



**Gobierno
de Canarias**
islas iguales

PACTO

POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN CANARIAS

La movilidad como derecho.
La persona en el centro.

GOBIERNO DE CANARIAS · DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD · 2026



**Movilidad
Sostenible
Canaria**



ÍNDICE

01

Preámbulo

02

La movilidad como derecho del Estado del Bienestar

03

La gratuidad: un derecho, no una prórroga

04

La singularidad canaria: condición, no excusa

05

Cinco compromisos para una movilidad sostenible en Canarias:

- La gratuidad del transporte público
- Una financiación justa para Canarias (FECMO)
- Infraestructuras ferroviarias para una Canarias más conectada
- Movilidad para todos: combatir la pobreza de transporte
- Una alianza social por la movilidad

06

La Ley de Movilidad Sostenible de Canarias: el momento es ahora

07

Canarias, laboratorio de movilidad sostenible

08

Decálogo de compromisos

09

Adhesiones



01

Preámbulo

Canarias es un archipiélago de ocho islas habitadas, situado a más de mil kilómetros de la península ibérica, con una población de 2,2 millones de personas, cuya realidad geográfica, económica y social no tiene equivalente en ningún otro territorio del Estado. La insularidad no es un accidente. Es la condición estructural que define el acceso al trabajo, a la educación, a la sanidad y a la participación en la vida colectiva de cada ciudadana y ciudadano canario.

Durante décadas, una parte de la movilidad terrestre en Canarias ha sido una cuestión de suerte: suerte de nacer en un municipio bien comunicado, suerte de poder permitirse un vehículo privado, suerte de tener horarios compatibles con una oferta de transporte público diseñada sin atender suficientemente las necesidades reales de quienes dependen de ella. Esa suerte se llama desigualdad. Y la desigualdad en el acceso a la movilidad es, en definitiva, desigualdad en el ejercicio de los derechos fundamentales.

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible inaugura un nuevo paradigma jurídico en España: reconoce por primera vez la movilidad como un derecho de la ciudadanía que las administraciones públicas están obligadas a garantizar. Y Canarias tiene su propio anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible —nacido de uno de los procesos de participación y escucha más amplios desarrollados en torno a la movilidad en el archipiélago, en el que han participado administraciones públicas, cabildos, ayuntamientos, operadores de transporte, universidades, colegios profesionales, organizaciones sociales y representantes de los distintos sectores vinculados a la movilidad, a través de entrevistas, talleres insulares e interadministrativos y una consulta pública que avaló su tramitación con un 72 % de apoyo— en vísperas de su aprobación parlamentaria. Ambas normas comparten un mismo eje: situar a la persona como centro irrenunciable de toda política de movilidad.



Canarias no puede ni debe ser ajena a este momento histórico. Al contrario: debe erigirse en vanguardia de su aplicación, porque ningún otro territorio del Estado tiene más que ganar —ni más que perder si se queda atrás.

Este Pacto es una declaración de principios, una hoja de ruta y un compromiso político. Va dirigido a la ciudadanía, a las instituciones insulares y locales, a los agentes económicos y sociales, y a las administraciones del Estado. Su propósito es articular una visión compartida de la movilidad como pilar del Estado de Bienestar en Canarias.

02

La movilidad como derecho del Estado del Bienestar

El Estado de Bienestar descansa sobre derechos que el poder público garantiza con independencia de la renta, el lugar de residencia o la situación personal de cada ciudadano: la educación, la sanidad, la vivienda digna, la protección social. La movilidad debe ocupar ese mismo rango. No como servicio de mercado sometido a la lógica del beneficio privado, sino como condición de posibilidad para el ejercicio efectivo de todos los demás derechos. Sin movilidad no hay acceso real a la educación, al trabajo, a la salud ni a la vida en comunidad.

«La movilidad se debe entender como un nuevo derecho de los ciudadanos y las ciudadanas, que los poderes públicos están obligados a regular y a salvaguardar, si bien, no como un fin en sí misma, sino como un medio para el ejercicio de otros derechos.» — Exposición de Motivos, Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.

El anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias avanza en la misma dirección: reconoce por primera vez en el ordenamiento autonómico el derecho a la movilidad sostenible como derecho ciudadano exigible, y establece un marco común a nivel autonómico, insular y municipal que abarca todos los modos —terrestre, marítimo y aéreo— y todas las infraestructuras que los sustentan. Ese marco nació del diálogo con la ciudadanía. Ese origen participativo es su mayor fortaleza y su mejor garantía de legitimidad.



La pobreza de transporte es una forma concreta y medible de pobreza. Una familia de la periferia de Las Palmas de Gran Canaria, de los municipios del interior de Tenerife o de los núcleos más alejados de Fuerteventura que no puede acceder a la guagua no es solo una familia sin transporte: es una familia sin oportunidades. La erradicación de esa pobreza es una exigencia de justicia social, no un gasto prescindible.

Reclamamos que la movilidad sea reconocida por todas las administraciones canarias —Gobierno autonómico, cabildos y ayuntamientos— como un eje transversal de la política social, con el mismo rango que la educación o la sanidad, con financiación estructural, planificación rigurosa y rendición de cuentas ante la ciudadanía.

03

La gratuidad: un derecho, no una prórroga

La gratuidad del transporte público regular terrestre en Canarias es el mayor avance social en movilidad que ha experimentado el archipiélago en décadas. Desde su implantación, decenas de miles de familias han cambiado sus hábitos de desplazamiento. Los datos hablan: más usuarias y usuarios, menos vehículos privados en las horas punta, mayor acceso al mercado laboral para colectivos vulnerables, reducción de emisiones en los núcleos urbanos.

«Canarias será beneficiada de una ayuda estatal destinada a financiar un descuento del 100% en los abonos y títulos multiviaje del transporte público terrestre [...] reconociendo el hecho insular y de acuerdo con lo establecido en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias.» — Disposición adicional 34ª, Ley 9/2025..

Pero la gratuidad no puede ser una medida de emergencia renovada año a año bajo presión política. Debe convertirse en un derecho consolidado, con financiación estructural, criterios de gestión homologables y evaluación continua de su impacto social y ambiental. La persona usuaria del transporte



público no puede vivir en la incertidumbre de si el año siguiente podrá seguir costeando su movilidad. Esa incertidumbre es, en sí misma, una forma de pobreza de transporte.

Exigimos que la negociación del marco financiero para 2027 y años sucesivos se inicie de inmediato, incorporando la gratuidad como política permanente en el modelo de financiación del transporte público canario, encuadrada en el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), que no dependa de decisiones presupuestarias anuales.

04

La singularidad canaria: condición, no excusa

Canarias es territorio ultraperiférico de la Unión Europea. El artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la UE reconoce sus características especiales y autoriza medidas diferenciadas. El Régimen Económico y Fiscal de Canarias, el Estatuto de Autonomía y el reconocimiento de la insularidad en la Constitución española constituyen la arquitectura jurídica sobre la que debe descansar una política de movilidad radicalmente distinta a la del territorio peninsular.

Esta singularidad no es un argumento para la queja ni para la dependencia indefinida. Es el punto de partida de una propuesta de transformación estructural. Canarias necesita un modelo de movilidad propio, diseñado desde la realidad insular, financiado con criterios de compensación territorial justa y gestionado con la máxima eficiencia institucional. El sobrecoste que soportan las familias canarias —por la fragmentación del territorio, el coste energético diferencial y la ausencia de economías de escala— no es un problema de gestión: es una consecuencia estructural de la insularidad que el Estado tiene la obligación de compensar.

Canarias debe articular una posición institucional coordinada —Gobierno autonómico, los siete cabildos insulares y los principales municipios— para exigir que los criterios de distribución del FECMO incorporen un coeficiente corrector por insularidad y ultraperiféricidad, en coherencia con el artículo 138 de la Constitución y el artículo 349 del TFUE. Esta no es una reivindicación identitaria; es una exigencia de igualdad material.



05

Cinco compromisos para una movilidad sostenible en Canarias:

1. La gratuidad del transporte público regular terrestre: más allá de la prórroga

La gratuidad debe consolidarse como política permanente con financiación estructural estatal en el marco del FECMO. Los cabildos insulares y el Gobierno autonómico deben articular un acuerdo interadministrativo de respaldo que blinde esta medida frente a eventuales vaivenes presupuestarios del Estado.

Exigencia concreta: negociar con el Estado un mecanismo plurianual de financiación de la gratuidad encuadrado en el FECMO, sin dependencia de decisiones presupuestarias anuales.

2. El FECMO: financiación extraordinaria para territorios singulares

El Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible —FECMO— es la oportunidad histórica de Canarias para superar la dependencia de transferencias ad hoc y pasar a un sistema predecible, estable y proporcional a las necesidades reales del archipiélago.

Exigencia concreta: participación activa de Canarias en el reglamento de distribución del FECMO, garantizando un coeficiente corrector por insularidad que refleje el sobrecoste real del transporte en el archipiélago.

3. Infraestructuras ferroviarias para una Canarias más conectada

Canarias es la única comunidad autónoma de España que no recibe financiación estatal para el desarrollo de infraestructuras ferroviarias o sistemas de transporte guiado. Esta situación supone una desigualdad territorial que limita nuestra capacidad para ofrecer alternativas reales al vehículo privado y responder al crecimiento de la movilidad en las islas más pobladas.

Los proyectos ferroviarios de Gran Canaria y Tenerife constituyen una infraestructura estratégica para el futuro del archipiélago. No solo contribuirán a reducir la congestión del tráfico y las emisiones, sino que permitirán mejorar l



la conectividad, ofrecer un transporte público más competitivo y avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible y eficiente.

Exigencia concreta: incorporar a Canarias a la financiación estatal destinada a infraestructuras ferroviarias y sistemas de transporte guiado, garantizando un trato igualitario con el resto de comunidades autónomas y reconociendo el carácter estratégico de estos proyectos para el desarrollo del archipiélago.

4. Movilidad activa, transporte a demanda y erradicación de la pobreza de transporte

Los municipios y zonas rurales de interior —el norte de Gran Canaria, los valles de Tenerife, los núcleos aislados de Fuerteventura y Lanzarote— necesitan soluciones de transporte a demanda que la red de líneas regulares no puede cubrir. La pobreza de transporte tiene nombres y apellidos. Tenemos la obligación de ir a buscarla allí donde existe.

Exigencia concreta: activación de programas piloto de transporte a demanda en municipios rurales o de baja densidad y elaboración de la Estrategia Canaria contra la Pobreza de Transporte.

5. Una alianza social por la movilidad de Canarias

La movilidad es un reto compartido que solo puede afrontarse desde la colaboración entre administraciones públicas, universidades, empresas, organizaciones sociales, colectivos ciudadanos y la propia ciudadanía.

Este pacto nace con la vocación de convertirse en un espacio abierto de participación y compromiso colectivo, donde cada nueva adhesión fortalezca una visión común: una movilidad más justa, accesible, sostenible y adaptada a la realidad de nuestras islas.

Exigencia concreta: impulsar una alianza permanente por la movilidad sostenible de Canarias que incorpore nuevas adhesiones, fomente el diálogo con la sociedad y contribuya a consolidar una cultura de la movilidad basada en la participación y el consenso.



06

La Ley de Movilidad Sostenible de Canarias: el momento es ahora

El anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias no es una norma burocrática. Es la respuesta de un pueblo a la pregunta de qué tipo de archipiélago quiere ser. Una Canarias donde moverse no dependa de la renta ni del código postal. Una Canarias donde la guagua llegue a todos los rincones. Una Canarias donde la persona sea el centro de cada decisión de política pública.

Esta ley nació del diálogo: más de 33 entrevistas en profundidad con los sectores estratégicos, más de diez talleres insulares e interadministrativos, una consulta pública con el 72% de respaldo ciudadano. Ese origen participativo la hace más sólida y más legítima que cualquier norma diseñada en un despacho. Ahora debe llegar al Parlamento y convertirse en ley. El tiempo de la consulta pública sin fecha de aprobación ya terminó.

Exigimos que el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias avance con la máxima celeridad hacia su aprobación parlamentaria, para que el archipiélago cuente con un marco normativo propio que desarrolle y complete, con las especificidades insulares, el marco estatal de la Ley 9/2025.

07

Canarias, laboratorio de movilidad sostenible

Canarias tiene todas las condiciones para convertirse en un referente internacional de movilidad sostenible: energía renovable en expansión, intensidad turística que genera demanda de transporte colectivo de calidad, tradición de innovación regulatoria en materia de movilidad, y una ciudadanía que ha demostrado —con su respuesta masiva a la gratuidad del transporte— que está dispuesta a cambiar sus hábitos de desplazamiento cuando se le ofrecen alternativas reales.



El MobilityLab Canarias, el Protocolo de Movilidad de la ULPGC y proyectos como San Mateo en Ruta son el embrión de este modelo. Necesitan escala, financiación estructural y respaldo institucional de todas las administraciones del archipiélago. La Ley 9/2025 abre un espacio de innovación regulatoria —el sandbox de movilidad— que Canarias debe liderar.

08

Decálogo de compromisos

La persona en el centro.
La movilidad como derecho.

I. LA MOVILIDAD ES UN DERECHO, NO UN PRIVILEGIO

Nos comprometemos a defender en todos los espacios institucionales, políticos y públicos que la movilidad es un derecho constitutivo del Estado de Bienestar, al mismo nivel que la educación o la sanidad, y que las administraciones públicas tienen la obligación de garantizarla con independencia de la renta, el lugar de residencia o la situación personal de cada persona.

II. LA GRATUIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO: PERMANENTE Y ESTRUCTURAL

Nos comprometemos a trabajar para que la gratuidad del transporte público regular de viajeras y viajeros en Canarias deje de ser una medida de emergencia renovada año a año y se consolide como un derecho permanente, con financiación estructural estatal en el marco del FECMO, independiente de los ciclos presupuestarios anuales.

III. ERRADICAR LA POBREZA DE TRANSPORTE

Nos comprometemos a impulsar la Estrategia Canaria contra la Pobreza de Transporte, a llevar el servicio público de guagua a todos los territorios del archipiélago —incluidos los municipios rurales y las zonas de baja densidad— y a garantizar que ninguna persona en Canarias quede excluida de la vida social, laboral o educativa por no poder costearse o acceder al transporte.



IV. PONER A LA PERSONA EN EL CENTRO DE CADA DECISIÓN DE MOVILIDAD

Nos comprometemos a que toda política de transporte y movilidad en Canarias parta de las necesidades reales de las personas —especialmente de quienes más dependen del transporte público: mayores, jóvenes, personas con discapacidad, trabajadoras y trabajadores en turnos atípicos— y no de criterios exclusivamente económicos o de rentabilidad comercial

V. UNA LEY CANARIA PARA UNA MOVILIDAD CANARIA

Nos comprometemos a impulsar con urgencia la aprobación parlamentaria de la Ley de Movilidad Sostenible de Canarias, norma nacida del diálogo ciudadano, que desarrolle con plenas especificidades insulares el marco estatal de la Ley 9/2025 y que garantice el derecho a la movilidad sostenible como derecho ciudadano exigible en el archipiélago.

VI. CONECTAR TODOS LOS TERRITORIOS

Nos comprometemos a avanzar hacia un sistema de transporte público integrado que conecte eficazmente los distintos municipios y zonas de cada isla, con especial atención a los territorios más alejados y a las islas con menor dotación de infraestructuras, priorizando las conexiones que abran el acceso al empleo, a la educación y a los servicios esenciales.

VII. UNA RED FERROVIARIA PARA EL FUTURO DE CANARIAS

Nos comprometemos a defender que Canarias reciba la financiación estatal necesaria para desarrollar las infraestructuras ferroviarias de Gran Canaria y Tenerife, como la única alternativa estructural capaz de complementar la red viaria existente, mejorar la movilidad en las islas más pobladas y avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible, eficiente y conectado.

VIII. GOBERNANZA INTERINSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Nos comprometemos a que la política de movilidad en Canarias se decida con la ciudadanía y entre todas las administraciones: Gobierno autonómico, cabildos, ayuntamientos y sociedad civil. La movilidad es demasiado importante para ser gestionada en silos institucionales.



IX. CANARIAS, REFERENTE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Nos comprometemos a posicionar a Canarias como laboratorio y referente internacional de innovación en movilidad sostenible, aprovechando las condiciones únicas del archipiélago —renovables, clima, escala insular— para pilotar soluciones que puedan exportarse al conjunto del Estado y a la Unión Europea.

X. UNA ALIANZA SOCIAL POR LA MOVILIDAD

Nos comprometemos a construir una gran alianza social por la movilidad sostenible de Canarias, incorporando a administraciones públicas, empresas, universidades, organizaciones sociales, colectivos ciudadanos y a todas las personas que quieran contribuir a una movilidad más justa, accesible y sostenible para nuestras islas.



09

Adhesiones

Las personas, entidades e instituciones que firman este Pacto se comprometen a defender sus principios en el ejercicio de sus responsabilidades institucionales, políticas, profesionales y cívicas.

María Fernández, directora general de Transportes y Movilidad del Gobierno de Canarias:

Wendy Cruz, Charter 100 Canarias

Esperanza Bosch, Fundación Lucas Bosch

Rosa Martín, directora Fundación Más Movemos

Airam Ortega, Fundación Laboral de la Construcción

Juan Antonio Martel, Asociación de Transportistas de Canarias (ASTRACAN)

Miguel Lorenzo Domínguez, CEF Puertos Las Palmas Veteranos del Pilar

Priscila Montesdeoca, Quantum Fundación

Alicia Monzón, Asesoría Jurídica Alsa

Las Palmas de Gran Canaria a 23 de junio de 2026

**Movilidad es igualdad.
Canarias merece moverse.**

Marco normativo de referencia: Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible (BOE 4/12/2025) · Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Canarias (exposición pública 2025) · Estatuto de Autonomía de Canarias · Régimen Económico y Fiscal de Canarias · Art. 349 TFUE · Arts. 55-61 (FECMO) · DA 34ª (gratuidad 2026) · DA 10ª (Estrategia contra Pobreza de Transporte) · DA 24ª (infraestructuras ferroviarias Canarias).

Movilidad es igualdad · Canarias 2026



Cornelio Suárez Suárez, Asociación de Empresarios de Agüimes (AENAGA)

Juan Luis Gómez Pinchetti, Instituto Internacional del Valor Compartido

Juan Luis Gómez Pinchetti, Cátedra Empresa de Valor Compartido, Innovación y Sostenibilidad de la ULPGC

Gorety Almeida Hernández, Radio-ECCA Fundación canaria

Alba Mas Borrego, Asociación Provincial de Esclerosis Múltiple (APEM)

Miguel Reyes Vega, Ayuntamiento de San Mateo

Jose Juan Jeréz Castro, Fundación Canaria Pequeño Valiente

Yaritza Quevedo, Fundación Trib-Arte

Las Palmas de Gran Canaria a 31 de julio de 2026