

ALERTA NORMATIVA | MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESG

Novedades introducidas por la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible



La movilidad sostenible: un cambio de paradigma

El pasado 5 de diciembre de 2025 entró en vigor la tan esperada **Ley de Movilidad Sostenible** (en adelante, "LMS"), norma que trasciende el ámbito tradicional del transporte para convertirse en un auténtico instrumento de transformación económica y social.

Por primera vez en el ordenamiento jurídico español la movilidad se reconoce como un derecho que las Administraciones Públicas deben facilitar, vinculándolo al ejercicio de otros derechos fundamentales y a la propia vida cotidiana de los ciudadanos.

Así, se configura como el marco normativo que empresas, administraciones y operadores de transporte necesitan para alinear sus operaciones con los **compromisos climáticos** de la UE y con las exigencias crecientes de inversores, consumidores y reguladores en materia **ESG**.

A pesar de sus bondades, uno de los aspectos más controvertidos de la norma es su carácter *programático*, dejando un amplio margen al desarrollo reglamentario.

Dos principios esenciales en materia de sostenibilidad

Mediante el reconocimiento del **derecho a la movilidad sostenible**, configura un sistema de transporte multimodal, inclusivo y respetuoso con la salud y el medioambiente.

Este derecho se articula sobre **principios rectores** que vertebran todo el sistema: entre otros, sostenibilidad ambiental, social y

económica (con especial énfasis en salud, descarbonización y eficiencia energética), digitalización, accesibilidad universal, resiliencia climática y cumplimiento de compromisos internacionales.

El mensaje del legislador es claro: la movilidad sostenible bajo los objetivos climáticos alineados con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y la neutralidad climática se configuran en mandatos jurídicos, sometidos a obligaciones e incluso un régimen sancionador específico.

Ámbito de aplicación

La Ley despliega un alcance particularmente extenso, estableciendo las condiciones para que personas y entidades (públicas o privadas) dispongan de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo, afectando a:

- Empresas y entidades del sector público con centros de trabajo de más de 200 trabajadores o más de 100 por turno.
- Operadores de transporte y proveedores de servicios de movilidad que presten servicios por carretera, ferrocarril o servicios de movilidad compartida y colaborativa.
- Gestores y operadores de infraestructuras y equipamientos al servicio del transporte.
- Entidades públicas o privadas que presten o comercialicen servicios de



transporte o movilidad con origen o destino en España.

- Grandes centros de actividad identificados por las Administraciones autonómicas.
- Municipios y autoridades de transporte metropolitano que presten transporte público urbano o interurbano.

Medidas concretas para las empresas¹

Planes de Movilidad Sostenible

Una de las principales novedades del texto es la incorporación de la exigencia para los centros de trabajo con más de 200 trabajadores (o 100 por turno) de elaborar **Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo**, en un plazo máximo de 24 meses, que deben ser negociados con la representación de los trabajadores. Además, deberán comunicarse e integrarse en el Sistema Estatal de Datos e Información de Movilidad (EDIM).

Esta obligación, que **afectará a miles de empresas en España**, representa una oportunidad estratégica: no sólo para cumplir, sino para reducir costes operativos y fortalecer la reputación corporativa en sostenibilidad.

Huella de Carbono

Las empresas deberán **calcular e informar de su huella de carbono** del servicio que presten a los usuarios, con metodología y alcance reglamentarios y ulterior inscripción en registros oficiales. Esta obligación deberá cumplirse en el plazo de 12 meses desde la aprobación de la correspondiente metodología vía reglamento.

Esto convierte la medición de emisiones en un requisito de cumplimiento, pero también en un activo diferencial frente a competidores.

Información ambiental en puertos y aeropuertos

Los gestores de puertos y aeropuertos deberán reportar anualmente sus emisiones al MITECO² conforme a la metodología que se establezca reglamentariamente. Además, deberán **calcular y publicar su huella de carbono** y aprobar un Plan de reducción para alcanzar la neutralidad en emisiones. También deberán controlar la calidad del aire en sus instalaciones.

Sistemas de gestión ambiental y de la energía

La LMS promueve la implantación de sistemas de gestión ambiental y energética normalizados y auditables. Las licitaciones de servicios de transporte deberán incorporar requisitos ambientales y de seguridad como criterios de adjudicación.

Medidas complementarias de descarbonización

La ley incorpora un conjunto de disposiciones adicionales que refuerzan el compromiso con la descarbonización del transporte:

- La aprobación por el Gobierno de una **Estrategia Estatal de la Bicicleta** para promover su uso por razones de seguridad, salud y descarbonización, con especial atención a la intermodalidad bicicleta-transporte público.
- La proposición por el Gobierno, en un plazo de 3 meses, de **objetivos vinculantes de energías renovables y**

¹ Salvo que la normativa autonómica o urbanística disponga otra periodicidad o desarrollo más exigente, las obligaciones y plazos establecidos en la ley tienen carácter supletorio. Las Comunidades

Autónomas pueden aprobar normas adicionales de protección en el ejercicio de sus competencias.

² Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.



reducción de intensidad de GEI en el transporte, conforme a la Directiva (UE) 2023/2413.

- La planificación de la red eléctrica para 2030 debe **impulsar el desarrollo del transporte ferroviario electrificado** como vector de descarbonización modal.
- **Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo**, destinado a mejorar la eficiencia energética de buques, infraestructuras portuarias y el uso de combustibles alternativos sostenibles.

Régimen sancionador

La LMS establece un régimen sancionador específico para garantizar la efectividad de sus obligaciones. Se tipifican infracciones leves y graves, con multas que oscilan entre 101 y 2.000 euros para las infracciones leves, y **entre 2.001 y 6.000 euros para las graves**. La competencia sancionadora corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Oportunidades concretas para las empresas

La LMS no solo impone obligaciones: abre un mercado de servicios ambientales y ventajas competitivas para empresas:

- **Financiación pública**: se crea el Fondo Estatal (FECMO-FCPJ) para costes operativos y proyectos de inversión urbanos e interurbanos. Además, la ley prevé evaluaciones ex ante (análisis preliminar socioambiental y estudios de rentabilidad) y ex post, para priorizar proyectos con mejor retorno social, ambiental y económico.
- **Sandbox para nuevos modelos de negocio**: la norma crea un espacio controlado de pruebas que permite

ensayar modelos de negocio sostenibles, procesos y productos en movilidad (*Mobility as a Service (MaaS)*).

- **Infraestructuras verdes y ciudad de proximidad**: la ley prioriza la movilidad activa, el transporte público y las tecnologías limpias, promoviendo la *ciudad de proximidad*, o la rehabilitación energética de terminales, representando oportunidades reales de inversión en infraestructuras.
- **Gestión ambiental como ventaja competitiva**: la ley fomenta sistemas de gestión ambiental y energética auditables, con la introducción de **requisitos verdes** en contratación pública. Junto a la huella de carbono, se configuran en requisitos de acceso a licitaciones públicas y contratos privados, es decir, elemento diferenciador de las empresas que sean proactivas.

Movilidad sostenible como Política de Estado: un marco transformador

La ley alinea movilidad con políticas climáticas, salud pública y Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y fija la movilidad sostenible como asunto de Estado integral y transversal, que reorganizará el sistema hacia un **modelo centrado en personas, clima y salud**.

Las entidades que comprendan esta transformación no solo cumplirán con la ley: liderarán el mercado de la movilidad del futuro.



Para más información puede contactar con:



Pedro Rubio
Socio | Andersen
pedro.rubio@es.Andersen.com



Lucía Díaz
Senior Associate | Andersen
Lucia.diaz@es.Andersen.com