

Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible

Análisis:

Objeto y finalidad de la ley: Establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y ciudadanas, así como las entidades públicas o privadas puedan disponer de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.

Sistema General de Movilidad Sostenible**Fomento de la movilidad sostenible**

Bases para la movilidad sostenible

Planificación y gestión de la movilidad**Planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte**

Provisión de servicios de transporte terrestre de personas y servicios de movilidad en todo el territorio

Obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal

Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal

Contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible**Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad**

Espacio controlado de pruebas para la movilidad

Vehículo automatizado

Digitalización y datos abiertos

Necesidades formativas del sector productivo del transporte y la movilidad

Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística**Participación pública y transparencia****Régimen sancionador****DISPOSICIONES ADICIONALES:**

Aprobación del primer Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.

Respuesta ante episodios de alta contaminación.

Estrategia Estatal de impulso del uso de la bicicleta.

Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos.

Evaluación ex post de los principales corredores puestos en servicio y actuaciones desarrolladas mediante sistema concesional.

Transporte ferroviario de mercancías.

Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte.

Atribución de funciones al personal ferroviario durante situaciones de emergencia.

Competencias de los territorios históricos.

Obligación de ofrecer información comprensible a las personas usuarias.

Promoción del transporte ferroviario de personas.

Medidas para el impulso de la reducción de vuelos domésticos.

Declaración de interés de las obras de infraestructura rurales, consistentes en la realización de caminos naturales.

Señalización de estaciones de recarga ultrarrápida en la Red de Carreteras del Estado.

Estudio para asegurar el estacionamiento seguro de los transportes de mercancías peligrosas por carretera.

Incentivos para la renovación del parque de automoción español.

Movilidad en los territorios ultraperiféricos, insulares y Ceuta y Melilla.

Objetivos vinculantes de incremento de las energías renovables y reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el sector del transporte.

Del desarrollo de infraestructuras ferroviarias en Canarias.

Régimen transitorio de aportaciones al fomento del transporte ferroviario de mercancías por perturbaciones con impacto significativo en el transporte ferroviario de mercancías por inversiones en la Red Ferroviaria de Interés General.

Electrificación del transporte ferroviario.

Mapa estatal de capacidad de la red eléctrica.

Servicios de auxilio en vías públicas: acceso a las zonas de bajas emisiones.

Plan de choque ferroviario, plan de atención urgente a los pasajeros y protocolo de análisis de incidencias en la red ferroviaria.

Criterios de puntualidad de RENFE.

Plan de Convergencia para el Acceso Básico a la Movilidad.

Establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las islas Canarias y Baleares para el año 2026.

Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.

Financiación del transporte público.

Promoción del transporte a demanda en las zonas rurales.

Alimentación de consumos a través de redes de transporte con funciones de distribución.

Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.

Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.

Puesta en funcionamiento del «Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible» (FECMO-FCPJ).

Servicios ferroviarios traspasados a las comunidades autónomas.

MODIFICA:

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Decreto 137/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por gastos y remuneraciones en dirección e inspección de las obras.

Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad.

ANEXO I: Provisión de datos de transporte y movilidad

ANEXO II: Actuaciones e importes incluidos en la planificación de infraestructuras de transporte viarias y ferroviarias de competencia estatal

"MOVILIDAD SOSTENIBLE"

Se incorpora al **Área de Construcción** de DAPP

A la publicación online **GUIA DE NORMATIVA PARA ARQUITECTOS INGENIEROS Y URBANISTAS**



Guía de Normativa para
**ARQUITECTOS, INGENIEROS
Y URBANISTAS**

y



Normativa para el
PROYECTO TÉCNICO

en los Nodos de:

ESTRUCTURAS E INFRAESTRUCTURAS

Ferrocarriles

Aeropuertos

CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL

Calidad del aire

"MOVILIDAD SOSTENIBLE"

Se incorpora al **Área de Seguridad Pública y Vial** de DAPP

A la publicación online **SEGURIDAD PÚBLICA Y VIAL**



**SEGURIDAD PÚBLICA
Y SEGURIDAD VIAL**

en los Nodos de:

TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL
*Circulación de Vehículos a Motor***RESUMEN:**

La ley parte de la idea de que la movilidad es un nuevo derecho de la ciudadanía, indispensable para ejercer otros derechos constitucionales como el trabajo, la educación, la salud o la libre circulación, y para acceder a servicios básicos, ocio y oportunidades en condiciones de igualdad en todo el territorio, incluido el medio rural afectado por despoblación. Frente a una concepción tradicional centrada en el transporte y el tráfico, la movilidad se entiende ahora como un fenómeno transversal, centrado en las personas y sus necesidades de desplazamiento, íntimamente ligado a la cohesión social y territorial, al desarrollo económico y a las políticas de protección del medio ambiente y del clima. De ahí que se apueste por modos de transporte más sostenibles, por el protagonismo del transporte público, la intermodalidad y las formas de movilidad activa, y por la inclusión de colectivos vulnerables, incorporando también la perspectiva de género y el reto de la infrarrepresentación de las mujeres en el sector.

El texto se inserta en el marco internacional y europeo de la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, del Pacto Verde Europeo, del paquete «Fit for 55», de la Ley española de cambio climático y del PNIEC, y concibe la movilidad sostenible como pieza clave para descarbonizar el transporte, reducir emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire, especialmente en ciudades, donde el transporte es un foco crítico de NO₂ y partículas y afecta más a colectivos socioeconómicamente vulnerables. Además, responde a las recomendaciones de la AIREF y de la Unión Europea sobre la necesidad de una ley transversal de movilidad y de infraestructuras de transporte, vinculada al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que alinee planificación, financiación y evaluación de las políticas de transporte con los objetivos climáticos y de sostenibilidad, respetando el principio de «no causar daño significativo».

La ley se articula en un título preliminar y ocho títulos. Crea el Sistema General de Movilidad Sostenible como marco de cooperación entre Administraciones, apoyado en órganos como el Foro Territorial y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, y en herramientas digitales como el Espacio de Datos Integrado de Movilidad. Prevé instrumentos programáticos como el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus guías y recomendaciones, que fijan criterios comunes, indicadores y buenas prácticas para la planificación y gestión de la movilidad en ámbitos urbanos y rurales. Regula la planificación estratégica estatal, los planes de movilidad sostenible de comunidades autónomas, entidades locales, grandes centros y centros de trabajo, así como medidas de eficiencia energética en infraestructuras y terminales, impulso de la movilidad activa y protocolos frente a episodios de alta contaminación.

En materia de servicios, la ley reorienta la planificación y gestión del transporte público y de los nuevos servicios de movilidad, fomenta la intermodalidad y soluciones específicas para zonas rurales, introduce la figura del transporte a demanda, clarifica las obligaciones de servicio público, y prevé un nuevo mapa concesional de líneas de autobús de competencia estatal, con mecanismos de corresponsabilidad financiera entre Estado y comunidades autónomas. En infraestructuras viarias y ferroviarias de competencia estatal refuerza la evaluación ex ante y ex post de la rentabilidad socioeconómica y ambiental de las inversiones, prioriza el mantenimiento, la adaptación climática y la digitalización frente a la obra nueva, y adapta las leyes sectoriales de carreteras y ferrocarriles a este esquema evaluador. En financiación, crea el Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible para estructurar, con criterios homogéneos y objetivos, las subvenciones estatales al transporte público colectivo urbano, vinculando la ayuda a parámetros de producción y demanda, introduciendo factores de equidad y respetando las competencias locales.

La norma dedica un título a la innovación, la digitalización y la formación, regulando un «sandbox» o espacio controlado de pruebas normativo para proyectos innovadores en movilidad (incluidos vehículos automatizados), crea una ventanilla única para facilitar sus pruebas en vías públicas, impulsa la digitalización y los datos abiertos, y articula la contribución del sector del transporte a espacios europeos de datos. También atiende específicamente al transporte de mercancías y la logística, categorizando nodos logísticos de importancia estratégica y estableciendo instrumentos para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de la cadena logística, con especial atención al ferrocarril de mercancías. Refuerza la transparencia, la participación pública y la rendición de cuentas mediante obligaciones de información,

una web específica y la elaboración de informes periódicos sobre las políticas de movilidad, y establece un régimen sancionador limitado a conductas que dañen el Sistema General de Movilidad Sostenible, bajo el principio de intervención mínima y con enfoque preferente en la formación y la cooperación administrativa.

Finalmente, la ley se declara coherente con los principios de buena regulación de la Ley 39/2015 — necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia— y se dicta al amparo de diversos títulos competenciales exclusivos del Estado previstos en el artículo 149.1 de la Constitución (legislación laboral, investigación científica y técnica, régimen jurídico de las Administraciones, puertos, aeropuertos, ferrocarriles y transportes interautonómicos, tráfico y circulación, medio ambiente, energía), precisando que, allí donde establece legislación básica, su desarrollo corresponde a las comunidades autónomas conforme a sus estatutos.

Ayuda para la interpretación de esta Norma

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible representa un cambio de paradigma en España al convertir la movilidad en un derecho reconocido, y no meramente un conjunto de normas de transporte e infraestructuras. Con esta ley, el marco normativo se orienta a garantizar una movilidad accesible, sostenible, inclusiva y coordinada entre Administraciones, con una visión integrada que liga transporte, medio ambiente, cohesión territorial, innovación y sostenibilidad social. En este contexto, algunos conceptos esenciales adquieren protagonismo o se transforman profundamente respecto al modelo anterior. A continuación repasamos cinco de los más relevantes y cómo aplicar los cambios operativos derivados.

Cinco conceptos claves y su transformación desde 2022–2025

1. Derecho a la movilidad sostenible

La ley consagra por primera vez la “movilidad sostenible” como un derecho colectivo de la ciudadanía. Esto implica que las Administraciones públicas tienen la obligación de garantizar que todas las personas puedan acceder a medios de transporte adecuados, independientemente de dónde vivan, contribuyendo así a la equidad territorial y social.

Cómo aplicarlo: los poderes públicos (Estado, comunidades, municipios) deben planificar políticas de movilidad que aseguren transporte público, inclusión de la población en zonas rurales o despobladas, accesibilidad universal, y alternativas al vehículo privado. La movilidad deja de ser vista como un servicio discrecional o dependiente de políticas locales aisladas, para convertirse en un deber de equidad y derechos.

2. Sistema de gobernanza y planificación integrada: el Sistema General de Movilidad Sostenible (SGMS)

La ley crea el SGMS como estructura de coordinación entre Estado, comunidades autónomas y entidades locales, con participación también del sector privado, academia y sociedad civil. Incluye órganos como el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, y herramientas técnicas como el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) y el documento estratégico Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS).

Cómo aplicarlo: las políticas de transporte y movilidad deben planificarse de manera conjunta y coordinada entre niveles administrativos; utilizar datos actualizados, interoperables y abiertos (EDIM); definir estrategias a medio y largo plazo (DOMOS), con objetivos claros, indicadores y seguimiento; integrar decisiones sobre infraestructuras, servicios, financiación, tecnología y sostenibilidad.

3. Multimodalidad, accesibilidad e inclusión social (movilidad urbana, rural, activa, colaborativa)

La ley promueve un modelo de movilidad multimodal, accesible e inclusivo, con prioridad para transporte público colectivo, movilidad activa (a pie, en bici, micromovilidad) y modos de bajas emisiones. También establece obligaciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida y una perspectiva de equidad territorial, para asegurar que zonas rurales o poco densas tengan alternativas viables.

Cómo aplicarlo: los municipios y las comunidades deben planificar redes de transporte integradas (bus, metro, bicicletas, VMP, transporte a la demanda, car-sharing), adaptadas a baja densidad, garantizar accesibilidad universal, fomentar la movilidad activa mediante carriles bici, aceras seguras, y priorizar el transporte público sobre el vehículo privado. Políticas que fomenten modos sostenibles tanto en las ciudades como en el ámbito rural.

4. Obligaciones de movilidad sostenible en empresas y grandes centros de trabajo

La ley impone a las empresas con más de 200 empleados (o 100 por turno) la obligación de elaborar planes de movilidad sostenible al trabajo en un plazo máximo de dos años. Estos planes deben fomentar transporte colectivo, movilidad compartida o active, el uso de vehículos de bajas emisiones, teletrabajo cuando sea posible y medidas accesorias (recarga eléctrica, seguridad vial, etc.).

Cómo aplicarlo: las empresas deben negociar con la representación de los trabajadores estos planes, diseñar medidas concretas (incentivos para transporte público, facilitar car-pooling, instalar puntos de recarga, promover teletrabajo, fomentar la bicicleta o micromovilidad). Los grandes centros deben diseñar estrategias para reducir su huella de movilidad y contribuir a los objetivos nacionales de descarbonización.

5. Digitalización, datos abiertos e innovación del sistema de movilidad

La ley regula la obligatoriedad para operadores de transporte de proporcionar datos en formato digital, actualizados, gratuitos y no discriminatorios, tanto de servicios de transporte como de infraestructuras. Además, impulsa la implantación de aplicaciones de "movilidad como servicio" (MaaS) y sistemas integrados de información y venta, con información en tiempo real sobre servicios, incidencias, horarios, billetes, etc. Este enfoque refuerza la innovación, la interoperabilidad y la eficiencia del sistema.

Cómo aplicarlo: desarrollar plataformas digitales interoperables a nivel estatal, autonómico y local; fomentar el uso de apps de movilidad; integrar distintos modos y servicios (transporte público, bicicletas, car-sharing, VMP); garantizar la transparencia de datos para planificación, estudios, innovación, evaluación, e implicar a actores privados y ciudadanos en el diseño y uso del sistema.

La Ley 9/2025 trasciende la regulación clásica del transporte para configurar un nuevo marco de **movilidad sostenible**, entendida como **derecho ciudadano, vehículo de equidad, cohesión territorial, inclusión social, descarbonización e innovación**. Los cinco conceptos clave descritos — derecho a la movilidad, gobernanza integrada, multimodalidad e inclusión, obligaciones empresariales, y digitalización/investigación— constituyen los pilares de este nuevo paradigma. Aplicarlos exige un esfuerzo coordinado de todas las administraciones, del sector privado y de la sociedad civil: planificación conjunta, datos libres y actualizados, infraestructuras adaptadas, cultura de movilidad sostenible, responsabilidad empresarial y participación ciudadana. La transformación no es únicamente normativa, sino cultural, tecnológica y estructural: con su implementación efectiva, la ley puede contribuir a una movilidad más justa, eficiente, saludable y respetuosa con el medio ambiente, alineada con los retos climáticos y sociales del presente y del futuro.

MAS INFORMACION

Norma Clave documento: NORT2103	Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible Título resumen: Movilidad Sostenible
Artículos de opinión recientes	Este artículo defiende con tono crítico la necesidad de acelerar la transición hacia la movilidad sostenible, exigiendo inversiones más decididas en infraestructura de recarga y políticas públicas eléctricas. diarioresponsable.com
Enlaces a Blogs	Este artículo defiende, con tono crítico y comprometido, que la movilidad sostenible debe ser atractiva, la reducción del uso del vehículo privado y por alternativas reales que coexistan con el coche "ser un lujo" es.greenpeace.org

Publicaciones relacionadas		
Jurisprudencia del TS desde 2012		http://dappeditorial.es

TEXTO ORIGINAL

El texto de estos Documentos, con los que puedan modificar o acompañar, se han incorporado a los contenidos ya existentes en el siguiente TÍTULO publicado y a su disposición:

