

Informe sobre la pobreza en el transporte en Canarias

Canarias es de las Comunidades que más porcentaje de gasto destina a este ámbito

Recientemente se publicó el Dictamen del Comité Europeo de las Regiones titulado “Combatir la pobreza de transporte para reforzar la cohesión y la competitividad en Europa”¹, un documento que sitúa de forma clara la movilidad en el centro del debate sobre desigualdad social y territorial.

El Dictamen reconoce que el acceso al transporte no es una cuestión meramente logística, sino un elemento estructural que condiciona el ejercicio efectivo de derechos básicos como el empleo, la educación, la sanidad o la participación social.

En ese marco, el Comité observa que el transporte entraña gastos que solo pueden calificarse de asequibles cuando los hogares no destinan a él más de un 6 % de sus gastos totales.

Este umbral no es una cifra arbitraria: actúa como indicador de alerta para detectar situaciones en las que la movilidad deja de ser un servicio facilitador de oportunidades y se convierte en un factor de exclusión.

Superar ese límite implica que el transporte pasa a competir con otras necesidades esenciales del hogar, tensionando especialmente a las familias trabajadoras y a los hogares con menores ingresos.

¹ Para ver su contenido:
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:C_202600765

Esta preocupación ya había sido anticipada por la *Recomendación (UE) 2025/1021 de la Comisión Europea, de 22 de mayo de 2025, sobre la pobreza de transporte: garantizar una movilidad asequible, accesible y justa*².

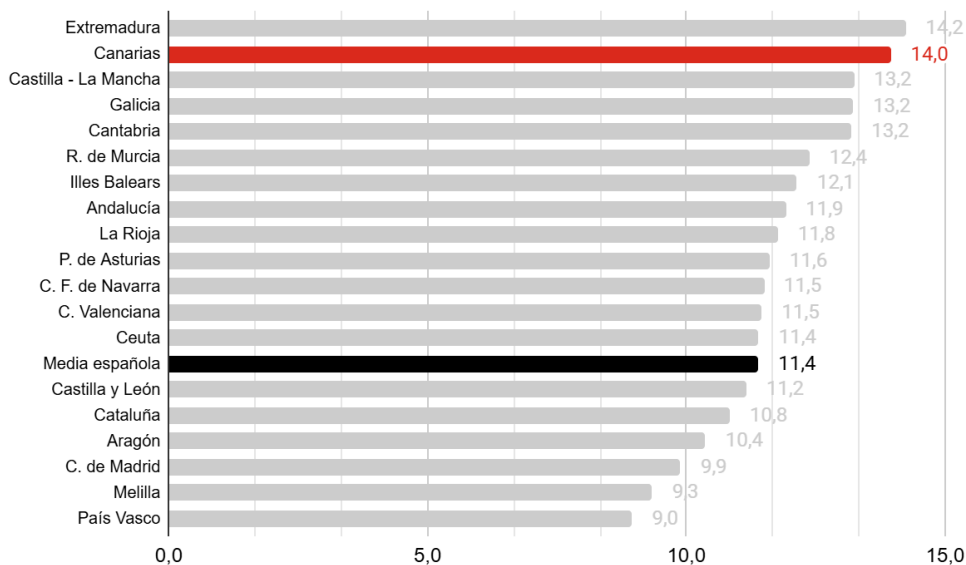
En ella se propone un marco común para identificar y medir esta forma específica de vulnerabilidad, incorporando indicadores como el porcentaje del gasto del hogar destinado al transporte, la cercanía de recursos como paradas de transporte público o la proporción de hogares cuyos gastos de transporte son superiores a la mediana nacional y que se encuentran en riesgo de pobreza.

Estos criterios orientarán la presente nota, permitiéndonos evaluar hasta qué punto la realidad de Canarias se ajusta o se aleja de los estándares europeos en materia de movilidad justa.

¿Qué ocurre en Canarias?

En el caso de Canarias, el umbral del 6 % no sólo se supera, sino que se duplica. Según los últimos datos disponibles de la Encuesta de Presupuestos Familiares, el gasto en transporte representa el 14% del gasto total de los hogares del archipiélago.

Gráfica 1. Distribución porcentual del gasto en transporte en los hogares por CCAA, 2024.



Fuente: Elaboración propia del Gabinete Técnico de CCOO Canarias a partir de datos de la Encuesta de Presupuestos Familiares.

² Para ver su contenido:
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2025-80775>

En términos absolutos, esto supone 4.558,88 euros anuales por hogar. Estamos, por tanto, ante una situación estructural en la que la movilidad absorbe una parte desproporcionada de los recursos familiares, con especial impacto en los hogares de personas trabajadoras y en aquellos situados en entornos con menor oferta de transporte público.

Para dar cuenta de la magnitud del fenómeno, y en términos relativos, Canarias es la segunda peor comunidad autónoma del Estado, tan solo por detrás de Extremadura (14,2%).

En términos absolutos, también ocupa la segunda posición, únicamente por detrás de Baleares (4.649,31 euros).

Estos datos evidencian que no estamos ante una desviación coyuntural, sino ante una posición estructuralmente desfavorable en el conjunto del Estado, que combina factores territoriales, económicos y de diseño del sistema de movilidad.

¿Dónde se invierten estos recursos?

Cuando desglosamos el gasto, el diferencial más significativo se concentra en la categoría “Utilización de vehículos personales”. Es ahí donde se explica buena parte de la brecha respecto a otras comunidades.

Esta partida incluye fundamentalmente el consumo de carburantes, un elemento especialmente sensible en un territorio fragmentado y con importantes déficits de conectividad interna. La dependencia del vehículo privado se acentúa en las islas no capitalinas, donde la oferta de transporte público es más limitada y las alternativas reales de movilidad son menores, consolidando una estructura de gasto difícilmente evitable para amplias capas de la población trabajadora.

En Canarias, el gasto en carburantes representa el 4,17% del gasto total de los hogares, frente al 3,61% de la media española.

El dato resulta llamativo si se tiene en cuenta que tradicionalmente el precio de los combustibles en el archipiélago se ha considerado inferior al de la mayoría de regiones del Estado, y que las distancias recorridas no son comparables a las de territorios continentales más extensos.

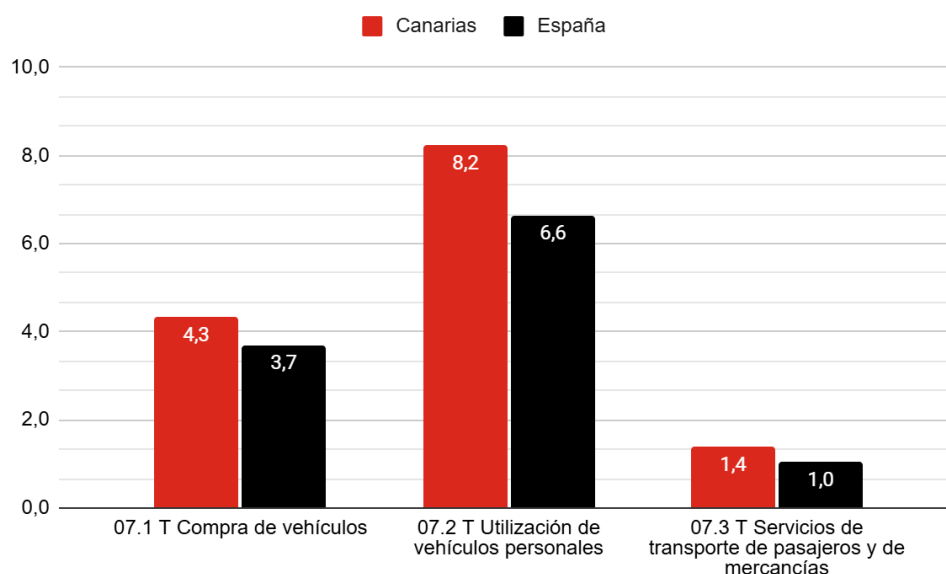
Sin embargo, la clave no reside únicamente en el precio unitario, sino en la intensidad de uso y en la ausencia de alternativas eficaces: cuando el vehículo privado no es una opción, sino una necesidad estructural, el impacto presupuestario se multiplica.

Este mayor peso del gasto también guarda relación con los costes de mantenimiento del vehículo. La orografía del territorio, con importantes desniveles y trazados exigentes, puede incrementar el desgaste mecánico y los costes asociados.

A ello podría sumarse un mayor envejecimiento de la flota de turismos, vinculado a menores niveles de renta y a la dificultad de renovación del parque móvil. Esto da como resultado adicional un mayor impacto medioambiental y contaminación de nuestro territorio.

En este contexto, el coche no sólo es imprescindible para acceder al empleo o a los servicios básicos, sino que se convierte en una carga económica permanente que penaliza especialmente a los hogares con menor capacidad de ahorro, reforzando dinámicas de precariedad y desigualdad territorial.

Gráfica 2. Distribución porcentual del gasto en materias concretas del transporte en los hogares de Canarias y la media española, 2024.



Fuente: Elaboración propia del Gabinete Técnico de CCOO Canarias a partir de datos de la Encuesta de Presupuestos Familiares.

A este escenario debe añadirse otro indicador especialmente revelador: Canarias es una de las comunidades autónomas con mayor porcentaje de viviendas que declaran no poder permitirse un automóvil.

El 6,7 % de los hogares de Canarias se encuentra en esta situación, frente al 5,9 % del conjunto del Estado, lo que sitúa al archipiélago como la segunda comunidad con peor dato en esta materia.

Este dato resulta particularmente preocupante en un territorio donde el vehículo privado no es un bien accesorio, sino en muchos casos un instrumento imprescindible para el normal desarrollo de la vida.

La combinación de una alta dependencia estructural del coche y una proporción significativa de hogares que no pueden permitírselo configura una forma específica de vulnerabilidad: exclusión por movilidad insuficiente en un entorno donde las alternativas no siempre son viables.

Por último, incluso teniendo en cuenta los descuentos de residente en las tarifas aéreas, el gasto medio anual por hogar en transporte aéreo en Canarias asciende a 312,54 €, frente a los 176,03 € de la media española.

La diferencia es significativa y refleja una realidad estructural: en el territorio peninsular existen alternativas como el ferrocarril que permiten diversificar opciones y contener costes, mientras que en un territorio fragmentado el avión no es un medio excepcional, sino una necesidad recurrente para acceder a servicios, oportunidades laborales o vínculos familiares fuera de la isla de residencia.

En el caso de alternativas como el ferrocarril en territorio peninsular, estamos hablando de consumos medios anuales que suponen un esfuerzo ordinario de 36,6€ para un hogar medio en el conjunto del Estado, lo que ni sumado supone una cifra cercana al esfuerzo muy superior que realizan las familias en Canarias.

¿Qué medidas se están llevando a cabo?

1. *Bonificación al combustible en islas no capitalinas*³.

La Consejería de Hacienda y Relaciones con la Unión Europea del Gobierno de Canarias ha prorrogado durante todo 2026 la bonificación extraordinaria y temporal al precio de determinados combustibles en las islas no capitalinas, medida recogida en la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma para ese ejercicio.

La prórroga, vigente del 1 de febrero al 31 de diciembre con revisiones trimestrales según la evolución de precios, busca compensar los sobrecostes estructurales que soportan estas islas respecto a Gran Canaria y Tenerife.

³ Para ampliar información al respecto:

<https://www3.gobiernodecanarias.org/noticias/hacienda-prorroga-en-2026-la-bonificacion-al-combustible-para-las-islas-no-capitalinas/>

Se trata de una actuación claramente orientada a corregir desequilibrios territoriales internos, aunque centrada en aliviar el coste del vehículo privado más que en transformar el modelo de movilidad.

2. **Gratuidad del transporte público colectivo terrestre⁴.**

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mantiene durante todo 2026 la gratuidad del transporte público colectivo terrestre para viajeros habituales en Canarias y Baleares, como reconocimiento a su condición insular y en aplicación del principio de solidaridad constitucional.

La medida, de carácter excepcional, pretende fomentar el uso del transporte público en la movilidad cotidiana, reducir emisiones y descongestionar los entornos urbanos.

Las ayudas estatales deben destinarse a compensar a las administraciones y empresas gestoras por la pérdida de ingresos derivada de la gratuidad de abonos y títulos multiviaje, reforzando así la viabilidad financiera del sistema.

3. **Descuento del 75 % en el transporte aéreo y marítimo para residentes.**

Se mantiene igualmente el descuento del 75% en el transporte aéreo y marítimo para residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, consolidando una medida clave para garantizar la conectividad con el territorio peninsular e interinsular.

En nuestro caso, este instrumento resulta fundamental para mitigar el efecto de la lejanía y asegurar el acceso a oportunidades laborales, formativas y sanitarias fuera del archipiélago.

Sin embargo, debemos advertir el mal uso de estos fondos en términos de subidas artificiales de precios que deben ser controladas desde la administración, para evitar abusos en los precios del transporte.

4. **Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo (Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible)⁵.**

La Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible establece la obligación de que empresas y entidades públicas con más de 200 personas trabajadoras, o 100 por turno, dispongan de planes de movilidad sostenible al trabajo en un plazo de veinticuatro meses desde su entrada en vigor.

⁴ Para ampliar información al respecto:

<https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/bonificaciones-transporte-publico/medidas-vigentes-2026>

⁵ Para ampliar información al respecto:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2025-24545>

Estos planes deben negociarse con la representación legal de las personas trabajadoras e incluir medidas concretas para fomentar el transporte colectivo, la movilidad activa, los vehículos de bajas o cero emisiones, la movilidad compartida y, cuando sea posible, el teletrabajo, además de actuaciones en seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos laborales.

La norma introduce además mecanismos de seguimiento periódico y la posibilidad de crear la figura del gestor de movilidad, así como la coordinación entre centros próximos.

Para Canarias, esta herramienta puede ser especialmente relevante en áreas con alta concentración de empleo, como zonas turísticas o centros de las principales ciudades, donde la dependencia del vehículo privado genera sobrecostes significativos para las personas trabajadoras.

Su correcta aplicación puede contribuir a reducir la carga económica del transporte vinculado al empleo, siempre que exista voluntad real de implementación y control efectivo.

5. *Tramitación del Anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible de Canarias.*

En Canarias se encuentra actualmente en fase de tramitación parlamentaria el Anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible de Canarias, sobre el cual CCOO Canarias ya tuvo oportunidad de exponer sus propuestas al respecto que esperamos se tomen en consideración.

Propuestas sindicales específicas

- *Desarrollo anticipado y territorializado de los Planes de Movilidad.*

Tal y como hemos visto, la realidad de Canarias exige una aplicación más ambiciosa y urgente de los Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo previstos en la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible.

La fragmentación territorial, la elevada dependencia del vehículo privado y el peso del empleo concentrado en determinados polos (zonas turísticas, el centro de las principales ciudades o polígonos industriales) hacen que el problema de acceso al trabajo no pueda esperar a los plazos máximos legales ni limitarse a los centros con más de 200 personas trabajadoras. En un tejido productivo como el nuestro, donde abundan empresas medianas y pequeñas, el umbral estatal deja fuera a buena parte de los espacios donde la movilidad es más crítica.

Por ello, proponemos que el enfoque no sea exclusivamente por centro de trabajo, sino por zonas geográficas o áreas funcionales de empleo, articulando planes de movilidad más amplios negociados con los agentes sociales.

Este modelo permitiría coordinar a varias empresas ubicadas en un mismo entorno, optimizar rutas de transporte público, establecer servicios lanzadera y compartir soluciones de movilidad colectiva.

La negociación con sindicatos y organizaciones empresariales debe ser un eje central, garantizando que las medidas respondan a las necesidades reales de las personas trabajadoras y no se conviertan en meras declaraciones formales sin impacto efectivo.

- ***Gratuidad del transporte como medida estructural.***

La gratuidad del transporte público colectivo no puede depender de prórrogas anuales ni de decisiones coyunturales del gobierno de turno.

En un territorio archipelágico donde ya hemos visto que el transporte supone un coste adicional excesivo para las familias, esta medida debe consolidarse como un derecho estructural vinculado al principio de cohesión territorial.

Convertir la gratuidad en permanente otorgaría estabilidad al sistema, facilitaría la planificación financiera de las administraciones y enviaría un mensaje claro de que el transporte público es un pilar básico para nuestra estructura social.

- ***Refuerzo de frecuencias y alternativas en zonas de difícil acceso.***

Es imprescindible incrementar las frecuencias y mejorar la cobertura en las zonas rurales, periféricas y de difícil acceso, especialmente en islas no capitalinas.

La falta de regularidad convierte el transporte público en una opción inviable para quienes trabajan con horarios partidos, turnos rotatorios o jornadas extendidas, una realidad común en sectores como la hostelería o el comercio.

Además del refuerzo de líneas existentes, deben explorarse alternativas flexibles como transporte a demanda o servicios coordinados con los horarios laborales predominantes en cada zona.

- ***Creación de cocheras y aparcamientos disuasorios en estaciones principales.***

La habilitación de cocheras o aparcamientos disuasorios y gratuitos en las principales estaciones de guaguas, especialmente en entornos rurales, puede facilitar la transición del vehículo privado al transporte colectivo.

Muchas personas trabajadoras necesitan desplazarse desde núcleos dispersos hasta puntos de conexión; ofrecer espacios seguros y accesibles donde dejar el coche incentivaría el uso combinado y reduciría el volumen de tráfico en los accesos urbanos y turísticos.

Esta medida debe integrarse en una planificación insular coordinada y no quedar como actuaciones aisladas.

- **Impulso decidido a la electrificación del parque móvil.**

Dado que el vehículo privado seguirá siendo necesario en determinadas áreas, resulta estratégico promover la electrificación del parque móvil como vía de reducción de costes estructurales para los hogares.

Esto requiere ampliar de forma significativa la red de puntos de recarga gratuitos o de bajo coste en todo el archipiélago, garantizando su presencia también en islas no capitalinas y zonas no turísticas.

La movilidad eléctrica, bien planificada, puede aliviar el gasto recurrente en carburantes y reducir la vulnerabilidad de los hogares ante las fluctuaciones de precios.

- **Más carriles guagua y prioridad en horas punta.**

La ampliación de carriles exclusivos para guaguas, especialmente en accesos a áreas metropolitanas y turísticas y en franjas horarias de máxima demanda, es una medida clave para hacer competitivo el transporte público frente al vehículo privado.

La rapidez y fiabilidad son factores determinantes en la decisión de uso; si el transporte colectivo queda atrapado en los mismos atascos que el resto del tráfico, pierde su ventaja comparativa.

Priorizar su circulación mejora tiempos de desplazamiento, reduce costes indirectos y refuerza su atractivo para la población trabajadora.

- **Negociación colectiva y reducción de turnos atípicos.**

Promover en la negociación colectiva y en el diálogo social medidas orientadas a reducir la extensión de turnos atípicos es una pieza clave para abordar la pobreza de transporte en Canarias. Nuestra comunidad presenta una distribución de la jornada profundamente desequilibrada, rasgo distintivo de su mercado laboral respecto a la media española y estrechamente vinculado al peso del sector turístico.

- Somos la comunidad autónoma que más trabaja los sábados (42,9% de las personas asalariadas frente al 28,8% de la media española) y domingos (32,5%

frente al 19,3%), precisamente cuando la frecuencia del transporte público se reduce en muchas zonas.

- Somos también, con diferencia, la comunidad donde más extendido está el trabajo por turnos (32,2% frente al 20,7%), lo que dificulta los desplazamientos cuando no existen servicios frecuentes y adaptados.
- Además, lideramos el trabajo hasta final de la tarde (32,8% frente al 27,3%) y somos la segunda comunidad en trabajo nocturno (14,7% frente al 11,6%), franjas horarias en las que la oferta de transporte es claramente menor.

- ***Fomento de la modalidad de teletrabajo.***

Como medida adicional, y en los espacios de trabajo donde así fuera posible, sería pertinente que se fomentara el uso del régimen de teletrabajo para evitar desplazamientos continuos.

Se trata de una medida que puede contribuir también a la conciliación entre la vida laboral y familiar, por facilitar la movilidad de las familias.

Sin una reorganización progresiva de estos patrones horarios allí donde sea posible y sin una adaptación real del transporte público a la estructura efectiva de la jornada laboral, la movilidad seguirá penalizando a la población trabajadora de Canarias.

Elaborado por el Gabinete Técnico de CCOO Canarias, a 25 de febrero de 2026