en este artículo a través de los cauces previstos en la normativa sectorial de cada modo de movilidad y en la legislación de defensa de las personas consumidoras y usuarias.

CAPÍTULO III

Organización administrativa

Artículo 9. Administraciones públicas canarias competentes en materia de movilidad sostenible

Las Administraciones públicas canarias competentes en materia de movilidad sostenible son las siguientes:

a) La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

b) Los cabildos insulares.

c) Los ayuntamientos.

d) Las entidades de derecho público con personalidad jurídica propia, vinculadas o dependientes de las anteriores Administraciones públicas, que se constituyan para la programación, dirección, control y coordinación de las políticas de integración y gestión de los servicios de movilidad.

e) Las entidades de derecho público con personalidad jurídica propia, vinculadas o dependientes de las anteriores Administraciones públicas que, en el ámbito de sus respectivas competencias, se constituyan para la coordinación, control, ordenación, planificación, proyecto, construcción, conservación, explotación y gestión de las infraestructuras de movilidad.

Artículo 10. Competencias y funciones de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias

En materia de movilidad, en el marco que establecen la Constitución española y el Estatuto de Autonomía de Canarias, corresponden a la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias las competencias y funciones relativas a:

a) La regulación de los servicios de movilidad terrestres y marítimos que operen íntegramente en el ámbito del archipiélago canario, así como la planificación, coordinación, gestión e inspección de aquellos servicios e infraestructuras de movilidad que se consideren de interés para la región.

b) La planificación general y coordinación de políticas de movilidad sostenible en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias que primen la modernización, la competitividad, la eficiencia y la sostenibilidad ambiental, económica y social de los sistemas de movilidad, el uso del transporte público y la accesibilidad universal a servicios e infraestructuras de movilidad.

c) El fomento de la movilidad activa, del transporte colectivo y de la utilización de vehículos de bajas o nulas emisiones en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.

d) La promoción de la utilización de las tecnologías disponibles al servicio del objetivo de la reducción del consumo energético y la emisión de gases de efecto invernadero en el ámbito de la movilidad.

e) La elaboración y aprobación del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias.

f) La emisión de informes sobre los instrumentos de planificación de la movilidad e instrumentos de ordenación territorial y urbanística en los términos que establece la presente ley.

g) La coordinación de las políticas de movilidad sostenible con los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, que se ejercerá a través de los informes previstos en el apartado f) de este artículo, de los mecanismos de participación interadministrativa establecidos en esta ley y de los instrumentos de planificación de la movilidad, respetando en todo caso las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden a los cabildos insulares y a los ayuntamientos conforme a la legislación de régimen local y del suelo aplicable en Canarias.

h) La regulación, planificación y coordinación, de las infraestructuras de movilidad de interés autonómico para la Comunidad Autónoma de Canarias, tanto nodales como lineales, que no tengan la calificación de interés general por el Estado, incluyendo la delimitación y gestión del dominio público necesario para prestar los servicios asociados a tales infraestructuras y la delimitación de la zona de servicios que sea necesaria, que habrá de realizarse de conformidad con lo dispuesto en la normativa que rige en materia de patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

i) La financiación, proyección, construcción, conservación, mantenimiento, explotación y gestión de las infraestructuras de movilidad de interés autonómico para la Comunidad Autónoma de Canarias, tanto nodales como lineales, que no tengan la calificación de interés general por el Estado. No obstante, con carácter excepcional y por razón de los principios de eficacia, economía, descentralización y máxima proximidad a la ciudadanía, el Gobierno de Canarias podrá delegar estas competencias en los respectivos cabildos insulares.

j) El ejercicio de las competencias sobre los centros de transporte, logística y distribución localizados en Canarias, salvo que sean atribuidas a los cabildos insulares.

k) La participación, en representación de Canarias, en los órganos de ámbito nacional, de la Unión Europea o de organismos internacionales, de decisión, planificación, debate, coordinación y asesoramiento sobre los servicios e infraestructuras de movilidad.

l) La potestad tarifaria sobre los servicios e infraestructuras de su competencia.

m) La autorización de servicios de movilidad que no sean atribuidos a los cabildos insulares o a los ayuntamientos.

n) Aquellas competencias distintas de las anteriores que le sean encomendadas por las leyes que regulan los servicios de transporte o las infraestructuras de movilidad o que por su trascendencia o interés a nivel autonómico deban corresponder a la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Artículo 11. Competencias y funciones de los cabildos insulares

Corresponden a los cabildos insulares las competencias que, en materia de movilidad sostenible, la legislación de régimen local les atribuya, como entes locales, así como las transferidas o delegadas por la Comunidad Autónoma de Canarias como instituciones autonómicas y, en particular, las siguientes competencias y funciones:

a) La programación, planificación, coordinación, prestación, gestión e inspección de los servicios de movilidad que operen en el ámbito insular, en los términos que establezca la normativa sectorial en materia de transportes y en el marco de la planificación autonómica.

- b) La ordenación, planificación, fomento y coordinación de los sistemas de movilidad sostenible en el ámbito insular.
- c) La elaboración y aprobación de los planes insulares de movilidad sostenible en desarrollo del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias en el ámbito insular.
- d) La emisión de informes sobre los instrumentos de planificación de la movilidad e instrumentos de ordenación territorial y urbanística en los términos que establece la presente ley.
- e) La planificación, coordinación, construcción, conservación, explotación y gestión de las infraestructuras de movilidad de interés insular, tanto nodales como lineales.
- f) La participación en la definición de la política de movilidad sostenible de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- g) La autorización y establecimiento de servicios de movilidad que operen en el ámbito insular, en los términos que establezca la normativa sectorial en materia de transportes y en el marco de la planificación autonómica.
- h) La potestad de delimitar las zonas adecuadas para la prestación de servicios de transporte a la demanda de ámbito supramunicipal.
- i) El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y sanción, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 12. Competencias y funciones de los ayuntamientos

Corresponden a los ayuntamientos en materia de movilidad sostenible las siguientes competencias y funciones:

- a) La elaboración y aprobación de los planes de movilidad urbana sostenible, en los términos que se dispone en la presente ley.
- b) La ordenación del uso de medios no motorizados o de vehículos de movilidad personal en el ámbito municipal, en el marco que establezca la planificación a nivel insular.
- c) La potestad de delimitar las zonas adecuadas para la prestación de servicios de transporte a la demanda de ámbito municipal.
- d) La emisión de informes sobre los instrumentos de planificación de la movilidad en los términos que establece la presente ley.
- e) La integración de las políticas de movilidad sostenible en la planificación urbana y la inclusión en la misma de las previsiones de ordenación y normativa necesaria para la inclusión de infraestructuras y equipamientos destinados a la movilidad no motorizada.
- f) La participación en la definición de la política de movilidad sostenible de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- g) El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y sanción, en el ámbito de sus competencias.

CAPÍTULO IV

Fomento de la movilidad sostenible

Artículo 13. Acciones de fomento de la movilidad sostenible

1. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias deberá apoyar al resto de Administraciones públicas canarias en el cumplimiento de obligaciones impuestas en la presente ley y en el desarrollo de acciones destinadas al fomento de la movilidad sostenible y del uso de modos blandos de movilidad, poniendo a disposición de las mismas los medios económicos, materiales y personales que se estime necesario, en los términos recogidos en este artículo y dentro del marco de disponibilidad financiera establecido en cada anualidad presupuestaria.

En particular, corresponderá a la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de movilidad proporcionar apoyo económico a las Administraciones públicas canarias destinado a la elaboración, actualización e implementación de los instrumentos de movilidad sostenible que sean de su competencia.

2. Los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias deberán habilitar en cada anualidad las partidas económicas precisas para el cumplimiento de lo establecido en el presente artículo, atendiendo en todo caso a la planificación presupuestaria del Gobierno de Canarias y al marco de disponibilidad financiera que, en atención a los criterios de elaboración y aprobación de las leyes de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias, corresponda a cada anualidad.

3. Cuando el marco presupuestario lo permita, la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias colaborará con entidades públicas y privadas en el desarrollo de actuaciones destinadas a la mejora de la gestión de los sistemas de movilidad a través de la implantación de plataformas de información en tiempo real, digitalización e interoperabilidad de bases de datos, y otras actuaciones análogas en materia de movilidad inteligente.

Asimismo, la Administración autonómica podrá poner en marcha iniciativas destinadas a la renovación del parque móvil o de las flotas de transporte por carretera con el fin de avanzar en la descarbonización del sector, e implementar mecanismos de ayuda destinados a contar con servicios de transporte público inclusivos y accesibles.

4. La puesta a disposición de medios personales especializados requerirá la articulación del correspondiente instrumento de cooperación en el que se estipularán las condiciones y límites de la ayuda, respetando en todo caso el régimen jurídico del personal al servicio de las Administraciones públicas.

Artículo 14. Medidas autoorganizativas

Las Administraciones públicas canarias deberán priorizar la implementación de medidas destinadas a reducir los desplazamientos asociados a su propia actividad y a fomentar el uso entre su personal de modos blandos de movilidad.

Artículo 15. Laboratorio de la movilidad

1. El laboratorio de la movilidad abarca el conjunto de acciones para el fomento de nuevas soluciones de movilidad más sostenibles, accesibles y eficientes llevadas a cabo por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Concretamente, en el ámbito del laboratorio de la movilidad se llevarán a cabo actividades de estudio e investigación, implementación de experiencias innovadoras y proyectos piloto dirigidos a la mejora de los sistemas de movilidad y el desarrollo de acciones divulgativas. A estos efectos, el laboratorio podrá acceder a los datos disponibles en la infraestructura de datos y metadatos estadísticos de Canarias en los términos previstos en el artículo 38.5 de esta ley.

2. El laboratorio de la movilidad podrá llevar a cabo su actividad mediante la ejecución directa de las actuaciones que se consideren oportunas o articulando mecanismos de colaboración con otras Administraciones públicas o entidades privadas.

3. La organización y funcionamiento del laboratorio de la movilidad se determinará reglamentariamente.

TÍTULO I**Planificación de la movilidad y sus infraestructuras****CAPÍTULO I****Planificación de la movilidad sostenible****Artículo 16. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible**

1. Los instrumentos de planificación previstos en esta ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles.

2. La planificación de la movilidad sostenible dentro del ámbito de las islas Canarias se llevará a cabo a través de los siguientes instrumentos:

- a) Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias.
- b) Planes insulares de movilidad sostenible.
- c) Planes de movilidad urbana sostenible.
- d) Planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad.
- e) Planes de movilidad sostenible de grandes eventos.

3. Reglamentariamente se desarrollarán las determinaciones, el contenido sustancial y documental y los procedimientos de aprobación de los instrumentos de planificación previstos en este artículo.

4. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible serán objeto de evaluación ambiental estratégica, en su caso, de acuerdo con los criterios y umbrales establecidos en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, o norma que la sustituya.

Artículo 17. Criterios aplicables a la planificación de la movilidad sostenible

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible en particular y, en general, los planes y proyectos con incidencia sobre el territorio o el medio urbano, se elaborarán conforme a los siguientes criterios:

- a) Los modelos de ordenación tenderán a reducir la demanda de movilidad y la longitud de los desplazamientos, priorizando entornos urbanos compactos en los que existan diversidad de usos y servicios próximos a la ciudadanía.
- b) Los sistemas de movilidad a sus diferentes escalas deberán garantizar la accesibilidad universal y cubrir la necesidad de movimiento tanto de personas como de bienes y mercancías.
- c) Los planes deberán considerar los tres componentes básicos de la movilidad: las infraestructuras que le dan soporte, los vehículos en los que se realiza y la prestación del servicio que, en su caso, la hace posible.
- d) La planificación de infraestructuras y nodos intermodales deberá garantizar la conectividad a todos los niveles: insular, interinsular y entre el archipiélago y el exterior.
- e) Los planes deberán fomentar la movilidad activa y el transporte público como alternativa al vehículo privado motorizado, configurando una jerarquía de los modos de movilidad que habrá de materializarse en el reparto modal y en la distribución del espacio urbano.
- f) La mejora en la eficiencia de las infraestructuras de movilidad.
- g) La optimización de las redes de distribución urbana de mercancías, reduciendo la presencia de vehículos pesados en los entornos urbanos.

h) La consideración de la perspectiva de género en la redacción e implementación de los planes.

i) Aquellos otros que deriven de las recomendaciones formuladas en el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (Domos), siempre y cuando el Gobierno de Canarias acuerde asumir las determinaciones de ese documento.

2. Los planes de movilidad sostenible verificarán los itinerarios o redes de trazados prioritarios para el transporte público y los sistemas de infraestructuras o equipamientos de movilidad contenidos en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, y propondrán las modificaciones que consideren oportunas para la consecución de sus objetivos, de acuerdo con los criterios establecidos en la presente ley.

3. Cuando los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible establezcan restricciones a la libre elección del modo o medio de movilidad por parte de la ciudadanía, la memoria del plan deberá justificar expresamente la necesidad, idoneidad y proporcionalidad de tales medidas.

Artículo 18. Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias

1. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias es el instrumento de planificación estratégica en materia de transportes y movilidad de la Comunidad Autónoma de Canarias y tiene por objeto definir la política de movilidad sostenible en el ámbito del archipiélago, así como los objetivos a alcanzar y los principales medios a utilizar.

2. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias fijará los objetivos fundamentales de la política de movilidad de las Administraciones públicas de Canarias para un período de veinte años. No obstante, cada cinco años, o en un plazo inferior si así lo estableciera el propio documento, se elaborará un informe de seguimiento sobre el nivel de implementación y la consecución de los objetivos del plan y se llevará a cabo la correspondiente revisión de sus determinaciones.

Elaborado el informe de seguimiento al que se refiere el párrafo anterior, el Gobierno de Canarias lo remitirá al Parlamento de Canarias.

3. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias se elaborará por la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de movilidad, y será aprobado por el Gobierno de Canarias mediante decreto y publicado en el *Boletín Oficial de Canarias*.

Cuando esté ultimada su elaboración, deberá someterse a información pública por un plazo mínimo de cuarenta y cinco días hábiles, sujetándose, cuando proceda, a la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, o norma que la sustituya.

Igualmente, con carácter previo a su aprobación definitiva, se concederá audiencia a los cabildos insulares y ayuntamientos de las islas, a las universidades públicas canarias y a las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, y se remitirá al Parlamento de Canarias para recabar su parecer.

4. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias tendrá la consideración de instrumento sectorial y prevalecerá sobre los instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio, territorial y urbanística en los aspectos relativos a las infraestructuras de movilidad de interés autonómico, siendo vinculante para las entidades locales, organismos públicos y demás entes dependientes de la Administración de la comunidad autónoma en lo referido a la organización y funcionamiento de servicios de movilidad de interés a nivel autonómico.

5. La falta de elaboración o aprobación del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias no impedirá la aprobación de los instrumentos de ordenación de la movilidad y los transportes de ámbito inferior previstos en esta ley.

Artículo 19. Contenido del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias

1. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias ha de comprender las medidas precisas para asegurar la integración intermodal de los servicios de movilidad tanto de personas como de mercancías, y las infraestructuras que los soportan, en orden a lograr unidad y continuidad del territorio canario en materia de transportes, así como los objetivos medioambientales que se establezcan.

2. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias incluirá, al menos, el siguiente contenido:

a) Contexto para el desarrollo del plan estratégico en los escenarios que plantean la Organización de las Naciones Unidas, la Unión Europea y el Gobierno de España en el ámbito de la movilidad.

b) Justificación de su adecuación al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (Domos), siempre y cuando el Gobierno de Canarias acuerde asumir las determinaciones de ese documento.

c) Análisis y diagnóstico de la situación actual de la movilidad insular, interinsular y entre Canarias y el exterior, de personas y mercancías, desde el punto de vista tanto de la oferta como de la demanda, identificando sus deficiencias y las necesidades a cubrir.

d) Determinación de los objetivos estratégicos y específicos y de las prioridades ambientales y de movilidad dentro del horizonte temporal contemplado.

e) Criterios e indicadores para el seguimiento de la evolución de la movilidad y del cumplimiento de los objetivos establecidos.

f) Principios y criterios para la elaboración de planes de movilidad de ámbito insular, municipal o supramunicipal.

g) Plazos para la adecuación de los planes de movilidad de ámbito insular, municipal o supramunicipal.

h) Identificación y, en su caso, definición de los transportes, servicios e infraestructuras de especial interés que deben formar parte de la red vertebradora a nivel autonómico e insular por constituir el soporte único del territorio, facilitar la intermodalidad y garantizar la conectividad con el resto del estado y con otros países.

i) Medidas, criterios y objetivos temporales para la consecución de la comunicación continua y de los objetivos medioambientales, en particular, el establecimiento de obligaciones de servicio público, así como líneas, horarios, frecuencias, número de viajes, incluso, capacidades de transporte, coordinados entre servicios de transporte público y distintos modos de transporte.

La definición de tales medidas habrá de tener en cuenta los instrumentos estratégicos ya aprobados o asumidos previamente por el Gobierno de Canarias.

j) En lo que se refiere al transporte terrestre motorizado, establecimiento de criterios y directrices que aseguren la preferencia de los servicios públicos de movilidad frente a cualquier otro modo, incluyendo, entre otras, vías de uso exclusivo, vías reversibles, espacios reservados y prioridad en caso de acceso escalonado a los centros urbanos, así como el establecimiento, en su caso, de marcos de incentivos y ayudas públicas para fomentar la renovación de las flotas de transporte público hacia vehículos de emisiones nulas o bajas.

k) Definición y programación de medidas de carácter organizativo, operativo y de infraestructuras a implementar para garantizar el correcto funcionamiento de sistemas y servicios, considerando las acciones dirigidas a reducir la vulnerabilidad del sistema de la movilidad general y el transporte frente a posibles impactos externos relativos al cambio climático pero, también, otros como las eventuales futuras crisis de cualquier naturaleza.

l) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del plan, considerando los indicadores que permitan contrastar la idoneidad del plan estratégico y medidas planificadas.

m) Estimación de los mecanismos de financiación y análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.

n) Cuantas otras se establezcan reglamentariamente.

Artículo 20. Planes insulares de movilidad sostenible

1. Los planes insulares de movilidad sostenible son el instrumento que en el ámbito insular, determinarán la planificación y ordenación de la movilidad sostenible. Dichos planes deberán ajustarse a los principios recogidos en la presente ley y al marco que establezca, en su caso, el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, los planes insulares de movilidad sostenible podrán tener carácter general o dirigirse a aspectos concretos que afecten a la movilidad insular.

3. Los planes insulares de movilidad sostenible tendrán el carácter de instrumento sectorial y su contenido prevalecerá sobre los planes de movilidad de ámbito inferior, además, prevalecerá sobre el plan insular de ordenación y los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en materia de infraestructuras de movilidad insular.

4. La formulación, tramitación y aprobación de los planes insulares de movilidad sostenible es competencia de los cabildos insulares, debiendo ajustarse al procedimiento que reglamentariamente se establezca y garantizando la participación y audiencia de la ciudadanía.

Con carácter previo a su aprobación definitiva, el plan insular de movilidad sostenible será sometido a informe de los ayuntamientos, en los términos que reglamentariamente se establezcan, y de la consejería competente en materia de movilidad. El informe de esta última tendrá carácter vinculante en lo que se refiera a infraestructuras o servicios de competencia de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, o a determinaciones del plan que excedan el ámbito competencial de los cabildos insulares y puedan afectar a competencias de la Administración autonómica conforme a la presente ley y a la legislación de régimen local. El plazo para la emisión de los citados informes será de 45 días.

5. Los planes insulares de movilidad sostenible deberán someterse a información pública por un plazo mínimo de cuarenta y cinco días hábiles, que podrán coincidir con el plazo de emisión del informe previsto en el apartado anterior. Cuando proceda, se sujetarán asimismo a lo dispuesto en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, o norma que la sustituya.

6. Los planes insulares de movilidad sostenible deberán ser revisados, al menos, cada diez años. No obstante, en un máximo de cinco años, o previamente si así lo estableciera el propio plan insular de movilidad sostenible, se elaborará un informe de seguimiento sobre el nivel de implementación y la consecución de los objetivos del plan y se llevará a cabo la correspondiente revisión de sus determinaciones.

Artículo 21. Contenido de los planes insulares de movilidad sostenible

1. 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 necesidades de movilidad, con especial atención a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas y 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.

2. Los planes insulares de movilidad sostenible incluirán como mínimo:

a) Diagnóstico de la situación actual de la movilidad en el ámbito insular y su evolución previsible.

b) Identificación de los patrones de movilidad en la isla, del reparto modal, de las debilidades y carencias de los sistemas de movilidad y de los servicios e infraestructuras, existentes o previstas, que garanticen un sistema de movilidad eficaz, integrado, sostenible y accesible a escala insular, en coherencia con el modelo establecido por el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, con especial atención a aquellos relacionados con el transporte público y los modos blandos de movilidad.

c) Determinación de principios de actuación y objetivos a alcanzar, de acuerdo con lo establecido en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias y las directrices fijadas en la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones, incluyendo los ligados a la reducción de la contaminación y la emisión de gases de efecto invernadero.

d) Determinación de las infraestructuras y servicios de movilidad que han de conformar las redes insulares de movilidad.

e) Análisis de las necesidades específicas de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad poblacional existentes en la isla, y programa de medidas adaptadas a las características de estos territorios.

Las medidas se diseñarán atendiendo a los principios de proporcionalidad, viabilidad técnica y económica, y participación de los municipios afectados.

f) Medidas de mejora y funcionamiento de la red de transporte público y, en su caso, delimitación de áreas de baja densidad adecuadas para implantación de sistemas de transporte a la demanda de ámbito supramunicipal, en coordinación con los municipios afectados.

g) Medidas destinadas a la electrificación de la red de transporte público interurbano y su adecuación al uso de otros combustibles que posibiliten reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

h) Criterios para la elaboración de planes de ámbito inferior y para la inclusión de medidas de fomento de la movilidad sostenible en la planificación territorial y urbanística: coordinación entre los distintos modos de movilidad, fomento de la movilidad activa, del transporte público y del uso de vehículos de bajas o nulas emisiones, políticas de aparcamiento y disuasión en el uso del vehículo privado motorizado.

i) Plazos para la adecuación de los planes de movilidad de ámbito inferior.

j) Actuaciones e infraestructuras a desarrollar o ejecutar para la aplicación del plan con indicación de la programación correspondiente y señalamiento de los recursos necesarios al efecto, con especial atención a aquellas que habrán de garantizar la eficacia y calidad del servicio de transporte público regular de viajeros a nivel insular.

k) Políticas y medidas específicas tendentes a la mejora de la sostenibilidad de los servicios de logística.

l) Estimación de los mecanismos de financiación y análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.

m) Indicadores y criterios para la evaluación de la aplicación del plan, especialmente en lo que se refiere al reparto modal, la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero y vulnerabilidad de las infraestructuras.

n) Recomendación a aquellos municipios colindantes entre los que existe una interacción relevante a efectos de movilidad por razones de trabajo, comercio y servicios, destinada a la agrupación y la elaboración en común de planes de movilidad urbana sostenible.

ñ) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del plan, considerando los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de las medidas planificadas.

o) En aquellas islas en las que la afluencia de población no residente tenga incidencia significativa sobre el sistema de movilidad, 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.

3. En la planificación de los transportes públicos regulares interurbanos por carretera se priorizará la consecución de un transporte insular sostenible, que cumpla los objetivos medioambientales marcados en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, y tenga carácter integrado, coordinando los distintos modos de transporte terrestre en cuanto a horarios, frecuencias, capacidad, tarifas y políticas de bonificación para colectivos sensibles.

Artículo 22. Planes de movilidad urbana sostenible

1. Los planes de movilidad urbana sostenible son el instrumento para la planificación de la movilidad sostenible y los transportes en el ámbito local, de conformidad con el marco que establezcan el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, en su caso, y los planes insulares de movilidad sostenible.

2. El ámbito de actuación territorial de los planes de movilidad urbana sostenible podrá ser municipal o supramunicipal, cuando así lo acuerden dos o más municipios colindantes entre los que exista una interacción relevante a efectos de movilidad por razones de trabajo, comercio y servicios. En este caso, cada uno de los municipios podrá integrar el contenido del plan de movilidad urbana sostenible en su propio plan de acción para el clima y la energía sostenible.

3. Todos los municipios de Canarias están facultados para elaborar por iniciativa propia el plan de movilidad urbana sostenible de su término municipal, estando en cualquier caso obligados, salvo que hayan acometido su redacción de forma conjunta a nivel supramunicipal, los municipios que cuenten con una población superior a 20.000 habitantes y aquellos que, aun contando con una población inferior, presten de forma voluntaria servicios de transporte urbano colectivo.

En todo caso, los municipios de hasta 20.000 habitantes, obligados o no a redactar planes de movilidad urbana sostenible, podrán solicitar la asistencia y cooperación de los respectivos cabildos insulares, en los términos que establece el artículo 10 de la *Ley 3/2026, de 16 de junio, de cabildos insulares*, o norma que la sustituya.

4. Los planes de movilidad urbana sostenible tendrán la consideración de planes sectoriales y sus determinaciones serán vinculantes para los instrumentos de ordenación urbanística en aquello que les pudiera afectar.

5. Corresponde a los ayuntamientos, o las entidades que los agrupen, elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana sostenible. Con carácter previo a la aprobación de dichos planes, se someterán para su informe al cabildo insular correspondiente.

El informe tendrá carácter vinculante en lo que se refiera a infraestructuras o servicios de competencia del cabildo insular, o a determinaciones del plan que excedan el ámbito competencial municipal y puedan afectar a competencias del cabildo insular conforme a la presente ley y a la legislación aplicable en materia de régimen local. El plazo para la emisión del informe será de treinta días hábiles.

6. En la tramitación de planes de movilidad urbana sostenible se garantizará la participación pública y la consulta a las Administraciones públicas cuyas competencias pudiesen resultar afectadas, incluyendo los municipios colindantes.

7. Los planes de movilidad urbana sostenible deberán ser revisados al menos cada 6 años. No obstante, cada tres años, los ayuntamientos o entidades que los agrupen deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del correspondiente plan de movilidad urbana sostenible.

Artículo 23. Contenido de los planes de movilidad urbana sostenible

1. Los planes de movilidad urbana sostenible deberán contener medidas concretas, definidas con un nivel de detalle que facilite su desarrollo y ejecución de forma ágil y eficaz, posibilitando cuando sea necesario, la inmediata modificación de la normativa municipal y la adaptación de la ordenación urbanística en vigor.

2. El contenido de los planes de movilidad urbana sostenible incluirá, como mínimo:

- a) Análisis y diagnóstico de la situación y previsiones para su evolución en distintos escenarios.
- b) Objetivos a corto, medio y largo plazo, en consonancia con los establecidos en los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible de ámbito superior. Como mínimo, se definirán objetivos cuantificables y evaluables en relación a:

1. Disminución de emisiones de ruido y gases contaminantes.
2. Mitigación y adaptación al cambio climático, con especial atención a la vulnerabilidad de las infraestructuras de movilidad.
3. Mejora de la calidad del aire en el entorno de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.
4. Disminución del consumo energético.
5. Mayor peso en el reparto modal de los modos blandos de movilidad y del transporte público.
6. Aumento de la superficie de espacio público destinado de forma exclusiva a modos activos de movilidad.
7. Mejora de las infraestructuras y nodos destinados al intercambio modal.
8. Reducción de la siniestralidad.

c) Programación detallada de las medidas y actuaciones propuestas, con indicación de los plazos y de los recursos necesarios para su implementación. El plan de acción de los planes de movilidad urbana en municipios de más de 20.000 habitantes deberá incluir, como mínimo, las siguientes medidas:

1. Medidas de fomento de la movilidad activa y mejora de la infraestructura asociada, adoptando soluciones que faciliten la integración multimodal y la movilidad de última milla.
2. En aquellos municipios que cuenten con servicios de transporte público, medidas destinadas a la electrificación de la red de transporte público y su adecuación al uso de otros combustibles que posibiliten reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
3. Medidas de fomento del uso de medios de vehículos de nulas o bajas emisiones e impulso de la movilidad eléctrica compartida.
4. Medidas destinadas a fomentar la sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías y la gestión inteligente de la misma.

5. Ordenación del tráfico y seguridad vial.

6. Medidas concretas a aplicar en las proximidades de los centros educativos, sanitarios y de otros centros generadores de movilidad.

7. Gestión y regulación del estacionamiento, incluyendo la determinación del porcentaje mínimo de reserva destinado al estacionamiento de vehículos de bajas o nulas emisiones en las vías públicas y en los aparcamientos públicos, con sujeción a lo previsto en el Real Decreto ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, y en el Real Decreto 732/2019, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, o normas que los sustituyan.

d) Evaluación y análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y medioambientales de las medidas propuestas, indicando los mecanismos de financiación que resulten oportunos.

e) Sistema de indicadores que posibilite el seguimiento de la consecución de los objetivos a través de las medidas adoptadas. Los indicadores, referenciados a objetivos, deberán contemplar umbrales de mejora sobre la situación actual que permitan evaluar el cumplimiento del plan.

f) Procedimiento y criterios para la evaluación y revisión del plan.

3. Los municipios que formen parte de nodos urbanos integrados en la red transeuropea de transporte (TEN-T) deberán considerar las disposiciones y orientaciones recogidas en la normativa comunitaria aplicable.

4. Aquellas medidas que impliquen la nueva implantación de infraestructuras nodales deberán identificar la ubicación de las mismas o, cuando no sea posible, determinar los criterios que deberán emplearse para su delimitación. Cuando se trate de infraestructuras lineales, deberán identificarse los nodos que han de ser conectados.

En todo caso, los municipios en los que se localicen infraestructuras de movilidad de interés autonómico deberán prever soluciones para la integración de las redes y sistemas locales en las que se insertan esas infraestructuras, en coordinación con las Administraciones supramunicipales titulares o gestoras de esas infraestructuras.

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad

1. La nueva implantación de usos, servicios o unidades alojativas turísticas que tengan consideración de grandes centros generadores de movilidad por su alta capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos irá precedida de la elaboración de un plan de movilidad sostenible, conforme a lo previsto en la legislación canaria en materia de cambio climático y, en el caso de centros de trabajo, en la legislación estatal en materia de movilidad sostenible.

Los planes de movilidad sostenible a grandes centros generadores de nueva implantación deberán ser aprobados con carácter previo al otorgamiento de la autorización administrativa que legitime el desarrollo de la actividad.

Se establecerán reglamentariamente los criterios por los que se determinen las ubicaciones, instalaciones o complejos que tengan la consideración de grandes centros generadores de movilidad; sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria primera de esta ley.

2. Los grandes centros generadores de movilidad ya existentes deberán contar con planes de movilidad sostenible en los términos y plazos establecidos en la legislación canaria en materia de cambio climático.

Se exceptúan de esta obligación los edificios de oficinas y los complejos residenciales, a los que únicamente resulta exigible el plan de movilidad previsto en el apartado 1 con ocasión de su nueva implantación.

3. Los planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad respetarán las previsiones de los planes de movilidad sostenible vigentes en su ámbito territorial y su contenido mínimo se regirá por lo dispuesto en la Estrategia Canaria de Acción Climática, salvo los planes de movilidad de parques empresariales y polígonos industriales.

4. En los planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad deberán establecerse las fórmulas de participación del promotor en la financiación del incremento de los servicios de transporte público o colectivo y demás actuaciones que resulten pertinentes, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente, atendiendo en todo caso al principio de proporcionalidad en relación con la movilidad generada por la actividad de que se trate.

5. Los planes de movilidad sostenible de centros y actividades deberán ser elaborados por el promotor de la actuación o, en el caso de centros existentes, por quien tenga encargada su gestión, así como ser informados favorablemente en el plazo de tres meses por el cabildo insular correspondiente, previa audiencia a las entidades locales afectadas, así como, en su caso, a la entidad gestora del transporte público urbano afectado por dicho plan y a los operadores de transporte público que presten servicio en el ámbito afectado.

6. Los planes de movilidad sostenible de los centros logísticos, polígonos industriales y parques empresariales ya existentes podrán ser promovidos y elaborados por las empresas de forma autónoma, o de forma conjunta por las entidades urbanísticas de conservación o gestión del polígono o parque empresarial, cuando las hubiera. En su defecto, la obligación recaerá sobre la asociación de empresarios más representativa del ámbito concreto, siempre que sus estatutos le confieran capacidad para ello. En ausencia de las anteriores, la Administración pública competente promoverá la constitución de una entidad gestora o un consorcio entre los propietarios mayoritarios para dar cumplimiento a dicha obligación.

Las Administraciones locales podrán colaborar con estas empresas en la elaboración de planes de movilidad de centros logísticos, polígonos industriales y parques empresariales radicados en su ámbito territorial.

El contenido de estos planes deberá adecuarse a lo establecido por la Estrategia Canaria de Acción Climática en el caso de centros logísticos, polígonos industriales y parques empresariales que cuenten en conjunto con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno.

En el resto de casos, el análisis y diagnóstico contenido en el plan podrá limitarse al estudio de la demanda de movilidad asociada a las mercancías, al tráfico de vehículos pesados y a la oferta de aparcamientos en su ámbito.

7. Los planes de movilidad sostenible de centros educativos podrán ser elaborados de forma conjunta cuando varios centros sean colindantes.

8. Los planes de movilidad sostenible a los grandes centros generadores de movilidad deberán revisarse, al menos, cada cinco años.

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible de grandes eventos

1. La organización de grandes eventos y actos sociales, culturales, deportivos o comerciales con una alta capacidad de generación de demanda de movilidad conllevará la elaboración y aprobación de un plan de movilidad sostenible.

Será preceptiva la elaboración de estos planes con carácter previo a la autorización de grandes espectáculos o eventos públicos con un aforo máximo superior a 10.000 personas, si bien los cabildos insulares podrán rebajar, mediante ordenanza, este umbral cuando, en base a criterios objetivos, se estime que el evento es susceptible de sobrepasar la capacidad de la red de servicios e infraestructuras de movilidad disponible.

2. Los planes de movilidad sostenible de grandes eventos deberán proporcionar soluciones para el acceso seguro y no discriminatorio a los recintos donde se organicen, fomentando el uso de modos de movilidad activa y del transporte público.

Estos planes podrán prever medidas extraordinarias para reforzar los servicios de movilidad en base a los diferentes escenarios previstos; gestionar, limitar o restringir el aparcamiento de turismos, guaguas y autocaravanas; establecer desvíos de tráfico o regular la señalética integrada del evento, en coordinación con los planes de seguridad y emergencias y planes de tráfico.

3. Los planes de movilidad sostenible de grandes eventos serán elaborados por la entidad promotora y podrán redactarse como instrumentos aislados o formar parte de cualquier otro instrumento de planificación de la movilidad entre los previstos en la presente ley.

Cuando no exista entidad promotora privada definida, la elaboración del plan de movilidad sostenible corresponderá al ayuntamiento en cuyo ámbito territorial se celebre el evento, salvo que exista acuerdo entre la corporación municipal y el cabildo insular correspondiente para el desarrollo del plan por parte de este último.

Los planes de movilidad sostenible de grandes eventos deberán ser aprobados por el ayuntamiento en cuyo ámbito territorial se celebre el evento con carácter previo o en el marco del procedimiento de autorización del mismo, conforme a la legislación sectorial en materia de espectáculos públicos.

4. Los planes de movilidad sostenible de grandes eventos habrán de contar con el siguiente contenido mínimo: descripción general del evento y cronograma o calendario del mismo; aforos previstos y escenarios de máxima concurrencia; estimación de la movilidad generada y atraída para las distintas fases del evento; condiciones de accesibilidad de modos activos; evaluación de la capacidad de las infraestructuras de acceso y del sistema de transporte público; catálogo de medidas necesarias, y sistema de indicadores que permitan evaluar la eficacia del plan.

5. La eficacia de los planes diseñados para la celebración de eventos de carácter puntual será evaluada por el promotor tras su finalización, reportando los resultados a la autoridad que haya concedido la autorización correspondiente.

6. Los planes de eventos y celebraciones de carácter recurrente serán objeto de evaluación cada tres años. En ese plazo, los promotores deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación y el éxito de las actuaciones y medidas propuestas, incidencias detectadas y propuestas de mejora para futuras ediciones.

7. Los ayuntamientos podrán aprobar ordenanzas municipales aplicables a eventos no recurrentes de corta duración celebrados en su ámbito territorial, de forma que no sea preciso aprobar un plan de movilidad sostenible específico en estos casos, bastando el cumplimiento de lo previsto en dichas ordenanzas por parte del promotor. En ausencia de ordenanza municipal, será de aplicación el régimen general previsto en el presente artículo.

Artículo 26. Evaluación y seguimiento

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la presente ley establecerán las fórmulas de evaluación y seguimiento de su ejecución con base en indicadores cuantificables en términos homologables a estándares de la Unión Europea y en concreto:

a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica o consumo energético.

b) Indicadores referentes a la eficacia, suficiencia y funcionamiento del sistema de movilidad, tales como accesibilidad, seguridad, siniestralidad, eficiencia de los sistemas, capacidad, oferta y demanda, calidad del servicio, intermodalidad, reparto del viario público o grado de congestión.

c) Indicadores socioeconómicos, incluyendo aquellos que permitan evaluar la efectividad de la programación presupuestaria anual junto con la evaluación de la gestión pública desde el punto de vista de la efectividad presupuestaria en el cumplimiento de objetivos programados junto a otros indicadores tales como costes sociales, impacto en la salud o los relacionados con la brecha de género y el cuidado de las personas dependientes.

2. Las Administraciones públicas que hayan aprobado un plan de movilidad sostenible elaborarán de acuerdo con los plazos establecidos en la presente ley un informe relativo a la evaluación y seguimiento de los indicadores de movilidad sostenible en su respectivo ámbito territorial, que deberá ser público y estar disponible en su sede electrónica.

3. El Instituto canario de Estadística podrá colaborar con las entidades locales, a solicitud de estas, en la definición y medición de indicadores de movilidad sostenible.

4. Los procedimientos tendentes a la evaluación y seguimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible, así como el contenido de los informes de evaluación, serán objeto de desarrollo reglamentario.

5. Sin perjuicio de la obligación de cada Administración pública de realizar un seguimiento del cumplimiento de su correspondiente plan de movilidad, la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias podrá promover mecanismos de coordinación e intercambio de información entre las Administraciones públicas canarias para el seguimiento conjunto de los objetivos de movilidad sostenible, pudiendo formular recomendaciones a las entidades locales e insulares en el marco de dichos mecanismos.

CAPÍTULO II

La movilidad en la ordenación de los espacios naturales, territorial y urbanística

Artículo 27. Integración de la movilidad en la ordenación territorial y urbanística

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística recogerán y concretarán espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, así como en los demás planes de movilidad y transportes previstos en esta ley.

2. En la elaboración de instrumentos de ordenación territorial y urbanística habrán de analizarse la funcionalidad y las necesidades del transporte público, así como la capacidad y funcionalidad de la red viaria, de la infraestructura de soporte a modos de movilidad alternativos y de los nodos intermodales, proponiendo, en su caso, medidas de ordenación y planificación del transporte para propiciar la movilidad sostenible y la continuidad, en su caso, entre los transportes terrestre, marítimo y aéreo.

3. El planeamiento territorial y urbanístico promoverá pautas de asentamiento y localización de actividades que reduzcan o, por lo menos, no contribuyan a incrementar la demanda de movilidad motorizada, integrando criterios destinados al fomento de la movilidad peatonal y ciclista en el diseño de las calles y espacios públicos, primando la seguridad en su uso y la accesibilidad de la ciudadanía a los servicios de transporte público.

4. La aprobación de planes insulares de ordenación y planes generales de ordenación requerirá la elaboración de un estudio de la movilidad generada en el que se estime la variación sobre la demanda de movilidad como resultado del desarrollo del plan.

5. También se requerirá la inclusión de estudios de movilidad generada en los procedimientos de aprobación o modificación de los instrumentos de planificación territorial y urbanística de cualquier índole cuando estos sean susceptibles de generar un incremento significativo de desplazamientos.

Se considerará que la aprobación o modificación de un plan es susceptible de generar un incremento significativo de desplazamientos cuando legitime el desarrollo de ámbitos o sectores residenciales con capacidad para más de 1.500 viviendas, sectores de uso turístico con capacidad para más de 1.500 plazas alojativas, o la implantación futura de grandes centros generadores de movilidad, con independencia del destino del suelo.

6. No será necesario elaborar estos estudios cuando la aprobación de nuevos planes se lleve a cabo sobre ámbitos que ya cuenten con instrumentos de planificación de la movilidad aprobados conforme a lo dispuesto en la presente ley, siempre y cuando no supongan un incremento significativo sobre la demanda de movilidad ya prevista.

En el supuesto previsto en el párrafo anterior, los documentos para la aprobación o modificación de los planes deberán incluir una memoria justificativa de su adecuación a lo dispuesto en esta ley, en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, en el plan insular de movilidad sostenible y en el plan de movilidad urbana sostenible que corresponda.

7. El contenido de los estudios de movilidad generada, así como la metodología para su elaboración serán objeto de desarrollo reglamentario. No obstante, deberá atenderse al siguiente contenido mínimo:

a) Delimitación del ámbito de actuación.

b) Estimación de la demanda y de los principales picos de movilidad y estudio de sus efectos sobre las infraestructuras de movilidad existentes.

c) Condiciones de accesibilidad multimodal y accesibilidad a modos de movilidad activa.

- d) Capacidad de los servicios de transporte público y medidas de refuerzo, en su caso.
- e) Ordenación de los estacionamientos y de las operaciones de carga y descarga.
- f) Medidas de ordenación del tráfico y la mejora de la seguridad vial.

Artículo 28. Consideración de la movilidad en los instrumentos de ordenación territorial

1. Los instrumentos de ordenación que forman parte del planeamiento insular tendrán en consideración la movilidad con el objetivo de mejorar la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de movilidad, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras del transporte y garantizando la adecuada conservación de los espacios naturales protegidos.

En concreto, la ordenación del territorio promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transportes, la reducción de la necesidad de desplazamientos motorizados, y la promoción de políticas de movilidad sostenible, todo ello en aras a lograr una comunicación insular continua e integrada.

2. Los documentos para la aprobación o modificación de planes insulares de ordenación y otros instrumentos de ordenación territorial deberán incluir una memoria justificativa de su adecuación a lo dispuesto en esta ley, en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias y en el plan insular de movilidad sostenible que corresponda.

Los cabildos insulares deberán garantizar la coordinación entre los instrumentos de ordenación territorial y los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en la presente ley.

3. Los instrumentos de ordenación del territorio serán informados por la consejería competente en materia de movilidad con carácter previo a su aprobación definitiva.

El plazo de emisión del citado informe preceptivo será de dos meses. Transcurrido dicho plazo sin que se haya evacuado el informe, se podrá continuar la tramitación del procedimiento; conforme a lo previsto en la legislación básica del procedimiento administrativo común.

4. Las actuaciones territoriales estratégicas y ordenanzas provisionales insulares que legitimen la nueva implantación de grandes centros generadores de movilidad deberán incorporar el correspondiente plan de movilidad, en los términos que establece el artículo 24 de la presente ley.

5. En los espacios naturales protegidos en los que, por razón de su alta fragilidad, resulte necesario adoptar medidas orientadas a compatibilizar la movilidad con la preservación de estos entornos sensibles, los planes y normas de los espacios naturales protegidos, o los programas específicos a desarrollar por las Administraciones públicas responsables de su gestión, adoptarán las medidas de ordenación y gestión del tráfico necesarias para garantizar:

- a) La mitigación de los impactos sobre los ecosistemas relacionados con la excesiva presión de los medios motorizados.
- b) La reducción de riesgos para la seguridad vial.
- c) La reducción de la contaminación acústica y de las molestias para las personas residentes y usuarias del medio natural.

Artículo 29. Consideración de la movilidad en los instrumentos de ordenación urbanística

1. La planificación urbanística municipal integrará entre sus determinaciones las que resulten necesarias para hacer efectivas las previsiones de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en esta ley.

2. La ordenación urbanística deberá fomentar el uso de modos blandos de movilidad y garantizar la accesibilidad y la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del término municipal y, en especial, adoptar medidas oportunas al objeto de satisfacer las necesidades de movilidad sostenible y de transporte público de la ciudadanía, de forma coordinada con el sistema de transporte insular, con particular atención al impacto de las infraestructuras y equipamientos de uso público, como complejos sanitarios, educativos, administrativos.

3. La planificación urbanística municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios y estacionamiento de vehículos no motorizados, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en los planes de movilidad de ámbito superior.

4. La elaboración o modificación de instrumentos de ordenación urbanística será objeto de informe preceptivo emitido por el cabildo insular correspondiente. El informe tendrá carácter vinculante en lo que se refiera a infraestructuras competencia del cabildo insular, o a determinaciones del instrumento que excedan el ámbito competencial municipal y puedan afectar a competencias del cabildo insular conforme a la presente ley y a la legislación de régimen local aplicable en Canarias.

5. Asimismo, la elaboración o modificación de instrumentos de ordenación urbanística que afecten a elementos de las redes estratégicas para el transporte de la Comunidad Autónoma de Canarias, definidos como tales en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, requerirá informe emitido por la consejería del Gobierno de Canarias competente en materia de movilidad con carácter previo a su aprobación definitiva.

Este informe tendrá carácter vinculante con respecto a aquellas previsiones del plan que puedan afectar a los citados elementos pertenecientes a redes estratégicas.

6. El plazo de emisión de los informes citados en los apartados anteriores será de dos meses. Dichas solicitudes se tramitarán de forma simultánea entre sí y con el resto de informes preceptivos que deban solicitarse en el marco del procedimiento de aprobación del instrumento de ordenación. Transcurrido dicho plazo sin que se haya evacuado el informe correspondiente, se podrá continuar la tramitación del procedimiento y aprobar definitivamente el instrumento de ordenación urbanística, quedando en suspenso las determinaciones concretas y perfectamente diferenciadas sobre las que el informe no emitido tuviera carácter vinculante, siempre que ello no afecte al modelo de ordenación ni a la coherencia del instrumento en su conjunto. Una vez emitido el informe, las determinaciones suspendidas se incorporarán mediante texto refundido.

TÍTULO II

Infraestructuras y servicios de movilidad

CAPÍTULO I

Infraestructuras de movilidad

Artículo 30. Infraestructuras de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias

1. Las infraestructuras de movilidad que, sin ser competencia exclusiva del Estado, garantizan la continuidad de la movilidad entre las islas habitadas o entre Canarias y el exterior, constituyen la red de infraestructuras de movilidad de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Las infraestructuras de interés autonómico podrán ser declaradas de interés general a los efectos de incluir su financiación en los créditos correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado como compensación del hecho insular y de la condición de Canarias como región ultraperiférica, de acuerdo con el Régimen Económico y Fiscal para Canarias.

2. La red de infraestructuras de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias está compuesta por infraestructuras nodales y lineales ubicadas en el ámbito territorial del archipiélago o cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en el mismo. También forman parte de la red de interés autonómico los centros de transporte, logística y distribución localizados en Canarias y las zonas que sean necesarias para la prestación de los servicios de movilidad asociados a la red de interés general.

3. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias ostenta las competencias de ordenación, planificación, regulación y control sobre el conjunto de la red de infraestructuras de movilidad de interés autonómico, con independencia de la titularidad de los bienes que la integren. Asimismo, le corresponden las competencias de proyecto, construcción, conservación, mantenimiento, señalización, gestión, uso y explotación sobre aquellas infraestructuras de la citada red que sean de su titularidad.

4. El Gobierno de Canarias, por razón de los principios de eficacia, economía, descentralización y máxima proximidad a la ciudadanía, y de conformidad con lo previsto en la legislación por la que se rige la organización y funcionamiento de los cabildos insulares, podrá delegar en las respectivas corporaciones insulares, cuando las circunstancias así lo aconsejen, el ejercicio de todas o algunas de las competencias descritas en el apartado anterior, con la excepción de las funciones normativas, de planificación y de coordinación.

5. El régimen específico de los diferentes tipos de infraestructuras que forman parte de la red de infraestructuras de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias será regulado atendiendo a sus particularidades por las correspondientes leyes y reglamentos de carácter sectorial.

6. Las infraestructuras de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias deberán formar un sistema coherente con la red vertebradora a nivel autonómico e insular propuesta por el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias.

Artículo 31. Estándares aplicables a la planificación y diseño de infraestructuras de movilidad

1. El diseño de los nodos de conexión intermodal de interés autonómico deberá satisfacer unos requisitos mínimos con respecto a las condiciones de accesibilidad, seguridad y comodidad de las personas usuarias.

2. Los requisitos a cumplir por estas infraestructuras serán definidos mediante el correspondiente desarrollo reglamentario y establecerán:

a) Estándares favorecedores del intercambio modal como dotación mínima de estacionamientos para bicicletas, reserva mínima de plazas de aparcamiento para vehículos eléctricos, señalización, soluciones para la integración entre modos, sistemas de información en tiempo real.

b) Ambientales y relativos a la comodidad de las personas usuarias, como dimensiones mínimas de zonas de espera, existencia de sombra, servicios y equipamientos adaptados para personas mayores y para la infancia, y otros de naturaleza análoga.

CAPÍTULO II

Régimen general de los servicios de movilidad

Artículo 32. Servicios de interés autonómico de la Comunidad Autónoma de Canarias

1. Son servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias aquellos servicios de transporte de su competencia que discurran íntegra y exclusivamente en el ámbito territorial del archipiélago y se consideren indispensables para garantizar la movilidad de la ciudadanía a nivel insular e interinsular. Dichos servicios se identificarán en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias y serán regulados por las leyes y reglamentos en vigor de carácter sectorial.

2. Los servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias podrán desarrollarse sobre la red de infraestructuras de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias y, además, sobre la infraestructura de interés general del Estado o bajo la titularidad de cualquier otra Administración pública o de sus respectivas entidades dependientes, sin perjuicio de las competencias que correspondan al titular de dichas infraestructuras.

3. Los servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias se prestarán en régimen de libre competencia, salvo lo previsto al efecto por la normativa de la Unión Europea.

4. La Comunidad Autónoma de Canarias ejercerá las competencias para planificar, autorizar y coordinar los servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como la potestad inspectora y sancionadora.

El ejercicio de estas competencias no podrá afectar en ningún caso a la planificación, autorización, coordinación o actividad sancionadora de los servicios de competencia estatal, ni imponer condiciones de prestación en puertos y aeropuertos de interés general, materias reservadas al Estado y al derecho de la Unión.

5. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias podrá garantizar la prestación de los servicios de movilidad de interés autonómico de su competencia mediante cualquiera de las fórmulas de gestión directa o indirecta admitidas en derecho, o incentivar su prestación mediante subvenciones o ayudas públicas en los términos permitidos por el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 33. Estándares de calidad y seguridad de los servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias

1. El Gobierno de Canarias, previa consulta con las entidades locales canarias y las organizaciones más representativas del sector, determinará reglamentariamente los indicadores objetivos que concretan los niveles mínimos de calidad, dignidad y seguridad de los servicios de movilidad de interés de la Comunidad Autónoma de Canarias.

2. Dichos estándares incluirán, al menos, los siguientes parámetros:

- a) Accesibilidad universal y atención a colectivos vulnerables.
- b) Frecuencia, puntualidad y fiabilidad.
- c) Edad media, limpieza y mantenimiento de los vehículos.
- d) Sistemas de información y digitalización para las personas usuarias.

3. Cuando la imposición de nuevos estándares suponga una alteración sustancial de las condiciones económicas de los contratos de servicios públicos de transporte vigentes, se valorará la revisión de su equilibrio económico conforme a lo previsto en la legislación vigente en materia de contratos del sector público.

Artículo 34. Obligaciones de servicio público

1. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias podrá, en el ámbito de sus competencias y cuando existan causas de interés público que lo justifiquen, establecer obligaciones de servicio público a las empresas contratistas de transportes públicos regulares de viajeros de uso general de conformidad con lo previsto en la reglamentación de la Unión Europea.

2. De acuerdo con lo establecido en la normativa europea, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la Administración pública a fin de garantizar la prestación de los servicios públicos de transporte de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin percibir a cambio una compensación. El cumplimiento de estas circunstancias deberá acreditarse por la Administración competente mediante declaración de insuficiencia del mercado para atender los servicios básicos en la que se pondrán de manifiesto, además, los objetivos a cubrir mediante el establecimiento de obligaciones de servicio público.

3. Los contratos que se celebren para la prestación de obligaciones de servicio público se regirán por la normativa europea y estatal que resulte de aplicación, por esta ley y por las normas sectoriales que los regulen en el ámbito del transporte por carretera, cable, ferrocarril, aéreo y de la navegación marítima. En lo no previsto por la normativa europea y sectorial de aplicación, serán aplicables las disposiciones generales en materia de contratos del sector público.

4. La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por las personas interesadas con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia, y teniendo presente, en todo caso, la realidad socioeconómica afectada por la misma, todo ello en orden a lograr unos servicios de transporte eficientes y que obtengan el óptimo social conjugando las calidades de los vehículos y los servicios con la limitación de mantener unas tarifas razonables.

5. El cumplimiento de los requisitos de regularidad y frecuencia impuestos sobre un servicio de transporte determinado podrá ser cumplido de modo colectivo y no individualmente, a instancia de los transportistas autorizados y previa aprobación por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable.

6. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias procurará contar con una dotación presupuestaria suficiente para atender puntualmente las compensaciones que deba abonar a las empresas contratistas de los servicios de su competencia para los que se establezcan obligaciones de servicio público.

El Gobierno de Canarias, a propuesta de las consejerías competentes en materia de transportes y hacienda, determinará reglamentariamente los plazos y procedimientos para el abono de estas compensaciones, con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera y la continuidad en la prestación de los servicios públicos de transporte.

7. El régimen de autorización para la prestación de servicios de transporte con imposición de obligaciones de servicio público será revisado periódicamente, y, como mínimo, cada tres años, con el fin de verificar si subsisten las condiciones de insuficiencia que justificaron su establecimiento o si, por el contrario, procede volver al régimen de libre prestación.

En todo caso, dicha revisión respetará el principio de equilibrio económico y garantizará el retorno de las inversiones debidamente justificadas y vinculadas de manera unívoca a la prestación del servicio, conforme a su plan de amortización.

Artículo 35. Seguimiento de las obligaciones de servicio público

1. La consejería competente en materia de transportes deberá realizar labores de control y seguimiento sobre las obligaciones de servicio público que hayan sido establecidas por la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, al objeto de comprobar el cumplimiento por parte de los operadores de las condiciones y cláusulas establecidas para garantizar la prestación de los servicios y la consecución de los objetivos establecidos en la declaración de insuficiencia de mercado.

2. En caso de existir desviaciones con respecto a los objetivos previstos en la obligación de servicio público, la Administración competente podrá adoptar medidas correctoras, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación general de contratación del sector público y de subvenciones y en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

Las medidas a adoptar podrán suponer la extinción de la obligación de servicio público o la modificación de las condiciones inicialmente establecidas, siempre que tales modificaciones no impliquen el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas ni un incremento sobre la cuantía de la subvención concedida inicialmente.

3. En caso de que dejen de cumplirse las condiciones que hayan justificado la declaración de obligaciones de servicio público, la Administración competente podrá resolver su extinción, una vez finalizada la vigencia del contrato correspondiente.

Artículo 36. Proposición de obligaciones de servicio público

La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias podrá proponer a la Administración General del Estado el establecimiento de obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal, asumiendo parte o la totalidad de su financiación.

La financiación eventual de las obligaciones de servicio público establecidas se articulará, en su caso, mediante convenios u otros instrumentos de cooperación con la Administración General del Estado.

Artículo 37. Principios de financiación de los servicios de movilidad

1. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias velará por la continuidad e integración de los servicios de transportes a nivel territorial y llevará a cabo el seguimiento e impulso ante la Administración General del Estado de la suficiencia y eficacia de la financiación estatal destinada a compensar los costes de los servicios de transporte público por vía aérea, marítima o terrestre, tanto de mercancías como de pasajeros.

2. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias promoverá su participación y la de las Administraciones locales de Canarias en los mecanismos de financiación estatal de la movilidad sostenible previstos en la legislación básica del Estado en esta materia, en particular en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible.

A tal efecto, y en atención a la consideración de las islas que integran el archipiélago canario como entorno metropolitano a efectos de dicha financiación, la Administración autonómica impulsará ante la Administración General del Estado la plena aplicación de los instrumentos de cofinanciación previstos en aquella legislación para los servicios de transporte público colectivo urbano e interurbano de viajeros.

3. En todo caso, será una prioridad para la planificación presupuestaria del Gobierno de Canarias garantizar los recursos necesarios para garantizar la prestación de servicios de transporte público de interés autonómico de su competencia por vía marítima o terrestre, tanto de mercancías como de pasajeros.

TÍTULO III

Digitalización, participación y transparencia de la movilidad sostenible

CAPÍTULO I

Gestión y publicación de datos de movilidad

Artículo 38. Base de datos estadísticos de la movilidad

1. Al objeto de monitorizar los hábitos de movilidad de la ciudadanía y dimensionar la demanda existente, con independencia del modo de movilidad empleado, la Comunidad Autónoma de Canarias se dotará con una base de datos actualizada, que habrá de integrarse en la infraestructura de datos y metadatos estadísticos de Canarias.

La base de datos comprenderá únicamente datos agregados, anonimizados o de gestión institucional y no comprenderá datos personales en el sentido que establece la legislación europea en vigor.

2. La captura, procesamiento y difusión de la información adscrita al banco de datos de movilidad se organizará mediante los planes estadísticos de Canarias, a través de los cuales se articularán los derechos de acceso a datos de titularidad pública o privada. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias velará porque la recogida, tratamiento y almacenamiento de datos se haga conforme a la normativa vigente en materia de datos de carácter personal, cuando ello resulte necesario.

3. Los datos declarados de interés público para la movilidad podrán ser difundidos sin secreto estadístico, respetando en todo caso la legislación vigente en materia de secreto comercial e industrial.

4. Reglamentariamente se definirán las condiciones de cesión gratuita de datos de titularidad privada de movilidad en situaciones de emergencia de acuerdo a la normativa europea.

5. El laboratorio de movilidad podrá acceder a los datos confidenciales de la infraestructura de datos y metadatos estadísticos de Canarias para la realización de sus estudios.

6. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias publicará a través de la infraestructura de datos y metadatos estadísticos de Canarias los datos estadísticos relevantes sobre movilidad en el archipiélago, con especial atención a la movilidad interinsular, a la conectividad de Canarias con el exterior y al uso del transporte público. La periodicidad de la publicación y el contenido mínimo de los datos se determinarán reglamentariamente o a través de los planes estadísticos de Canarias, respetando en todo caso la legislación vigente en materia de transparencia, protección de datos y secreto estadístico.

7. El órgano de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia estadística pondrá los datos estadísticos sobre movilidad integrados en la infraestructura de datos y metadatos estadísticos de Canarias a disposición del resto de Administraciones públicas canarias a través de dicha infraestructura.

El órgano de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de movilidad podrá poner a disposición del resto de Administraciones públicas los datos operativos sobre servicios e infraestructuras de movilidad que no tengan carácter estadístico. Además, proporcionará esos datos a la Administración General del Estado en los términos que se establezcan por la normativa estatal aplicable.

Artículo 39. Base de datos de los servicios de movilidad

1. Las autoridades de transporte y los operadores de servicios de movilidad de personas y mercancías que desarrollen su actividad en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, en los términos que se determine reglamentariamente, deberán garantizar la disponibilidad en soporte digital de los datos obtenidos o generados relativos a servicios de movilidad, con el alcance que corresponda en función del régimen competencial aplicable a cada modo y servicio de transporte.

Los datos disponibles deberán ser puestos a disposición del órgano competente de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de forma gratuita a solicitud de dicho órgano o de forma periódica en la forma y plazos que se determine reglamentariamente, sin perjuicio de las obligaciones adicionales que se puedan establecer a través de las declaraciones de obligaciones de servicio público o de los contratos de servicio público para los prestadores de este tipo de servicios.

Esta obligación no será de aplicación directa a los operadores de servicios de transporte sujetos a la regulación y supervisión exclusiva de la Administración General del Estado, respecto de los cuales el acceso a datos se articulará a través de los mecanismos de cooperación interadministrativa o convenios que se suscriban al efecto.

En todo caso, la provisión de esos datos se llevará a cabo de forma estandarizada, accesible e interoperable, mediante medios electrónicos automatizados, con un protocolo estándar y, en su caso, la autenticación que permita la descarga automatizada de la información.

2. Las entidades o empresas obligadas a recoger y proporcionar a la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias datos relativos a los servicios de transporte y movilidad deberán proceder a su digitalización en caso de que una parte o la totalidad de los mismos no se encuentren en soporte digital.

3. Las Administraciones públicas canarias promoverán la recopilación, la gestión, el intercambio y el acceso digital de los datos de servicios de transporte y movilidad en soporte digital, garantizando su acceso y actualización, para lo que podrán apoyarse en planes e instrumentos de ayuda a la digitalización, y respetando la confidencialidad y el secreto empresarial.

Artículo 40. Base de datos de infraestructuras de movilidad

1. Los titulares, gestores y operadores de infraestructuras de movilidad en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias garantizarán la disponibilidad de los datos de sus infraestructuras y equipamientos y de los servicios que en ellas se prestan, en los términos que se determine reglamentariamente.

Los datos disponibles relativos a infraestructuras competencia de la comunidad autónoma o de las entidades locales de Canarias deberán ser puestos a disposición del órgano competente de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de forma gratuita a solicitud de dicho órgano o de forma periódica en la forma y plazos que se determine reglamentariamente.

Cuando se trate de infraestructuras de movilidad de titularidad o competencia de la Administración General del Estado, incluidas las infraestructuras básicas del transporte aéreo y marítimo de interés general, el acceso a dichos datos se articulará a través de los mecanismos de cooperación y coordinación interadministrativa previstos en la legislación estatal y en los convenios que, al efecto, suscriba la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con la Administración General del Estado o con los organismos gestores de dichas infraestructuras.

En todo caso, la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias impulsará activamente la obtención de esa información, dada la especial relevancia del transporte aéreo y marítimo para la cohesión territorial, el desarrollo económico y el derecho a la conectividad de la ciudadanía canaria, en atención a su condición de región ultraperiférica reconocida en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. Los datos a proporcionar deberán hacer referencia a superficie destinada a zonas de espera y a la prestación de los servicios de movilidad, condiciones de accesibilidad de las personas con movilidad reducida, existencia de puntos de información, reserva y venta, sistemas de información en tiempo real de conexiones entre rutas y modos de movilidad, disponibilidad de aparcamientos disuasorios, número de plazas reservadas para vehículos de bajas o nulas emisiones, zonas de aparcamiento seguro para bicicletas o vehículos de movilidad personal, servicios de alquiler de bicicletas o vehículos de movilidad personal, otros servicios ofrecidos y cualquier otra información que pueda resultar de interés para la programación, la realización y el desarrollo del viaje, así como toda la información sobre infraestructuras de transporte y equipamientos al servicio del transporte y la movilidad.

Artículo 41. Recogida y digitalización de datos

1. Las entidades que recopilen datos públicos y privados en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley deberán implantar medidas técnicas adecuadas para garantizar la seudonimización de los datos recibidos de los usuarios finales.

2. Los datos obtenidos deben ser digitalizados con una serie armonizada de formatos de intercambio y protocolos interoperables que permitan la implantación de un sistema de transporte inteligente (STI). La implantación y el uso de aplicaciones y servicios de STI, y especialmente los servicios de información sobre tráfico y desplazamientos, conllevará el tratamiento y uso de datos sobre la red viaria, tráfico y desplazamientos que forman parte de documentos en poder de organismos del sector público.

3. La información suministrada por parte de los proveedores de servicios de movilidad debe ser exacta, fiable y debe estar actualizada.

4. Reglamentariamente se desarrollarán los aspectos técnicos y procedimentales de la recopilación y gestión de datos prevista en este artículo, al objeto de adecuar su aplicación al contexto tecnológico y social, sin menoscabo de las garantías establecidas en la presente ley y en la normativa vigente en materia de protección de datos personales.

Artículo 42. Utilización de datos sobre transporte y movilidad

1. Los servicios de información sobre desplazamientos deben ofrecer múltiples alternativas a las personas usuarias de los servicios e infraestructuras de movilidad.

2. La prestación de estos servicios de información deberá comprender los beneficios del uso de los modos de movilidad menos contaminantes y hacerse de forma justa, neutra, imparcial, no discriminatoria y transparente, así como permitir el retorno directo de información de los clientes en relación con la calidad del servicio.

3. La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias podrá hacer uso de los datos disponibles para el desarrollo y puesta en marcha por sus propios medios de plataformas de información en tiempo real, incluyendo el acceso a sistemas integrados de información y venta de títulos de transporte público y, en su caso, otros servicios de movilidad, priorizando aquellos más sostenibles.

CAPÍTULO II

Participación pública y transparencia

Artículo 43. Participación pública

1. Las Administraciones públicas promoverán y garantizarán el correcto ejercicio del derecho de participación, real y efectiva, en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad.

2. Las Administraciones públicas y los demás entes pertenecientes al sector público y privado que elaboren instrumentos de planificación de la movilidad garantizarán la participación de las personas interesadas en las fases de elaboración, aprobación y modificación de esos instrumentos, así como en la evaluación de los planes y en el seguimiento de los objetivos propuestos, de acuerdo con las finalidades de esta ley. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.

3. Las personas interesadas y el público en general podrán hacer uso de su derecho de participación en los citados procedimientos antes de que se adopte cualquier decisión, mediante la presentación de comentarios, observaciones, alegaciones o cualesquiera otras de las fórmulas previstas en el ordenamiento jurídico.

Artículo 44. Información pública y publicidad activa

1. A los efectos de la presente ley se considera información pública en materia de movilidad sostenible la definida como tal en la legislación canaria en materia de transparencia y acceso a la información pública.

Asimismo, tendrá la consideración de información pública en materia de movilidad sostenible la información elaborada o en poder de los operadores y prestadores de servicios de movilidad, incluidas las Administraciones públicas cuando actúen en ese mismo plano, que resulte necesaria para el cumplimiento de los objetivos de esta ley, respetando en todo caso la legislación vigente en materia de secreto comercial e industrial.

A estos efectos, las Administraciones públicas quedan sujetas a la misma obligación cuando actúen como operadoras o prestadoras de servicios de movilidad en concurrencia con otros operadores, y no como titulares de una competencia o gestoras de un servicio público.

2. Las Administraciones públicas canarias están obligadas a publicar información de forma periódica sobre la actividad relacionada con el fomento de la movilidad sostenible, el funcionamiento de los sistemas de movilidad y, en su caso, la prestación de servicios públicos de transporte.

3. Los instrumentos de planificación de la movilidad aprobados por las Administraciones públicas, así como los programas, estrategias y disposiciones de carácter general que se adopten en materia de movilidad deberán ser publicados en la sede electrónica de esas Administraciones y, además, estar disponibles para su consulta de forma presencial, de conformidad con lo previsto en la legislación canaria en materia de transparencia y acceso a la información pública.

4. La información y los documentos mencionados en los apartados anteriores deberán ser puestos a disposición de la ciudadanía por medios y formatos adecuados de manera que resulten fácilmente accesibles y comprensibles.

Artículo 45. Divulgación de las políticas de movilidad

La Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias desarrollará un plan de divulgación para fomentar el cumplimiento de los objetivos de esta ley. Este plan debe servir de marco para la elaboración de recursos y el impulso de programas y actividades organizados por Administraciones públicas, empresas, agentes sociales u organizaciones sin ánimo de lucro orientados hacia la sensibilización en materia de movilidad sostenible, la concienciación acerca de los efectos de los hábitos de movilidad sobre el medio ambiente, la economía y la salud de las personas y, con carácter general, la consecución de los objetivos establecidos en la presente ley.

TÍTULO IV

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 46. Régimen general del procedimiento sancionador

Las Administraciones públicas ejercerán la potestad sancionadora respecto a las infracciones tipificadas en este título, previa instrucción del correspondiente procedimiento sancionador, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo previsto en la legislación básica del Estado en materia de procedimiento administrativo común y en las demás disposiciones que sean de aplicación.

Artículo 47. Responsabilidad

La responsabilidad administrativa por las infracciones tipificadas en esta ley corresponderá a las personas físicas o entidades titulares o responsables de la actividad de que se trate y, en particular:

a) En los supuestos de infracciones en materia de suministro de datos a la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, los operadores de transporte y gestores de infraestructuras y de grandes centros generadores de movilidad.

b) En los supuestos de infracciones en materia de instrumentos de planificación de la movilidad sostenible, las entidades públicas y privadas obligadas a su elaboración y aprobación.

CAPÍTULO II**Infracciones****Artículo 48. Infracciones**

1. Sin perjuicio de las responsabilidades de otro orden que pudieran derivarse, constituyen infracciones administrativas en materia de movilidad sostenible las acciones u omisiones tipificadas en esta ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Se considerarán infracciones leves:

a) La no remisión o el retraso en el envío a la Administración pública competente de los datos que sean requeridos por razones de interés general, cuando no se produjesen perjuicios graves para el servicio.

b) El envío a la Administración competente de datos incompletos o inexactos.

c) El incumplimiento de la obligación de aprobar o actualizar los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible en los plazos establecidos en la presente ley, cuando el retraso sea inferior a dos años.

d) El incumplimiento de la obligación de llevar a cabo las funciones de evaluación y seguimiento que se contemplan en el artículo 26 y, en concreto, la elaboración y publicación del correspondiente informe de evaluación y seguimiento.

e) El incumplimiento de disponibilidad de forma gratuita, actualizada y digital, de los datos relativos a servicios e infraestructuras de movilidad en los términos establecidos en la normativa aplicable, cuando no deriven de ese incumplimiento perjuicios sobre los sistemas.

4. Se considerarán infracciones graves:

a) El incumplimiento de disponibilidad de forma gratuita, actualizada y digital, de los datos relativos a servicios e infraestructuras de movilidad en los términos establecidos en la normativa aplicable, cuando ese incumplimiento sea causa de perjuicio grave sobre los sistemas.

b) La no remisión o el retraso en el envío a la Administración pública competente de los datos que sean requeridos por razones de interés general, cuando se produjese perjuicio grave para el servicio.

c) El suministro de datos falsos a los servicios competentes, a sabiendas de su falsedad.

d) La no remisión o el retraso reiterado en el envío a la Administración pública competente de los datos que sean requeridos por razones de interés general, cuando de ello se deriven perjuicios para los servicios públicos.

e) El incumplimiento de la obligación de aprobar o actualizar los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible en los plazos establecidos en la presente ley, cuando el retraso sea superior a dos años.

f) La negativa, resistencia u obstrucción a la labor inspectora de la Administración pública.

g) La comisión de una infracción leve cuando el infractor hubiere sido sancionado por otras cuatro leves que sean firmes en vía administrativa dentro del período de dos años.

5. Se considerará infracción muy grave la comisión de una infracción grave cuando el infractor hubiere sido sancionado por otras cuatro graves que sean firmes en vía administrativa dentro del período de dos años.

Artículo 49. Prescripción de las infracciones

Las infracciones tipificadas en la presente ley prescribirán, si fueran muy graves, a los tres años; las graves, a los dos años, y las leves, al año.

CAPÍTULO III**Sanciones****Artículo 50. Cuantía, graduación y circunstancias agravantes y atenuantes de las sanciones**

1. Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas con multa, cuya cuantía se establecerá de acuerdo con la siguiente graduación:

a) Las infracciones leves, con multa desde 101 hasta 2.000 euros, en función de la gravedad y de la naturaleza de los perjuicios causados.

b) Las infracciones graves, con multa desde 2.001 hasta 6.000 euros, en función de la gravedad y de la naturaleza de los perjuicios causados.

c) Las infracciones muy graves, con multa desde 6.001 hasta 20.000 euros, en función de la gravedad y de la naturaleza de los perjuicios causados.

2. Para la graduación de la gravedad y la naturaleza de los perjuicios causados, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) El número de visitantes y personas trabajadoras o usuarias de los grandes centros generadores de movilidad y los grandes eventos.

b) El carácter lucrativo del evento o, en su caso, la actividad desarrollada en el gran centro generador de movilidad.

3. Se considerarán circunstancias agravantes:

a) La intencionalidad en la comisión de la infracción.

b) La reincidencia, por la comisión, en el término de un año, de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

c) La obtención de un beneficio como consecuencia del suministro de datos falsos a los servicios competentes.

4. Se considerarán circunstancias atenuantes:

a) La ausencia de intencionalidad en la comisión de la infracción.

b) La reparación de la infracción con anterioridad a la aprobación de la resolución sancionadora.

c) El haber iniciado los trámites tendentes a la aprobación o actualización de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible dentro del plazo establecido para su aprobación.

Artículo 51. Prescripción de las sanciones

Las sanciones impuestas por las infracciones tipificadas en esta ley prescribirán en los plazos y conforme a las reglas establecidas en la legislación básica del Estado en materia de procedimiento administrativo común.

Artículo 52. Competencia y procedimiento sancionador

1. La competencia para la imposición de las sanciones corresponderá, en el ámbito de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, a la persona titular del órgano de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de movilidad sostenible.

2. El plazo máximo de resolución y notificación del procedimiento sancionador será de un año a partir de su incoación.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Plazos para la aprobación de los instrumentos de planificación de la movilidad

1. El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias deberá ser aprobado en el plazo de un año tras la entrada en vigor de la presente ley.

2. Los planes insulares de movilidad sostenible se deberán aprobar o actualizar en el plazo de tres años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

3. Los planes de movilidad urbana sostenible se deberán aprobar o actualizar en el plazo de cinco años a contar desde la entrada en vigor de la presente norma.

4. Los grandes centros generadores de movilidad existentes a la entrada en vigor de esta ley deberán adoptar planes de movilidad sostenible con arreglo a lo previsto en la misma, en el plazo de tres años a partir de dicha fecha.

Segunda. Plazo para la digitalización de datos

El plazo para la digitalización de datos previstos en los artículos 39 y 40 de la presente ley se determinará reglamentariamente, sin que pueda exceder de siete años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

Tercera. Consideración de los planes insulares de movilidad sostenible a efectos de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

1. Los planes insulares de movilidad sostenible tendrán la consideración de planes de movilidad urbana sostenible a los efectos de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, o norma que la sustituya.

2. En cumplimiento de lo previsto en el artículo 14.3.a) de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, o norma que la sustituya, los planes insulares de movilidad sostenible incluirán un programa de implantación progresiva de zonas de bajas emisiones en los ámbitos del territorio insular sobre los que el cabildo correspondiente ostente competencias, con determinación de los ámbitos prioritarios, el calendario de implantación y los indicadores de seguimiento.

A estos efectos, tendrán especial consideración los espacios naturales protegidos de gestión insular y las carreteras de titularidad insular que constituyan vías de acceso a zonas de alta afluencia o especial sensibilidad ambiental.

3. A los efectos previstos en el apartado anterior, las zonas de bajas emisiones de ámbito insular consistirán en uno o varios ámbitos territoriales, cada uno de ellos de carácter continuo, delimitados por los cabildos insulares

en ejercicio de sus competencias propias, en los que se podrán aplicar restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a lo establecido en la legislación estatal aplicable.

Las zonas de bajas emisiones de ámbito insular no podrán afectar a vías urbanas de titularidad y competencia municipal, sin perjuicio de los mecanismos de coordinación previstos en el apartado siguiente.

4. Las zonas de bajas emisiones de ámbito insular serán compatibles con las zonas de bajas emisiones de ámbito municipal establecidas por los ayuntamientos. Los planes insulares de movilidad sostenible incluirán criterios orientadores para la coordinación de ambas figuras, con el fin de garantizar la coherencia y continuidad del sistema insular de restricciones de emisiones.

El cabildo insular y los ayuntamientos de su territorio podrán suscribir convenios de colaboración para la gestión coordinada de las zonas de bajas emisiones en ámbitos en que concurren competencias de ambas Administraciones públicas.

5. En relación con lo previsto en el artículo 14.3.h) de la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, o norma que la sustituya, relativo al establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, los planes insulares de movilidad sostenible distinguirán entre:

a) Actuaciones de competencia insular directa: restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en las carreteras de titularidad insular que constituyan vías de acceso a centros escolares, sanitarios u otros centros de especial sensibilidad, que el cabildo insular podrá establecer en ejercicio de sus competencias propias sobre la red viaria insular.

b) Criterios orientativos dirigidos a los ayuntamientos de la isla para que incorporen en sus propios planes de movilidad urbana sostenible medidas específicas de mejora de la calidad del aire en los entornos de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad situados en vías urbanas de su titularidad y competencia.

Cuarta. Dotación presupuestaria

La Comunidad Autónoma de Canarias habilitará en sus presupuestos una dotación destinada al fomento de la movilidad sostenible con una cuantía mínima que se corresponda con el total de partidas que en los presupuestos para el año 2025 se destinaron a este fin.

La dotación presupuestaria correspondiente deberá atender al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, así como a los escenarios presupuestarios plurianuales y a las disponibilidades presupuestarias de cada ejercicio.

Quinta. Condicionamiento presupuestario de las medidas

Las Administraciones públicas afectadas por esta ley desarrollarán las medidas previstas en la misma ajustándose a las disponibilidades presupuestarias existentes.

Sexta. Límites al ámbito de aplicación de esta ley

Lo dispuesto en esta ley se entenderá sin perjuicio de la competencia exclusiva del Estado en materia de marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves, así como de la aplicación directa de la normativa de la Unión Europea.

Séptima. Prevención del intrusismo profesional en los servicios de movilidad colaborativa

1. A los efectos de lo previsto en el artículo 2.p) de esta ley, se presumirá que existe ánimo de lucro por parte de la persona conductora, y por tanto que la actividad no constituye movilidad colaborativa, sino prestación de servicios de transporte de viajeros sujeta al régimen de autorizaciones establecido en la legislación vigente en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de transporte terrestre, cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la compensación económica solicitada por plaza y kilómetro recorrido exceda del doble del importe establecido como exento de tributación en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas por gastos de locomoción en vehículo propio, conforme a la normativa tributaria vigente en cada momento.

b) Que los ingresos totales brutos obtenidos al mes por la persona conductora mediante servicios de movilidad colaborativa, superen el setenta y cinco por ciento del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples mensual vigente en cada momento.

A efectos del cómputo, se considerarán la totalidad de las compensaciones económicas percibidas por el conductor con cargo a los pasajeros, con independencia de que una parte de las mismas corresponda a la recuperación de costes directos del trayecto.

c) Que los viajes realizados no respondan a las necesidades de desplazamiento propias de la persona conductora, circunstancia que se apreciará en particular cuando los viajes se realicen de forma sistemática desde puntos de alta demanda de transporte hacia destinos variables.

d) Que el vehículo utilizado esté dado de alta en el régimen de actividades económicas o disponga de autorización de transporte de cualquier clase.

2. Las plataformas de intermediación que faciliten la puesta en contacto de personas usuarias para la prestación de servicios de movilidad colaborativa estarán obligadas a:

a) Verificar, mediante sistemas automatizados de control, que las personas conductoras registradas no superan los límites establecidos en el apartado 1, estableciendo mecanismos de bloqueo preventivo cuando se alcancen o estén próximos a alcanzarse dichos umbrales.

b) Informar de forma clara, accesible y destacada a conductores y pasajeros, tanto en el momento del registro como con carácter previo a cada servicio, de los límites de compensación económica admisible en cada momento y de las consecuencias jurídicas del incumplimiento.

c) Facilitar el ejercicio de funciones de control e inspección por parte de las autoridades competentes.

d) Implementar mecanismos de verificación de la identidad de los conductores que impidan la elusión de los límites mediante la utilización de múltiples cuentas por una misma persona física.

3. Reglamentariamente se desarrollarán los procedimientos de verificación y control del cumplimiento de los límites establecidos, las especificaciones técnicas de los sistemas automatizados de las plataformas y el régimen de comunicación de información entre las plataformas y las Administraciones públicas competentes.

Octava. Plazo para el desarrollo reglamentario del laboratorio de la movilidad

En el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley, el Gobierno de Canarias aprobará el reglamento previsto en el artículo 15 que determine el régimen de organización y funcionamiento del laboratorio de la movilidad, así como la dotación de recursos materiales y humanos necesaria para su puesta en marcha. La creación efectiva del Laboratorio quedará supeditada a la aprobación de dicho desarrollo reglamentario y a la correspondiente modificación de la Relación de Puestos de Trabajo del departamento competente en materia de movilidad.

Novena. Coordinación entre los planes de movilidad sostenible de grandes centros generadores y los planes de movilidad sostenible al trabajo

1. Cuando el titular o promotor de un gran centro generador de movilidad coincida con el sujeto obligado a elaborar un plan de movilidad sostenible al trabajo conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*, o norma que la sustituya, ambos instrumentos podrán integrarse en un único documento, siempre que este cumpla con los requisitos de contenido exigidos por ambas normativas.

La integración de ambos instrumentos en un único documento no eximirá del cumplimiento de los procedimientos de aprobación exigidos por cada normativa, debiendo el documento integrado someterse tanto a la negociación con la representación legal de las personas trabajadoras prevista en la legislación estatal como al informe favorable del cabildo insular establecido en el artículo 24.5 de esta ley.

2. En el supuesto previsto en el apartado anterior, el cumplimiento de la obligación de elaborar el plan de movilidad sostenible al trabajo se registrará por los plazos establecidos en la legislación estatal. El plan de gran centro generador deberá aprobarse en el plazo previsto en el cuarto apartado de la disposición adicional primera de la presente ley, pudiendo en ese momento incorporar e integrar el plan de movilidad al trabajo ya aprobado, con los ajustes que resulten necesarios para dar cumplimiento a los requisitos del artículo 24.

3. Cuando en un gran centro generador de movilidad operen varios empleadores, el plan de movilidad sostenible del centro podrá servir de marco de coordinación para el cumplimiento de las obligaciones individuales de movilidad sostenible al trabajo de los empleadores que operen en él, de conformidad con lo previsto en el artículo 26.6 de la *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*, o norma que la sustituya.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Determinación de grandes centros generadores de movilidad

Hasta la entrada en vigor del correspondiente reglamento, las siguientes ubicaciones, instalaciones, construcciones, infraestructuras y equipamientos tendrán la consideración de grandes centros generadores de movilidad:

a) Establecimientos comerciales con superficie superior a 5.000 metros cuadrados o que cuenten con más de 150 plazas de aparcamiento. Cuando se trate de establecimientos comerciales destinados al comercio al por menor, la superficie a tener en cuenta será la útil de exposición y venta, definida en la normativa sectorial.

b) Instalaciones deportivas, culturales y de ocio con aforos superiores a 2.000 personas.

c) Edificios de oficinas con superficie superior a 10.000 metros cuadrados.

d) Centros educativos con afluencia superior a 500 personas entre docentes, discentes y personal no docente.

e) Centros sanitarios y sociosanitarios con una afluencia superior a 500 personas entre personal propio del centro y personas usuarias.

- f) Tanatorios con un aforo superior a las 500 personas.
- g) Polígonos industriales y parques empresariales.
- h) Complejos residenciales con una capacidad superior a 1.000 habitantes.
- i) Establecimientos de alojamiento turístico con capacidad superior a 1.000 plazas.

Segunda. Adecuación al Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias

1. En caso de que el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias no haya entrado en vigor en el plazo de un año desde la vigencia de la presente ley, los planes insulares de movilidad sostenible podrán adaptarse al contenido de esta ley sin tener en cuenta dicho instrumento de planificación de la movilidad a nivel autonómico.

2. En caso de que el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias no haya entrado en vigor en el plazo de tres años desde la vigencia de la presente ley, los planes de movilidad urbana sostenible podrán adaptarse al contenido de esta ley sin tener en cuenta dicho instrumento de planificación de la movilidad a nivel autonómico.

3. En los supuestos citados en los apartados anteriores, la adaptación al Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias de los planes insulares de movilidad sostenible y los planes de movilidad urbana sostenible se llevará a cabo con ocasión del primer proceso de revisión que se inicie tras la aprobación de aquella.

Tercera. Adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en vigor

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística vigentes en el momento de entrada en vigor de la presente ley se adaptarán su contenido a lo establecido en los instrumentos de planificación de la movilidad que resulten de aplicación en la primera modificación sustancial plena de que sean objeto.

2. Con independencia de lo anterior, la modificación de cualesquiera de los instrumentos de ordenación en vigor, estén o no adaptados, sea sustancial o menor, plena o parcial, se realizará de conformidad con las previsiones que contiene esta ley.

Cuarta. Adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística en tramitación

1. Los instrumentos de ordenación urbanística que, a la entrada en vigor de la presente ley, hubieran alcanzado la fase de aprobación inicial, podrán continuar su tramitación conforme a la normativa anterior, sin perjuicio de la posibilidad de incorporar voluntariamente los principios de movilidad sostenible previstos en esta norma.

2. Las revisiones o modificaciones sustanciales de dichos planes que se inicien con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberán integrar obligatoriamente las determinaciones aquí previstas, así como coordinarse con los correspondientes planes de movilidad urbana sostenible.

Quinta. Régimen transitorio del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias

En tanto el Gobierno de Canarias no apruebe el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible e Inteligente de Canarias, previsto en el artículo 18 de esta ley, la «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de las Islas Canarias (Emsican)» tendrá la consideración de instrumento de planificación estratégica en materia de transportes y movilidad de la Comunidad Autónoma de Canarias.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Derogación normativa

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo dispuesto en esta ley y, en particular:

- Los apartados c) y d) del artículo 6 y los artículos 31, 32, 33, 34 y 35 de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*.
- El apartado 18 del artículo 4, el apartado b) del artículo 12 y el apartado 3 del artículo 47 de la *Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias*.

DISPOSICIÓN FINAL

Primera. Modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias

La *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias* se modifica en los siguientes términos:

Uno. El apartado 3 del artículo 3 queda redactado del siguiente modo:

«3. Por su periodicidad, los transportes públicos por carretera pueden ser regulares, discrecionales o a demanda:

- a) Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.
- b) Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.
- c) Son transportes a la demanda los que se prestan previa demanda de los solicitantes, existiendo flexibilidad en cuanto a la disposición por el usuario de itinerario, horario y calendario, con sujeción a los condicionantes establecidos en el título habilitante correspondiente».

Dos. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 67 del siguiente tenor:

«5. El establecimiento de servicios de transporte a la demanda requerirá la previa delimitación de áreas en las que la orografía, la baja densidad de población o las limitaciones del transporte público existente u otras circunstancias análogas impidan un servicio de transporte colectivo adecuado y suficiente. La delimitación de tales áreas deberá llevarse a cabo por el municipio, cuando el área tenga carácter urbano, o por el cabildo insular correspondiente, cuando tenga carácter supramunicipal, bien por aprobación de un instrumento de planificación de la movilidad sostenible, bien mediante la aprobación de una ordenanza específica, previa audiencia, en su caso, a los operadores de transporte público regular que presten servicios en el área afectada».

Segunda. Modificación de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias

La Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias se modifica en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del artículo 17 queda redactado como sigue:

«1. En el marco de las directrices establecidas en el PIECan y el PCAC, cada cabildo de Canarias deberá desarrollar su propio plan insular de acción climática (PIAC), que aborde las medidas de mitigación y, en especial, de adaptación que sean necesarias, en su ámbito competencial, para la consecución de los objetivos y el desarrollo de las directrices fijadas.

Los planes insulares de acción climática incluirán las medidas de movilidad sostenible que han de recoger los planes insulares de movilidad sostenible».

Dos. El apartado 3 del artículo 48 queda redactado del siguiente modo:

«3. Los planes de movilidad sostenible a grandes centros generadores de movilidad deberán contar con el contenido mínimo previsto en el anexo II a que se refiere la disposición transitoria tercera».

Tercera. Actualización de la cuantía de las sanciones

El Gobierno de Canarias, a propuesta de la persona titular de la consejería competente en materia de movilidad sostenible, podrá actualizar mediante decreto la cuantía de las sanciones pecuniarias previstas en la presente ley, atendiendo a los criterios establecidos en la normativa de desindexación.

Cuarta. Habilitación normativa

Se habilita al Gobierno de Canarias para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.

Quinta. Entrada en vigor

La presente ley entrará en vigor al mes de su publicación en el *Boletín Oficial de Canarias*.



Parlamento de Canarias

