



Opinión Movilidad sostenible, o sostenibilidad discursiva: luces y sombras de la Ley 9/2025

La **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible** se presenta como el gran marco jurídico que España llevaba años esperando para reorganizar cómo nos movemos, cómo se planifican las infraestructuras y cómo se financian los sistemas de transporte. Sobre el papel, pretende resolver desde la congestión urbana hasta la dependencia energética, pasando por la seguridad vial y la reducción de emisiones.

Pero como ocurre con muchas leyes emblemáticas, la distancia entre el **relato político** y la **capacidad real de transformación** abre preguntas incómodas: ¿estamos ante un verdadero cambio de modelo o ante una ley paraguas que deja demasiadas tareas para más adelante?

Una ley que quiere abarcarlo todo... y por eso corre el riesgo de diluirse

La norma introduce cambios en planificación estatal, financiación del transporte público, criterios ambientales, movilidad laboral, logística, seguridad vial, digitalización e incluso gobernanza metropolitana.

Es un intento de integrar en una sola ley lo que durante décadas ha estado disperso en reglamentos sectoriales.

El problema es que, al intentar abarcar todos los ámbitos de movilidad —desde las bicicletas hasta las autovías, desde los drones logísticos hasta el transporte ferroviario—, **el texto corre el riesgo de perder foco**.

Una ley tan amplia necesita una ejecución extremadamente precisa. Y España no destaca, precisamente, por convertir las grandes estrategias en políticas sostenidas.

Un giro ambiental necesario, pero lleno de ambigüedades

La Ley 9/2025 apuesta por:

- reducir emisiones del transporte,
- priorizar el transporte público,
- impulsar zonas de bajas emisiones,
- y fomentar la movilidad activa.

Todo ello coherente con los compromisos europeos y climáticos.

Pero la ley evita entrar en los **conflictos reales** que estas medidas generan en el día a día: ¿cómo financiar el transporte público de forma estructural?,

¿cómo armonizar regulaciones municipales sin convertir la movilidad en un mosaico de normas incompatibles?,

¿cómo impulsar zonas de bajas emisiones sin agravar desigualdades sociales?

El texto establece principios; los problemas los heredan los municipios.

El punto más polémico: la financiación del transporte público

La ley reconoce algo que el sector lleva denunciando años: **sin financiación estable, el transporte público no puede competir con el vehículo privado**.

Pero el mecanismo propuesto —transferencias condicionadas y fórmulas de cofinanciación— deja demasiadas incógnitas abiertas:

- ¿serán suficientes los fondos estatales?,
- ¿habrá criterios homogéneos para asignaciones?,
- ¿cómo evitar que ciudades y comunidades autónomas queden desigualmente tratadas?



Sin un modelo de financiación predecible y plurianual, las administraciones quedan atrapadas en la **incertidumbre presupuestaria**, lo que dificulta planificar ampliaciones o mejoras del servicio.

El transporte por carretera y ferroviario, en un equilibrio delicado

La ley intenta impulsar un **trasvase modal** hacia el tren y el transporte colectivo, pero lo hace sin aclarar cómo se resolverán tensiones estructurales:

- la competencia entre operadores,
- la saturación de ciertas líneas ferroviarias,
- el coste del mantenimiento de autovías,
- y el papel del vehículo privado en zonas rurales.

La movilidad sostenible no puede construirse solo mirando a las grandes ciudades: sin alternativas reales en territorios dispersos, el discurso ambiental acaba desconectado de la vida cotidiana.

Digitalización y datos: oportunidad o nuevo cuello de botella

Uno de los aspectos más innovadores es la apuesta por **plataformas de datos abiertos, integración tarifaria, información multimodal y gestión inteligente de tráfico**.

Pero para que esto funcione se necesita coordinación entre administraciones que tradicionalmente han trabajado en compartimentos estancos.

Sin una gobernanza clara, los avances digitales pueden quedarse en **proyectos piloto** que no escalan o que dependen del entusiasmo puntual de una comunidad autónoma concreta.

Seguridad vial: avances, pero con pendientes

La ley introduce obligaciones de evaluación de seguridad en infraestructuras, auditorías periódicas y criterios uniformes de diseño.

Son mejoras necesarias, especialmente en una estadística que llevaba años estancada.

Sin embargo, la norma evita afrontar de forma directa la cuestión más delicada: la **falta de recursos humanos y técnicos** en muchas administraciones encargadas de aplicar estas evaluaciones.

Una norma exigente sin recursos suficientes acaba generando **papel, no seguridad**.

¿Movilidad sostenible o sostenibilidad administrativa?

La Ley 9/2025 muestra voluntad política y una visión de futuro coherente. Pero también revela un patrón repetido en las grandes leyes estatales:

se anuncia una transformación profunda, pero gran parte de su eficacia queda **condicionada a futuros desarrollos reglamentarios**, estrategias que deberán publicarse más adelante y una coordinación interadministrativa que rara vez se concreta.

La sostenibilidad no puede ser solo ambiental: también debe ser **institucional**.

Conclusión: un marco necesario, pero no suficiente

La **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible** supone un avance respecto a la dispersión normativa anterior y ofrece un marco conceptual sólido.

Pero para que la movilidad sea realmente sostenible —económica, social y ambientalmente— se necesita algo más que una ley:

- financiación estable,
- cooperación real entre administraciones,
- recursos humanos suficientes,
- y valentía política para gestionar los conflictos derivados de cambiar hábitos de movilidad arraigados.



En resumen, la ley apunta en la dirección correcta, pero no despeja todas las dudas. Lo decisivo no será su aprobación, sino su **aplicación**, su capacidad para generar cambios estructurales y su resistencia a la tentación de quedarse en **movilidad sostenible de titular**.