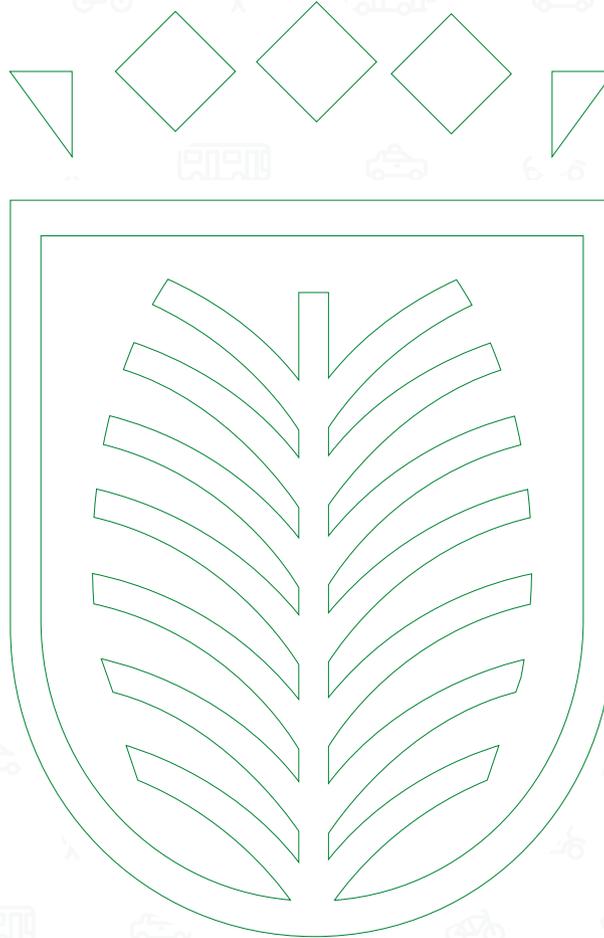


## RESUMEN EJECUTIVO



# ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE de Las Palmas de Gran Canaria **2023 - 2026**

## CRÉDITOS

© Guaguas Municipales 2023



“Informe realizado con el apoyo técnico de EBV Consulting & Learning (Excellence & Business Value , S.L.)”

**Diseño y maquetación**

MENA - Diseño y Comunicación

**Impresión**

Litografía San José



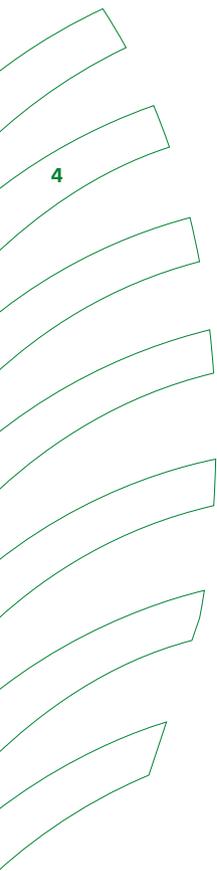
<b>CARTA DEL CONCEJAL DE MOVILIDAD</b>	<b>4</b>
<b>I. ANTECEDENTES</b>	<b>6</b>
1. Por qué una estrategia de Movilidad Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria	7
2. Compromiso con la Agenda 2030 de Naciones Unidas	9
<b>II. ANÁLISIS DE ENTORNO</b>	<b>12</b>
1. Análisis de variables externas	13
2. Análisis de variables internas	24
3. Partes interesadas	25
<b>III. POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO</b>	<b>30</b>
1. Nuestra Visión	31
2. Agenda de Cambio	32
3. Ejes y Objetivos de la Estrategia de Movilidad Sostenible	34
Eje 1. Accesibilidad	36
Eje 2. Transporte sostenible	38
Eje 3. Seguridad vial	40
Eje 4. Cambio climático y salud	42
Eje 5. Cultura y buen gobierno	44
4. Financiación	46
5. Evaluación y seguimiento de la Estrategia de Movilidad Sostenible	48

## CARTA DEL CONCEJAL DE MOVILIDAD

En los últimos años, desde el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, hemos desarrollado una estrategia ambiciosa para impulsar de forma contundente la movilidad sostenible en nuestra capital. La ciudadanía ha podido comprobar de primera mano los cambios que se han desarrollado ya en la urbe: aumento de las zonas peatonales, fomento de los desplazamientos en bicicleta y otros vehículos individuales, mejora de los servicios de transporte público de guaguas y taxi, o el despliegue de una red de puntos de recarga para moverse con libertad en vehículos no contaminantes.

El fomento de los modos de desplazamiento más sostenibles no podría haberse realizado sin el trabajo conjunto de los Servicios de Tráfico y Movilidad, de Urbanismo y las empresas públicas Guaguas Municipales y Sagulpa. Bajo la coordinación de la Concejalía de Movilidad, que cuenta con una hoja de ruta clara, este esfuerzo común ha tenido como resultado la puesta en marcha de decenas de iniciativas y proyectos -también a futuro- que transformarán nuestra ciudad desde el punto de vista de la movilidad.

Tiene usted en sus manos el documento que traza estas líneas maestras, tanto de lo que se ha construido como de lo que está por llegar. Se trata de la configuración de la Estrategia de Movilidad Sostenible 2023-2026, plenamente alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y que gira en torno a cinco ejes estratégicos: accesibilidad, transporte sostenible, buen gobierno, seguridad vial y cambio climático y salud.



Este plan ha sido financiado por la Consejería de Presidencia del Cabildo de Gran Canarias y liderado desde la concejalía de Movilidad, pero no se entiende sin la participación de la ciudadanía, a nivel particular y a través de asociaciones, grupos de interés y sectores implicados, que son los actores de la movilidad en nuestra ciudad y por tanto motores de esta transformación hacia una ciudad más sostenible. Todos y cada uno de nosotros somos parte de este plan que ejecutaremos de la mano sin dejar a nadie atrás.

El compromiso de los equipos que conforman la Concejalía de Movilidad del Consistorio capitalino y sus empresas públicas asociadas con una estrategia de apuesta por la movilidad sostenible, inteligente, saludable, segura, accesible y solidaria han posicionado Las Palmas de Gran Canaria como referente en materia de políticas de movilidad y sostenibilidad y de gestión pública no sólo en nuestro archipiélago, sino también en el resto del país. Desde el Ayuntamiento seguiremos trabajando para liderar esta transformación.

El camino se hace andando, paso a paso, entre todos, para construir juntos una nueva ciudad.

Un cordial saludo.

José Eduardo Ramírez Hermoso



# ANTECEDENTES





# POR QUÉ UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ha emprendido un cambio en su estrategia de movilidad, derivada, en gran medida, de los resultados del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de 2012, que ofrecía una predominancia del vehículo privado frente a otros modos de transporte en la ciudad.

El reparto modal de transporte público-privado del análisis del PMUS de 2012 estimaba, entre otros datos relevantes, una cuota del 13% para el transporte público, situación deficiente que requería una estrategia de intervención que lograra un adecuado trasvase del transporte privado a modos blandos.

Desde entonces, se han emprendido diferentes medidas recomendadas en el PMUS como son:

- Reordenación de la red urbana de transporte público de Guaguas Municipales en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria.
- Implantación de una red troncal de alta capacidad. Proyecto MetroGuagua.
- Plan de la Bicicleta presentado en 2017.

Las Palmas de Gran Canaria participó, además, en el proyecto Civitas Destinations, en su búsqueda por avanzar en soluciones sostenibles e innovadoras en ciudades turísticas que comparten retos comunes.

7



El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, a través de Guaguas Municipales y Sagulpa, participó en este proyecto.

8

La Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en coordinación con Guaguas Municipales y el Observatorio de Movilidad, llevó a cabo encuestas entre los ciudadanos de la capital con el objetivo de actualizar el PMUS y obtener datos actualizados sobre los hábitos de movilidad de la población a finales del año 2020.

Esta encuesta reveló nuevas pautas de movilidad y los desplazamientos en la ciudad se incrementaron un 5% desde 2011.

En cuanto a la distribución modal, los datos analizados nos dejaron el siguiente escenario: el 31 % de los desplazamientos en la ciudad se realizaron a pie; el 14 % en transporte público; y un 1,5 % en modos blandos (bicicletas y VMP), al

tiempo que el 49 % de los movimientos se realizaron en vehículo privado.

Tras la pandemia, nos encontramos con un nuevo marco de movilidad definido por la nueva normativa europea en materia de sostenibilidad, así como con nuevas necesidades de los ciudadanos que han de ser satisfechas por la corporación municipal.

Desde distintas administraciones, se despliegan estrategias en relación con la movilidad sostenible que tratan de definir propuestas con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, tal y como contempla en Plan de Movilidad sostenible de la isla de Gran Canaria 2023 - 2035. Este documento se constituye como una referencia notable para definir la estrategia de la movilidad en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

En este contexto, la Concejalía de Movilidad se ha planteado realizar una coordinación activa de las actuaciones y proyectos que se están llevando a cabo desde los diferentes centros directivos del Ayuntamiento y sus empresas públicas, con el objeto de trazar las directrices y establecer las pautas y proyectos que favorecerán la movilidad sostenible en Las Palmas de Gran Canaria. Es así como surge esta estrategia de Movilidad Sostenible, en la que participan la propia Concejalía de Movilidad, la Concejalía de Urbanismo, Guaguas Municipales y Sagulpa como actores implicados en las actuaciones de movilidad sostenible de la ciudad.

# COMPROMISO CON LA AGENDA 2030 DE NACIONES UNIDAS



En 2015, los 193 estados miembros de las Naciones Unidas aprobaron la “**Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**”, donde se establecían 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que marcaron el camino a seguir para la transformación global del modelo económico hacia un sistema más sostenible. Si bien estos 17 ODS fueron presentados como un instrumento para que los gobiernos guíen sus políticas e iniciativas legislativas, las organizaciones de todo el mundo han estado integrando las preocupaciones derivadas de esos ODS en sus estrategias y actividades.

Bajo la premisa de apoyar el desarrollo sostenible, los objetivos estratégicos planteados en este documento incorporan temáticas que también son objeto de interés por parte de la Agenda 2030 de Naciones Unidas. En este sentido, la Estrategia de Movilidad Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria se ha diseñado integrando la sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, social y ambiental. A través del análisis de entorno, incluyendo el estudio de los grupos de interés y de las megatendencias, se han detectado aspectos de vital importancia para la sociedad en su conjunto.

9



La implantación de políticas de movilidad impacta de forma directa en 13 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible:

ODS 1 - Fin de la pobreza

ODS 3 - Salud y bienestar

ODS 5 - Igualdad de género

ODS 7 - Energía asequible y no contaminante

ODS 8 - Trabajo decente y crecimiento económico

ODS 9 - Industria, innovación e infraestructura

ODS 10 - Reducción de las desigualdades

ODS 11 - Ciudades y comunidades sostenibles

ODS 12 - Producción y consumo responsables

ODS 13 - Acción por el clima

ODS 15 - Vida de ecosistemas terrestres

ODS 16 - Paz, justicia e instituciones sólidas

ODS 17 - Alianzas para lograr los Objetivos

El enfoque de movilidad sostenible utilizado en el desarrollo de este documento está alineado, en particular, con el **ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles**, y, más concretamente, con la meta 11.2 que pretende proporcionar de aquí a 2030 “*sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos*”.



10



# ANÁLISIS DE ENTORNO

El equipo de trabajo ha realizado un análisis de entorno, tanto externo como interno, combinando diferentes herramientas, como son el análisis de megatendencias, el análisis sectorial, la valoración de variables políticas, económicas, sociales, tecnológicas, ambientales y legales.

También se ha realizado un estudio para tener en cuenta las fortalezas y debilidades internas junto con las amenazas y oportunidades que nos arroja el análisis externo.

Dentro del análisis de entorno, ha sido especialmente relevante el análisis de los grupos de interés desde el punto de vista de la movilidad. La Estrategia está pensada para equilibrar las necesidades y expectativas de todos los grupos de interés que interactúan en la ciudad, siempre poniendo al ciudadano en el centro y particularmente al peatón y su espacio.



# ANÁLISIS DE VARIABLES EXTERNAS

## A. MEGATENDENCIAS

Entendemos por “megatendencia” la dirección dominante que toman determinados elementos que tendrán gran influencia en la sociedad durante una década o más. Pueden identificarse megatendencias en los nuevos comportamientos de la sociedad, la economía, la política o la tecnología.

Las megatendencias son fuerzas transformadoras que impactan en países, comunidades, organizaciones y economías, que cambian de forma dinámica. Su análisis permite localizar riesgos y oportunidades, facilitando la definición del camino a seguir en los próximos años.

Podemos identificar nueve megatendencias a inicios de 2023:

1. Incertidumbre geopolítica y situación en la economía global	2. Escasez de recursos e incremento del consumo	3. Crecimiento de la urbanización
4. Incremento de las crisis ambientales y de salud	5. Disrupción digital e incremento del uso de la tecnología	6. Incremento de la regulación
7. Economía compartida	8. Demanda de nuevas competencias	9. Transformación cultural en los entornos de trabajo



Estas tendencias globales se han tenido en cuenta en el análisis del entorno realizado en el contexto de la movilidad en Las Palmas de Gran Canaria.

## 1. Incertidumbre geopolítica y situación en la economía global

Debemos ser conscientes del impacto de la inestabilidad política en las organizaciones. Las guerras (como la de Ucrania), tensiones e incertidumbres políticas y comerciales mundiales, las políticas europeas y de las principales economías del mundo, la polarización de las sociedades en el ámbito político, la crisis económica y de recursos que ha creado la pandemia de covid-19 (impactando principalmente en una inflación importante y un crecimiento comedido o inexistente del PIB: estanflación), el incremento de la demanda de recursos pero con limitación de su disponibilidad son variables que han ido creando un contexto de incertidumbre y volatilidad política y económica, con impacto directo en las sociedades y las empresas.

A nivel de la Administración Pública se observa que la incertidumbre internacional se traslada a los gobiernos nacionales y locales, lo que afecta a la gestión de los recursos públicos. Además, existen desequilibrios económicos en el seno de la Unión Europea, lo que conlleva mayores niveles de exigencia y control sobre el gasto público en los países firmantes.

## 2. Escasez de recursos e incremento del consumo

Las organizaciones deben utilizar los recursos existentes, de forma eficiente y sostenible, para disminuir la contaminación medioambiental y seguir siendo competitivos. El incremento del consumo es constante y seguirá aumentando de forma acelerada. La cuestión es que los bienes producidos utilizan recursos naturales que no siempre se regeneran. Teniendo en cuenta los escenarios mapeados por Naciones Unidas, un escenario moderado nos lleva a que, si las tendencias de población y consumo se mantienen, en 2030, la humanidad necesitará el equivalente a dos planetas Tierra para soportar la vida del hombre (Global Footprint Network, 2020).

**Energía:** La Agencia Internacional de Energía proyecta un fuerte incremento de la demanda de energía para 2050 y estima que el consumo mundial de energía crecerá cerca de un 50% del 2018 al 2050. Teniendo en cuenta que el sector de la energía es responsable de casi tres cuartas partes de las emisiones que ya han situado las temperaturas por encima de 1,1°C sobre la época preindustrial, este sector tendrá que estar en el centro de las soluciones contra el cambio climático. La energía renovable será la que experimentará un mayor crecimiento; si bien, según el informe World Energy Outlook 2021 (IEA, 2021), estamos muy lejos de lograr la descarbonización para el año 2050.

La cuestión energética es aún más importante en el sector del transporte público colectivo (TPC), donde el agotamiento de combustibles fósiles y la aparición de nuevas normativas y límites para lograr la descarbonización de la economía imponen un nuevo contexto de actuación.

**Agua:** El agua es esencial para la vida y para el desarrollo humano. Aunque el 70% de la superficie de la tierra está cubierta por agua, sólo el 2,5% es agua dulce y sólo el 1% es apta para el consumo humano. Se espera que la demanda de agua siga creciendo hasta 2050 en aproximadamente un 20-30% sobre el nivel actual. Por tanto, uno de los grandes retos del desarrollo sostenible es mantener el crecimiento y abastecer a la creciente población preservando los recursos hídricos.

### 3. Crecimiento de la urbanización

De acuerdo con el informe "World Population Prospects 2022", de Naciones Unidas, la población mundial alcanzará los 9,5 billones en 2030. Este rápido crecimiento es un gran reto para asegurar que el desarrollo sea tanto sostenible como inclusivo. En este sentido, los sistemas de producción de alimentos tendrán que modificarse para poder abastecer a la población de forma segura. Será necesario reducir el desperdicio alimentario y el desperdicio de agua y fortalecer las cadenas de suministro para que sean más productivas. El crecimiento de la población impacta directamente en el consumo y en el medio ambiente, siendo el principal factor en el aumento

de las emisiones de gases de efecto invernadero y el efecto en el cambio climático. Es importante señalar el aumento en la demanda de servicios públicos, sanitarios, educativos y de movilidad que esta población requerirá y los problemas de desigualdad para el acceso a los mismos, incluyendo la perspectiva de género.

**Ciudades:** De acuerdo con la ONU, el 50% de la población vivía en ciudades en 2018 y más de un 65% lo hará en 2050. La gestión del desarrollo de las ciudades es crítica para lograr un crecimiento sostenible. Han de tomarse en consideración factores como el suministro de agua, saneamiento, carreteras, vivienda etc.; en definitiva, aspectos que configuran la calidad de vida en las ciudades.

En España nos encontramos con una despoblación generalizada de las zonas rurales, municipios y ciudades de pequeño tamaño, a favor de las grandes ciudades.

**Migración:** El informe del Banco Mundial de 2018 proyecta que 140 millones de personas emigrarán para 2050. Las causas son varias: los efectos del cambio climático sobre la degradación del suelo y las cosechas, la escasez de agua o la violencia, entre otras. Hay que tener en cuenta que los países receptores de migración no siempre ofrecen suficientes oportunidades de empleo ni integración, y los países abandonados se empobrecen aún más con la diáspora de personas jóvenes.



## 4. Incremento de las crisis ambientales y de salud

Las crisis ambientales y de salud tienen impactos en las sociedades con importantes consecuencias económicas (para las empresas y para las Administraciones Públicas), notablemente afectadas por los desastres ambientales y las pandemias, y pueden conllevar un incremento notable de la mortalidad y de la carga sobre los sistemas públicos.

**Medio ambiente:** El cambio climático es el mayor reto ambiental al que nos enfrentamos actualmente. Para el transporte público la reducción de emisiones y la adopción de iniciativas que impulsen la economía circular son aspectos clave en relación con el cuidado del medioambiente.

16

Todo ello genera que las tendencias del sector transporte vayan hacia el uso del TPC frente al vehículo particular (por sus menores niveles de contaminación atmosférica), y el cambio de materiales y fuentes de energía de los propios vehículos que usa el TPC.

**Salud:** Desde el punto de vista de la salud, la pandemia ha cambiado la forma de vivir y relacionarse de las personas y ha acelerado algunas tendencias que ya venían observándose:

Mayor conciencia de la salud en la población, lo que conlleva una nueva manera de vivir, sobre todo entre los jóvenes, quienes prefieren el transporte público,

evitando el uso de vehículos particulares y productos menos nocivos para el medio ambiente: por ejemplo, compartir movilidad para ahorrar costes al viajar.

Aumento de la esperanza de vida conforme avanza la ciencia, y una tendencia a tener menos hijos por familia genera el envejecimiento de las sociedades. Eso implica mayores dificultades en la movilidad de las personas y mayores discapacidades: deberemos adaptar nuestros vehículos a dichas circunstancias.

## 5. Disrupción digital e incremento del uso de la tecnología

La revolución digital llega a todos los sectores y no tiene fronteras, por lo que afecta a la demanda y a la forma de ofrecer productos y servicios, impactando en la forma de hacer negocios. A nivel global, la transformación digital, que ya era necesaria e importante antes, con la pandemia del covid-19 se ha hecho urgente. El uso de la tecnología paulatinamente afectará a todos los procesos internos y de gestión de la empresa y de la administración pública.

La digitalización y las nuevas herramientas y tecnologías permiten a las personas autonomía y capacidad de gestión. Los ciudadanos cada vez organizan sus actividades con mayor autonomía en el plano profesional y en el personal, apoyados en la tecnología en internet y en las aplicaciones móviles. La tendencia en movilidad es proporcionar cada vez más información a los clientes a través de las diferentes plataformas de información compartida.

**Smart City:** La smart city se presenta como el futuro de las ciudades, con un impacto notable en los sectores de energía, transporte, tráfico, infraestructura pública y equipamiento urbano, turismo y en los métodos de comunicación interna en las organizaciones y externas hacia los clientes.

Crece la automatización y la optimización de ciertos procesos relacionados con, por ejemplo, el sistema de billeteaje, el mantenimiento, la organización y gestión del servicio de transporte, los procesos administrativos, etc.

## 6. Incremento de la regulación

Los gobiernos están en un proceso continuo de cambio y desarrollo de nuevas regulaciones con impacto directo en la economía y los mercados. La Unión Europea, en particular, ha publicado en los últimos años numerosos Reglamentos y Directivas que los Estados miembros deben trasladar a su legislación, particularmente en materia ambiental y de sostenibilidad (cambio climático, información empresarial, economía circular, etc.).

## 7. Economía compartida

La irrupción de la economía colaborativa plantea la posibilidad de crear redes entre suministradores de productos o servicios y usuarios.

**MaaS:** *Mobility as a Service* “MaaS” implica un cambio de paradigma total en la forma en que se

distribuyen los servicios de transporte y se ejecutan los modelos comerciales, lo que plantea un desafío y una oportunidad de evolución para los actores tradicionales. También es una gran oportunidad para los nuevos participantes que generan nuevas oportunidades. El transporte a la demanda se ha constituido como una nueva forma de prestación de servicios de movilidad, incluso combinando medios públicos y privados. Este modelo puede responder a dos objetivos distintos: por un lado, ofrecer con los mismos medios un mejor servicio -que sea más valorado por los viajeros- y, por otro, ofrecer un servicio que, además de ajustarse mejor a las necesidades de los viajeros, pueda suponer un ahorro de recursos en la prestación del servicio. Gracias a la tecnología se han podido implementar estos dos modelos de transporte a la demanda en operadoras a nivel nacional y se han constituido como casos de éxito. Es preciso, no obstante, que exista una regulación más clara y expresa sobre la posible utilización de este nuevo modelo de prestación de servicios, sobre todo, cuando intervienen actores públicos y privados en la prestación de servicios genuinamente públicos.

En los nuevos modelos de economía compartida no solo intervienen en la prestación de servicios propiamente públicos, como sería el servicio regular de viajeros, sino que también existe la posibilidad de combinar cualquier tipo de oferta y demanda posible a través principalmente de una aplicación tecnológica. La combinación de estos modelos de prestación mixtos, generados gracias



a las posibilidades reveladas por plataformas tecnológicas, nos ofrece posibilidad de mejorar la prestación del servicio público, sobre todo, en zonas de baja demanda o con necesidades muy específicas en la prestación del servicio, que difícilmente pueden ser cubiertas a través de líneas regulares con pocas posibilidades de flexibilización del servicio que prestan.

## 8. Demanda de nuevas competencias

Se imponen nuevos puestos de trabajo, con nuevos roles, habilidades y competencias. Los cambios tecnológicos y digitales de los últimos años, la necesidad de adaptación a los nuevos paradigmas sociales y ambientales, así como el aumento de la regulación de todos estos aspectos a nivel europeo y nacional, han propiciado la aparición de nuevas necesidades de perfiles especializados en estos aspectos.

Asimismo, los propios puestos de trabajo requieren de una actualización de competencias en línea con todos estos aspectos, que permita el avance social y económico de las organizaciones a la par con las necesidades del entorno.

Destacan competencias en materia de digitalización (en el sector de la movilidad destacan estas competencias tanto para la explotación de los datos de movilidad, como para la mejora de la experiencia del cliente) y de gestión ambiental.

La gestión de la información en todos los ámbitos de las organizaciones será también una variable crítica y fundamental en la alineación de las estrategias de las organizaciones de cara a estos nuevos paradigmas de capacitaciones profesionales.

## 9. Transformación cultural en los entornos de trabajo

La digitalización, la globalización y los cambios de paradigma social han llevado a un replanteamiento de los entornos de trabajo. En este contexto, cobran importancia aspectos como la conciliación de la vida laboral y familiar, el aseguramiento de unas condiciones de trabajo iguales y no discriminatorias, o el teletrabajo como vía de alcanzar una mejor conciliación y de obtener trabajadores cualificados en cualquier parte del mundo (a menudo a un menor coste).

En Europa se viene potenciando la descentralización de los centros de trabajo y en España se ha aprobado en 2020 la Ley que regula el teletrabajo. Esto puede disminuir la movilidad ligada al desplazamiento al centro de trabajo.

## B. ANÁLISIS PESTEL

El análisis PESTEL permite identificar variables políticas, económicas, sociales, tecnológicas, ambientales y legales con influencia directa o indirecta en la organización.

Destacan los siguientes aspectos en cada variable evaluada:

### Variables políticas:

Existen marcos de actuación definidos a nivel europeo e internacional, nacional, y local, que afectan a las políticas de movilidad:

- **A nivel europeo e internacional**, destacan el Plan de Recuperación para Europa 2020, la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Unión Europea 2020, el Pacto Verde Europeo y los marcos que desarrolla (como el nuevo marco para la movilidad urbana sostenible en la UE), y la Agenda 2030 de Naciones Unidas.
- **En España**, son importantes ante todo el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, el Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, la Estrategia Española de Economía Circular 2030 (EEEC) y el Marco nacional de promoción de la movilidad segura, sostenible e inteligente (que integra una serie de estrategias, marcos, planes y normativas relacionadas con la movilidad). Está pendiente de aprobación la futura Ley de Movilidad Sostenible, incluida en el marco del Plan de

Recuperación, Transformación y Resiliencia, con cuatro pilares fundamentales: movilidad como derecho social; movilidad limpia y saludable, sistema de transporte digital e innovador; e invertir mejor al servicio del ciudadano.

Asimismo, debemos considerar la Agenda Urbana Española (AUE) sin carácter normativo y, por tanto, de adhesión voluntaria, que, de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea, persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano.

Esta agenda marca objetivos y líneas de actuación que afectan a la movilidad como son, por ejemplo, el evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia, favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

- **A nivel local**, el impacto de esta variable se traslada en las políticas de transporte y movilidad y las ordenanzas municipales al respecto. La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2009-2012) que se encuentra actualmente en revisión, ha suscrito un Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible y ha presentado su propio



Pacto Verde Local (2022), y está desarrollando una nueva ordenanza de movilidad sostenible para la ciudad, además de otras ordenanzas como la del taxi o la necesaria para regular las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

### Variables económicas:

Tras los eventos de los últimos años (pandemia de covid-19 o guerra en Ucrania, entre otros) se observan unos claros síntomas de desaceleración en la actividad económica global, una inflación que se mantiene, lo que ha endurecido las políticas monetarias de los bancos centrales mundiales.

En España, se prevé una evolución del PIB positiva, si bien austera, y no se visualiza la moderación del ritmo de avance de los precios de los alimentos y la caída de la tasa de inflación a corto o medio plazo. El despliegue de los fondos del programa NGEU y la mejora de las cadenas de suministro globales deberían empezar a tener su efecto en la economía nacional a partir de mediados de 2023.

La situación del sector público en particular se refleja en base a:

- Las necesidades de financiación para el periodo 2022-2027, que se proyectan en torno al 4% del PIB.
- La deuda de las AAPP, que seguirá siendo mayor al PIB, con valores cerca de un 10% por encima del PIB.

### Variables sociales:

La población de Las Palmas de Gran Canaria se mantiene constante en los últimos años, en el entorno de los 400.000 habitantes.

La **densidad de población de Gran Canaria** es de 546,96h/km<sup>2</sup>; en el caso de la capital es de 3.765,38 h/km<sup>2</sup>, siendo una de las ciudades más densamente pobladas del país. [Fuente: INE, enero 2023]

La presión demográfica en la isla afecta a la movilidad en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, ya que concentra los principales servicios tanto administrativos como de compras, ocio y sanitarios. La ciudad es generadora y atractora de movimientos, lo que hace que aumente el tráfico en la misma y que hayan aumentado los desplazamientos.

Un efecto que se produce al igual que en otras ciudades españolas es el **fenómeno de la gentrificación**, esto es, el efecto de salida del centro de la ciudad hacia las periferias y como consecuencia un mayor desarrollo turístico del centro de la ciudad. En el caso de Las Palmas de Gran Canaria este efecto destaca en la zona de Vegueta, Alcaravaneras, así como en los barrios perimetrales a la playa de Las Canteras, Guanarteme y La Isleta.

En cuanto a la evolución de la población, Canarias seguirá la creciente tendencia que observamos actualmente y, en línea con España, con un crecimiento poblacional estable, pero principalmente debido a la

alta inmigración y la baja tasa de defunciones. Este último factor seguirá contribuyendo al envejecimiento poblacional. En cuanto a la inmigración, en Gran Canaria está siendo particularmente importante, llegando en 2022 a una tasa del 11,3% sobre el total de los residentes en la isla, y con perspectivas de seguir en aumento.

Desde la crisis de 2007, la tasa de paro nacional y autonómica ha seguido una tendencia creciente que sólo ha logrado moderarse en los últimos 5 años. En Canarias se sigue situando por encima de la media, instalándose cerca del 19% en 2022. Las proyecciones del Banco de España sobre el paro nacional hasta 2025 apuntan a un descenso paulatino de la tasa, si bien superior aún al 12%.

### **Variables tecnológicas:**

La cantidad de cambios tecnológicos y la rapidez de la digitalización de las últimas décadas ha aportado numerosas novedades para todas las organizaciones y la sociedad, y el sector de la movilidad se ha visto plenamente afectado.

Surge un nuevo término: la Smart City. Este concepto designa aquellas ciudades que abogan por el desarrollo urbano sostenible, combinado con la innovación y las TICs para la gestión y prestación de sus servicios.

Las TICS han posibilitado las plataformas que desarrollan el concepto “MaaS” de movilidad

como servicio. Las aplicaciones “MaaS” son un agregador de servicios de movilidad sostenible con información georreferenciada del transporte público y de los servicios de movilidad compartida adheridos, que permite a los usuarios conocer todos los servicios de movilidad disponibles en tiempo real en su ciudad, lo que facilita que se pueda prescindir del vehículo privado.

Las herramientas de Big Data, de IA (Inteligencia Artificial) y Machine Learning hacen posible el predecir y poder ofrecer información a la ciudadanía para la mejora de la movilidad.

Por otro lado, las nuevas tecnologías de producción de energía limpia, y nuevas tecnologías de vehículos (eléctricos, híbridos o de hidrógeno) son la base sobre la que se están transformando las infraestructuras urbanas y sus equipamientos.

Las ciudades requieren una gran inversión para la renovación tecnológica que posibilite la movilidad limpia.

### **Variables ambientales:**

Son muchas las variables ambientales a tener en cuenta, notablemente: el impacto del cambio climático, las regulaciones sobre los niveles de contaminación (del aire, suelos, lumínica, acústica...), la financiación de proyectos relacionados con la transición energética y la adaptación al cambio climático y a la economía circular, etc.



Las variables ambientales tendrán principalmente un impacto a nivel de disponibilidad de recursos y en el marco normativo que se está implantando y afectando a Europa, España y Canarias.

### Variables legales:

Existe una tendencia clara hacia un aumento en la regulación de las Administraciones Públicas y, por tanto, de las empresas públicas. Se derivan casi todas de las variables políticas.

En el marco normativo que afecta a la movilidad, destaca la Ley de Cambio Climático que afecta a los municipios y sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible, así como las normativas aplicables a empresas de transporte y a empresas públicas.

22







## ANÁLISIS DE VARIABLES INTERNAS



24

Se han analizado los aspectos internos en relación con la movilidad sostenible, las fortalezas y debilidades, las competencias y los avances realizados en los últimos años, así como los grandes retos a los que como ciudad hemos de dar respuesta.

Las conclusiones extraídas a partir de este análisis se han volcado en el mapa estratégico que se explica en el apartado 3 de Posicionamiento estratégico.



## PARTES INTERESADAS



El foco en los grupos de interés es un tema clave en todos los referenciales de sistemas de gestión y de sostenibilidad internacionales. Estos modelos proponen que el conocimiento de las necesidades y expectativas de los grupos de interés es un factor crítico a la hora de definir estrategias equilibradas que den respuesta a las diferentes demandas. Asimismo, el enfoque hacia los grupos de interés supone establecer políticas de comunicación,

diálogo y participación para compartir y evaluar los resultados de las estrategias.

Se han identificado los siguientes grupos que son afectados y tienen influencia en la movilidad en la ciudad. Por tanto, han de ser tenidos en cuenta en la toma de decisiones y en la definición de objetivos estratégicos planteados en la Estrategia de Movilidad Sostenible.

25







## REGULADORES

### 1. ORGANISMOS REGULADORES

- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria: La concejalía de Movilidad es el centro directivo responsable de las políticas de movilidad en la ciudad. También interactúan de forma importante otras áreas municipales como Tráfico, Seguridad, Urbanismo, Vías y Obras o Seguridad.
- Autoridad Única del Transporte
- Cabildo de Gran Canaria
- Gobierno de Canarias
- Ministerios y Dirección General de Tráfico
- Unión Europea

## FINANCIADORES

### 2. FINANCIADORES

- Unión Europea
- Gobierno de España
- Gobierno de Canarias
- Cabildo de Gran Canaria y Autoridad Única del Transporte
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
- Banco Europeo de Inversiones
- Entidades Financieras
- Otras entidades con las que se establezcan alianzas

## PERSONAS CON NECESIDADES DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD

### 3. PERSONAS QUE SE MUEVEN EN LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

- Adultos
- Jóvenes (Estudiantes)
- Niños
- Personas mayores
- Personas con discapacidad
- Personas con movilidad reducida
- Turistas

## ORGANIZACIONES CON NECESIDADES DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD

### 4. ACTORES QUE PRESTAN SERVICIOS CON ALTA MOVILIDAD EN LA CIUDAD

- Empresas de transporte y logística
- Servicios de emergencia y sanitarios

### 5. EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE MOVILIDAD

- Guaguas Municipales
- Sagulpa
- Global
- Guagua Turística
- Empresas de transporte discrecional
- Taxistas

- Empresas que prestan servicios de movilidad compartida

- Federaciones, asociaciones y cooperativas del taxi

## 6. CENTROS ATRACTORES DE MOVILIDAD

- Hospitales
- Universidades y centros escolares
- Centros Comerciales/ Hipermercados
- Centros deportivos y culturales
- Recinto Ferial y eventos
- Puerto y playas de la ciudad
- Centros Industriales
- Centros Administrativos

## SOCIEDAD

### 7. INDUSTRIAS/SECTORES CON INTERESES EN LA MOVILIDAD

- Industria energética
- Industria tecnológica
- Industria del automóvil
- Sector de comercialización de VMP y bicicletas
- Sector del alquiler de vehículos
- Sector de la reparación de vehículos y VMP
- Sector portuario

### 8. FEDERACIONES Y ASOCIACIONES DEL SECTOR

- Federaciones y asociaciones vinculadas al transporte y a la movilidad

## 9. REPRESENTANTES DEL SECTOR EMPRESARIAL

- Confederación Canaria de Empresarios
- Cámara de Comercio
- Agentes Sociales

## 10. ASOCIACIONES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

## 11. ORGANIZACIONES ECOLOGISTAS

## 12. ASOCIACIONES Y FEDERACIONES VECINALES

## 13. MEDIOS DE COMUNICACIÓN

## PARTNERS

### 14. PARTNERS PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD

- Universidad
- Centros de Investigación y Tecnológicos
- Empresas (energía, tecnología, fabricantes, etc.)



# **POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO**



## NUESTRA VISIÓN

Las Palmas de Gran Canaria aspira a ser una ciudad donde la movilidad contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas, poniendo al ciudadano en el centro de sus políticas. A través de la movilidad sostenible, impulsaremos la dinamización económica, la lucha contra el cambio climático, la creación de oportunidades, la diversidad, la igualdad, la salud y la inclusión.

Afrontamos el desafío de equilibrar la distribución del espacio público, tradicionalmente diseñado para el vehículo particular, con la finalidad de

adaptarlo a las necesidades de la movilidad peatonal y las demandas de las actividades económicas a pie de calle.

Necesitamos una movilidad limpia, prioritariamente peatonal en las cortas distancias, y un transporte público eficiente para la movilidad metropolitana, que nos permita disfrutar plenamente de nuestros grandes atractivos como ciudad: el mar, el clima y la cultura, constituyéndonos como un referente de movilidad ciudadana.



## AGENDA DE CAMBIO

32



La Agenda de Cambio que nos ayudará a conseguir la Ciudad que queremos es la siguiente:

De...	→	...Hacia
De una ciudad orientada al vehículo privado...	→	A una ciudad orientada al peatón.
De una movilidad no igualitaria...	→	A una movilidad accesible e inclusiva.
De una movilidad mayoritariamente centrada en el vehículo...	→	A una movilidad multimodal que facilita los modos blandos.
De niveles de seguridad en la movilidad mejorables...	→	A un excelente nivel de seguridad en la red de movilidad.
De un transporte con alto impacto ambiental...	→	A una movilidad limpia y descarbonizada.
De una ciudad ruidosa...	→	A una ciudad tranquila, con el tráfico pacificado
De una ciudadanía que precisa de hábitos saludables		A una ciudadanía más sana
De transportar a personas...	→	A prestar servicios de movilidad integrados (MaaS).
De una administración poco flexible...	→	A una administración digitalizada y coordinada.
De una ciudadanía poco informada...	→	A una ciudadanía informada y activa



# EJES Y OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



34

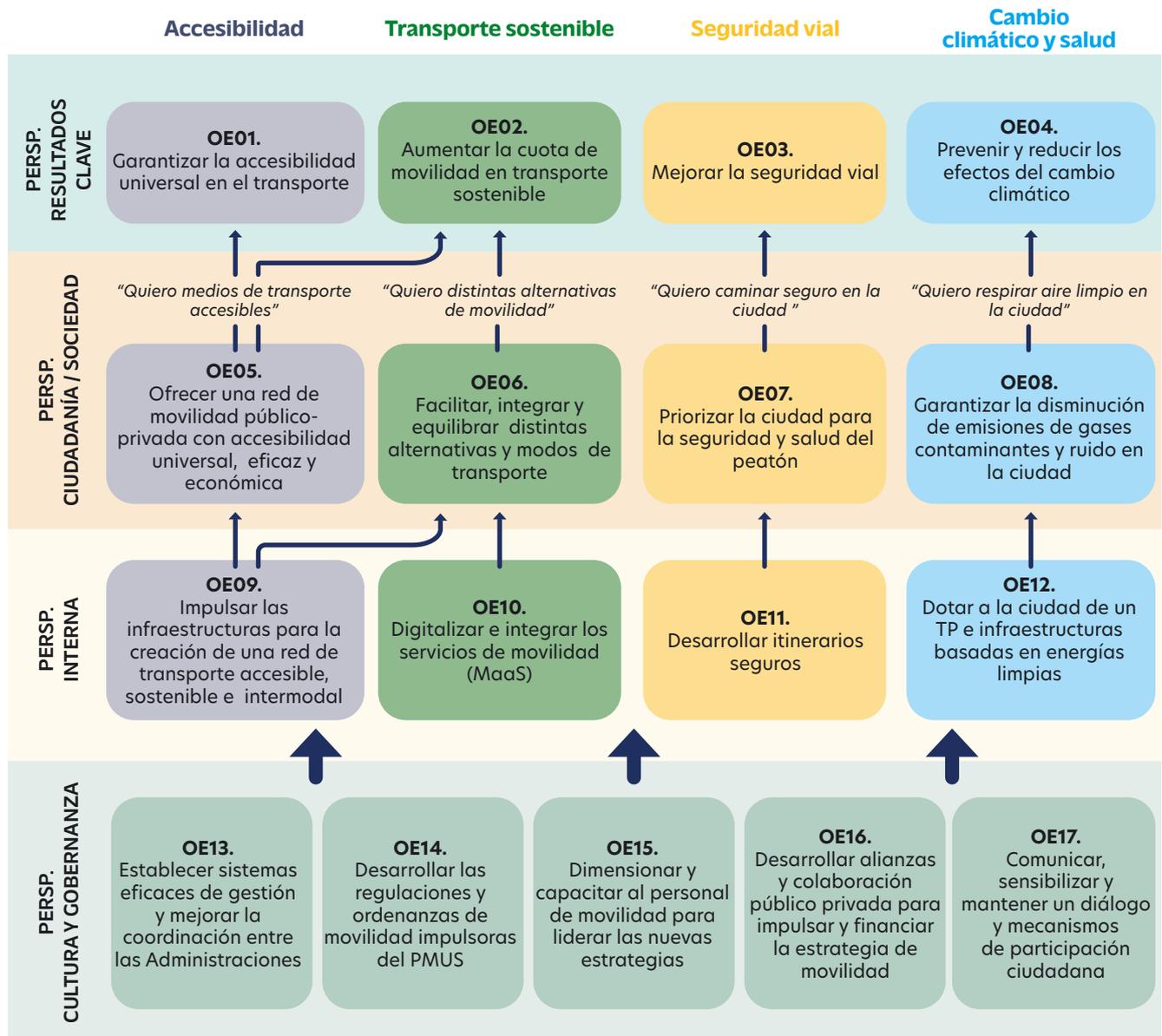
Para hacer realidad la estrategia de movilidad sostenible en Las Palmas de Gran Canaria, desde la Concejalía de Movilidad se ha realizado una reflexión estratégica, fruto de la cual se ha concretado el mapa estratégico en el que se resumen los objetivos que han de cumplirse para hacer realidad la Visión de ciudad que proponemos.

En el mapa, se han definido una serie de ejes clave transversales y objetivos estratégicos que la Concejalía desarrollará mediante iniciativas y proyectos concretos en ejecución y a ejecutar por los

distintos actores que forman parte de la movilidad en la ciudad. Estas iniciativas se plantean como proyectos transversales que harán de la estrategia “el trabajo de todos los días”.

La Concejalía de Movilidad ha diseñado esta estrategia teniendo en cuenta las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental, alineándose con 13 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en un afán de apoyar la consecución de la Agenda 2030.

## MAPA ESTRATÉGICO



# Eje 1. Accesibilidad

Relación con la Agenda 2030:



## Objetivos Estratégicos:

**OE01.** Garantizar la accesibilidad universal en el transporte

**OE05.** Ofrecer una red de movilidad público-privada con accesibilidad universal, eficaz y económica

**OE09.** Impulsar las infraestructuras para la creación de una red de transporte accesible, sostenible e intermodal

La accesibilidad es un atributo clave en las ciudades del siglo XXI, en donde cada vez existe una mayor diversidad de necesidades en materia de movilidad. En este sentido, es una prioridad dotar a la ciudad

de una movilidad accesible y universal, garantizando la coexistencia de distintos modos de transporte que permitan garantizar esta accesibilidad.

Para ello ofreceremos una red de movilidad público-privada que garantice la movilidad universal y asequible a todos los ciudadanos.

Para ello es necesario que las políticas de desarrollo urbanístico acompañen los objetivos y políticas en materia de movilidad sostenible, transformando la forma de distribuir el espacio y facilitando los desplazamientos peatonales por la ciudad y de los distintos modos de transporte.

## Metas a 2026:

- Dispondremos de una flota de guaguas con accesibilidad universal e información accesible en todas las paradas de la red de líneas.
- Al menos el 5% de la flota de taxis estará adaptada para personas de movilidad reducida.
- La ciudad tendrá un 50% más de huella peatonal y accesible.

## Iniciativas vinculadas:

- Proyectos de mejoras en la accesibilidad de Guaguas Municipales: señalética accesible para todas las paradas de la red, prueba piloto para el acceso de escúteres en guaguas e información accesible en pantallas interiores de las guaguas.
- Red de carriles bus- taxi por los principales corredores de la ciudad
- MetroGuagua. Proyectos de infraestructura asociada a los puntos de intercambio modal (intercambiadores y puntos de conexión)

- Subvención a la adquisición de vehículos adaptados para la flota de taxis de la ciudad
- Peatonalización de zonas comerciales abiertas, Mesa y López, Triana, Schamann.
- Comunicaciones transversales peatonales (pasarelas de San Cristóbal a la zona de hospitales y ascensor de Blas Cabrera Felipe).
- Corredores verdes peatonales (asociados a barrancos y grandes ejes de espacios libres).
- Plan de movilidad vertical

## Eje 2. Transporte sostenible

Relación con la Agenda 2030:



### Objetivos Estratégicos:

**OE02.** Aumentar la cuota de movilidad en transporte sostenible

**OE06.** Facilitar, integrar y equilibrar distintas alternativas y modos de transporte

**OE10.** Digitalizar e integrar los servicios de movilidad (MaaS)

El cambio de modelo de movilidad en las ciudades viene impulsado por la normativa europea, que promueve ciudades sostenibles. Para ello es imprescindible aumentar la cuota de movilidad

en transporte público y otros modos de movilidad sostenibles en la ciudad.

Asimismo, debemos ofrecer a la ciudadanía distintas alternativas y modos de transporte coordinados e integrados, que permitan cubrir diferentes necesidades, manteniendo siempre el objetivo de mejorar la salud y la calidad de vida. En este sentido, la digitalización es clave para lograr la integración de la información y de los distintos modos de transporte, transformando el modelo clásico de gestión de transporte en un modelo basado en la prestación de servicios de movilidad.

## Metas a 2026:

- La ciudad contará con puntos de intercambio intermodales y accesibles, que permitan el acceso de los ciudadanos a los distintos modos de transporte en condiciones de seguridad.
- El reparto modal de transporte en la ciudad alcanzará un 60% de transporte sostenible.
- Se duplicará la cuota de transporte blando (VMP) en el reparto modal de la ciudad
- Se renovará un 30% del sistema semafórico de la ciudad para convertirlo en accesible, sostenible e inteligente.
- La ciudad contará con una línea de alta calidad y capacidad totalmente eléctrica (MetroGuagua).
- La ciudad tendrá una plataforma integrada de servicios de movilidad con la información esencial para la ciudadanía y sus visitantes.
- En todos los accesos a la ciudad se contará con aparcamiento intermodales que sumarán más de 1.500 plazas.
- En 2026 la ciudad contará con una oferta pública de transporte de más de 1.000 vehículos de movilidad personal entre bicicleta, bicicleta eléctrica y patinete

## Iniciativas vinculadas:

- Mejoras y reordenación de la red de Guaguas Municipales
- Implantación de una línea de alta calidad y capacidad, MetroGuagua.
- Puntos de transbordos y conexiones (aparcamientos, bicicletas, paradas de guaguas).
- Proyecto de movilidad sostenible en el Campus de Tafira (ULPGC y Concejalía de Movilidad).
- Implantación del servicio de patinete público (prueba piloto)
- VMP. Ampliación de Sítycleta en Ciudad Alta y mejora de las conexiones
- Análisis y ordenación del transporte discrecional en la ciudad (turístico y transporte escolar).
- Modelo y propuestas alternativas para la mejora y modernización del sector del taxi (tarifas, calidad del servicio, formación).
- Plataforma de BigData de movilidad que permita disponer de información para la toma de decisiones
- Asistente de movilidad para la mejora de la movilidad en la ciudad
- Sensorización de zona de bajas emisiones
- Sensorización de zona azul y verde, y aparcamientos de Sagulpa
- Sistema inteligente de semaforización.

## Eje 3. Seguridad vial

Relación con la Agenda 2030:



### Objetivos Estratégicos:

OE03. Mejorar la seguridad vial

OE07. Priorizar la ciudad para la seguridad y salud del peatón

OE11. Desarrollar itinerarios seguros

El ciudadano está en el centro de todas las políticas de movilidad, para ello es necesario garantizar la seguridad de las personas en las distintas vías y zonas urbanas, priorizando las áreas peatonales y reduciendo la velocidad de los modos de transporte que hacen uso de la vía pública.

Trabajaremos en el desarrollo de las diferentes infraestructuras necesarias para la constitución de itinerarios seguros.

## Metas a 2026:

- Contaremos con un eje peatonal en todos los distritos de la ciudad.
- Toda la ciudad será "Ciudad 30" según los requerimientos legales.
- La ciudad pasará de tener 5 entornos escolares seguros a disponer de 15 de estos entornos.

## Iniciativas vinculadas:

- Proyectos de educación vial.
- Desarrollar el Plan de Seguridad Vial de la ciudad alineándolo con estrategia de seguridad de la DGT.
- Corredor costero que permita la continuidad del frente marítimo (La Laja, San Cristobal, Las Canteras; Y sus conexiones con Arucas hacia el Norte y con Telde hacia el Sur).
- Implantación de Zonas 30.
- Proyectos de peatonalización (Tamaraceite, Guanarteme).
- Caminos escolares seguros.
- Entornos escolares seguros.
- Gran Vía peatonal.
- Internúcleos. Tratamiento antiguas carreteras insulares que se han convertido en vías municipales.
- Proyecto minimanzana (Alcaravaneras y otras zonas).

## Eje 4. Cambio climático y salud

Relación con la Agenda 2030:



### Objetivos Estratégicos:

**OE04.** Prevenir y reducir los efectos del cambio climático

**OE08.** Garantizar la disminución de emisiones de gases contaminantes y ruido en la ciudad

**OE12.** Dotar a la ciudad de un TP e infraestructuras basadas en energías limpias

La apuesta por una movilidad intermodal limpia y descarbonizada es clave para luchar contra el cambio climático y mitigar sus efectos. El Área de Movilidad y las concejalías de Medio Ambiente y Seguridad son actores clave en este ámbito, donde su intervención permitirá la transformación a un modelo de movilidad sostenible en la ciudad.

Las ZBE son áreas en las que el acceso a determinados vehículos está restringido. La creación de estas zonas es uno de los principales proyectos para la movilidad sostenible en Las Palmas de Gran Canaria, con el objetivo último de mejorar la calidad del aire de la ciudad; permitiendo así reducir las emisiones de GEI, además de proveer a los ciudadanos de espacios no contaminados.

El transporte es uno de los principales causantes de la contaminación acústica y atmosférica de las ciudades. La regulación de los modos y características de los medios de transporte de Las Palmas de Gran Canaria y sus infraestructuras posibilitará la disminución de emisión de GEI, otros contaminantes y ruido, creando así un entorno más sano, sostenible y agradable para la ciudadanía.

## Metas a 2026:

- Nos alinearemos con los objetivos de reducción de emisiones de las administraciones públicas supralocales.
- Se reducirán un 10% las emisiones de CO2 con la puesta en marcha de la MetroGuagua.
- Seremos capaces de producir 3,5 gigavatios hora de energía eléctrica en nuestras instalaciones de energía fotovoltaica en aparcamientos e infraestructuras municipales.
- Se promoverá la renovación de la flota de taxis para que, al menos, el 20% sea de vehículos limpios.
- Se contará al menos con dos Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en la ciudad, de las que se ofrecerá información abierta al ciudadano sobre la contaminación del aire y ruido.
- Se creará un sistema de carga y descarga inteligente.
- Se duplicará el número de puntos de recarga públicos en la ciudad.
- Prestación del servicio de MetroGuagua con guaguas eléctricas.
- Plan de flota 100% eléctrica de Sagulpa.
- Plan de renovación de flota de Guaguas Municipales hacia vehículos más sostenibles.
- Implantación de medidas de eficiencia energética en las infraestructuras de movilidad de la ciudad.
- Plan de generación de energía limpia renovable de las empresas de movilidad de la ciudad.
- Plan de impulso de renovación de la flota del taxi hacia vehículos limpios.
- Sensorización a los efectos del impacto de la movilidad en la ciudad (ruido y contaminación).
- Ordenación de las zonas de carga y descarga de la ciudad.
- Red de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- Estudio de posibles zonas a constituir como zonas de bajas emisiones.

## Iniciativas vinculadas:

- Registro de la huella de carbono de las empresas municipales de movilidad.

## Eje 5. Cultura y buen gobierno

### Relación con la Agenda 2030:



### Objetivos Estratégicos:

**OE13.** Establecer sistemas eficaces de gestión y mejorar la coordinación entre las Administraciones

44 **OE14.** Desarrollar las regulaciones y ordenanzas de movilidad impulsoras del PMUS

**OE15.** Dimensionar y capacitar al personal de movilidad para liderar las nuevas estrategias

**OE16.** Desarrollar alianzas y colaboración público-privada para impulsar y financiar la estrategia de movilidad

**OE17.** Comunicar, sensibilizar y mantener un diálogo y mecanismos de participación ciudadana

La transformación del modelo de ciudad y de la movilidad pasa por cambios en la gobernanza y la cultura de las personas, tanto desde su labor en las Instituciones, como en el comportamiento y hábitos de vida de la ciudadanía.

Desde el punto de vista interno son imprescindibles sistemas eficaces de gestión y una mejor coordinación entre las Administraciones. Así mismo, han de desarrollarse las regulaciones y ordenanzas de movilidad necesarias para dirigir el cambio.

Desde el punto de vista de las personas promoveremos la adquisición de nuevas competencias tecnológicas, digitales y de gestión para que los trabajadores públicos relacionados con la movilidad puedan liderar los cambios necesarios.

La coordinación y colaboración entre diversos entes, y la consolidación de alianzas público-privadas con los distintos agentes que intervienen en la movilidad y con las instituciones y entidades que contribuyen a la financiación de las políticas municipales, permitirá obtener los recursos indispensables para el desarrollo de los proyectos e iniciativas.

Finalmente, la comunicación activa y bidireccional con la ciudadanía permite la consolidación de los

distintos proyectos a desarrollar, además de suponer una herramienta esencial para el diálogo y consenso sobre las distintas políticas públicas establecidas.

### Metas a 2026:

- Se dispondrá de un canal de comunicación bidireccional con la ciudadanía y los distintos grupos de interés para cuestiones relacionadas con la movilidad.
- Las Palmas de Gran Canaria dispondrá de ordenanzas (movilidad, ZBE, taxis, fiscales) y normativa necesaria para hacer realidad el proyecto de movilidad sostenible de la ciudad.
- Se dispondrá de un sistema de información de movilidad basado en datos abiertos.
- Se dispondrá de una administración digitalizada y eficiente.

### Iniciativas vinculadas:

- Creación de una comisión de seguimiento y mejora de la Estrategia de Movilidad Sostenible de la ciudad.
- Aprobación de la Nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible.
- Desarrollo y aprobación de la ordenanza de Zonas de Bajas Emisiones.

- Regulación fiscal de las zonas de bajas emisiones.
- Actualización del PMUS para la redacción y aprobación del PMUS 2023- 2030
- Estandarización del proceso de permisos y autorizaciones de tráfico.
- Identificación de alianzas para la movilidad de grandes centros de trabajo. Mapa de alianzas. (Centros sanitarios, escolares, zonas industriales...).
- Desarrollo de la web de movilidad con información de interés para el ciudadano.
- Difusión pública de la Estrategia de Movilidad Sostenible de la ciudad.



## FINANCIACIÓN

46

Para la consecución de estos objetivos, la Concejalía de Movilidad ha desarrollado a lo largo de los últimos años una estrategia de captación de fondos, que complementa el presupuesto municipal aprobado para el año 2023 en poco más de 29 millones de euros, basada en la obtención de financiación externa por parte de otras entidades financieras y administraciones públicas, como el Cabildo de Gran Canaria, la Autoridad Única del Transporte, el Gobierno de Canarias, el Gobierno de España o la Unión Europea,

Estas instituciones han demostrado su respaldo a la hoja de ruta del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que se ha posicionado como referencia de otras ciudades del archipiélago y del Estado en materia de movilidad sostenible. Así, del

programa europeo Civitas Destinations, la capital ejecutó en su totalidad 2,7 millones de euros para la realización de una decena de proyectos destinados a implantar medidas y acciones para fomentar la movilidad sostenible y mejorar la calidad de vida de los residentes y turistas.

Recientemente, se han obtenido 12,4 millones de euros de los fondos Next Generation destinados a una veintena de proyectos que fomentarán el cambio hacia modos de desplazamiento más sostenibles, promover la transformación del transporte público y desarrollar la digitalización. De éstos, 5,9 han sido obtenidos para Guaguas Municipales, que se presentó adicionalmente en una agrupación de municipios, junto a San Sebastián, Málaga y Palma de Mallorca, en



la categoría de digitalización y mejora de los operadores de transporte.

El Proyecto europeo SPINE (Smart Public Transport Initiatives for Climate Neutral Cities in Europe), que aportará casi un millón de euros al Ayuntamiento para impulsar la movilidad sostenible, está liderado por Las Palmas de Gran Canaria junto a Amberes, Bolonia y Tallín, con el hermanamiento de otras 7 ciudades españolas y europeas.

El Banco Europeo de Inversiones ha respaldado asimismo la solidez del proyecto de la MetroGuagua, con 50 millones de euros destinados a la implantación del sistema de transporte público de alta capacidad

de la capital, la gran iniciativa transformadora de la movilidad en la capital, que ya ha revolucionado la fisonomía del municipio.

Este esfuerzo en la captación de recursos económicos se refleja también en la labor de las dos empresas públicas dependientes de la Concejalía. Sagulpa y Guaguas Municipales han obtenido desde el año 2020 hasta 6 y 8 millones de euros, respectivamente, de inversión externa para adquirir vehículos, ejecutar proyectos y seguir fomentando la transformación hacia la movilidad sostenible. En 2023, el 81% de la inversión prevista de Sagulpa en su presupuesto estará financiada por fondos provenientes de diferentes administraciones públicas.



# EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



48

La Estrategia de Movilidad Sostenible en Las Palmas de Gran Canaria está concebida como una planificación de carácter flexible y adaptativo que requerirá un seguimiento continuo tanto de los avances y de las principales dificultades que puedan presentarse en la ejecución de las iniciativas y en el logro de los objetivos y metas marcados, como del escenario y contexto en que nos encontramos inmersos.

Antes de 2020 nos encontrábamos ya en un entorno de gran volatilidad, complejo, incierto y ambiguo. Estas características de contexto se han hecho aún más notables después de la pandemia, por lo que será necesario prestar especial atención a las variables del entorno para evaluar riesgos y oportunidades y, en su caso, realizar la reapreciación de objetivos y de su planificación.



## SEGUIMIENTO INTERNO

La Estrategia de Movilidad Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria ha de tener una estructura organizativa que permita su despliegue efectivo y su seguimiento. Para ello, la concejalía será el Órgano donde se apruebe el marco estratégico: objetivos, indicadores y metas a alcanzar y donde se coordinará el seguimiento con los diferentes actores que ejecuten las iniciativas estratégicas / proyectos.

Los distintos actores desarrollarán los proyectos concretos de su competencia.

Se constituirá una Comisión de Seguimiento de la planificación, liderada por la Concejalía de Movilidad, en la que estén representadas las direcciones de las empresas municipales de movilidad y de las distintas áreas implicadas para realizar el seguimiento de los proyectos y de los objetivos marcados.

49





688

*Piso Baja Continuo*



**Ayuntamiento  
de Las Palmas  
de Gran Canaria**

