



MOVILIDAD SOSTENIBLE

# DETALLES Y CLAVES DE LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA DE LA NUEVA LEY



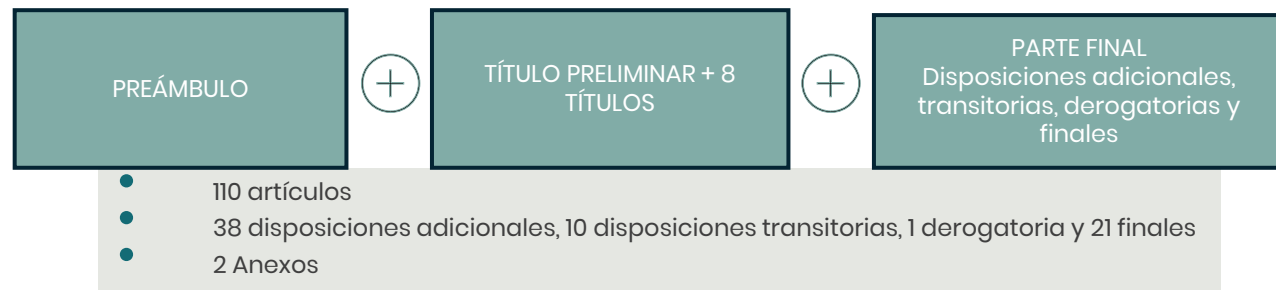
# ÍNDICE

1. Estructura de la ley	3
2. principios e instrumentos claves de la ley	4
3. Medidas para la descarbonización del sector	7
4. Fomento de la industria a través de la innovación	10
5. Cronograma	11
6. Desarrollos reglamentarios previstos	12

## 1. ESTRUCTURA DE LA LEY

La **Ley de Movilidad Sostenible (Ley 9/2025)** ha sido objeto de un largo proceso de elaboración normativa desde 2022 que refleja su importancia estratégica para la modernización del sistema de transporte en España.

La Ley constituye así uno de los compromisos clave adquiridos por España para avanzar en una movilidad sostenible, segura, inclusiva y digitalizada. Su estructura es la siguiente:



Se introduce diferentes modificaciones normativas, entre ellas:

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de **cambio climático y transición energética**.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de **carreteras**.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del **Sector Eléctrico**.
- Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las **zonas de bajas emisiones**.
- 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**.
- 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 Seguridad Vial**.
- 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** (Artículo 31.5)
- Modificación del 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.

La Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, configura un marco normativo integral que incide en la planificación estratégica y la gobernanza del sistema de movilidad en España, abordando cuestiones clave como la **reorganización del mapa concesional**, la **financiación del transporte**, la **digitalización** y el **uso de datos**, la identificación de las **necesidades formativas del sector** y la modernización de la normativa marco que regula el **transporte terrestre de mercancías y pasajeros** por carretera y ferrocarril.

Asimismo, incorpora medidas específicas en materia de logística y transporte de mercancías, incluyendo el estacionamiento seguro y protegido para el transporte por carretera y la definición de nodos logísticos de importancia estratégica estatal y de interés autonómico. La ley refuerza la coordinación administrativa entre comunidades autónomas, respetando las competencias de los territorios históricos, y presta especial atención a la movilidad en los territorios ultraperiféricos, insulares y en las ciudades de Ceuta y Melilla, todo ello bajo principios de transparencia y participación.

Dentro de este amplio ámbito de actuación, **el presente informe se centra en los aspectos vinculados a la transición ecológica**, analizando las medidas orientadas a la descarbonización, la reducción de emisiones y la integración de criterios ambientales y climáticos en la movilidad.

## 2. PRINCIPIOS E INSTRUMENTOS CLAVES DE LA LEY

El propósito de la ley es garantizar que ciudadanos y entidades públicas o privadas dispongan de un sistema de movilidad sostenible, multimodal, seguro, accesible, inclusivo y digitalizado, que favorezca:



Derecho a la movilidad



El progreso hacia la neutralidad climática



La innovación tecnológica

La ley organiza la actuación de las administraciones sobre **principios** como:

- Seguridad de las personas y del sistema multimodal integrado de movilidad (vial, operativa, sanitaria y ciberseguridad).
- Cohesión social y territorial, con especial atención a zonas despobladas.
- Sostenibilidad ambiental, social y económica, priorizando la descarbonización (electrificación, combustibles renovables, eficiencia energética y respecto al entorno natural y urbano), tomando como base para alcanzar los objetivos climáticos los principios fijados en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), entre los que están el de neutralidad tecnológica y coste-eficiencia.
- Desarrollo económico sostenible, respetando los principios de neutralidad climática y competitiva.
- Accesibilidad universal y digitalización.
- Transparencia, sensibilización y participación ciudadana.

### NUEVOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN

La gobernanza constituye uno de los instrumentos claves de la Ley, articulando diversos órganos destinados a garantizar una coordinación estable entre administraciones, sectores implicados y ciudadanía.

#### SISTEMA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Se crea como órgano consultivo que facilitará la cooperación y coordinación entre administraciones, sectores, el ámbito académico y la sociedad. El Sistema ordenará las políticas de transporte y movilidad, mejorando la planificación, la interoperabilidad y el uso de datos, y facilitando una toma de decisiones coherente y predecible. Formarán parte del Sistema los siguientes órganos:



#### Foro Territorial de movilidad sostenible

Participarán las Administraciones Públicas (Estado, CCAA y entidades locales)



#### Consejo Superior de Movilidad Sostenible

Adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y contará con el MITERD, la DGT, y a representantes sociales y económicos (**organizaciones empresariales**, sindicatos y consumidores)

El Sistema contará con dos herramientas para el desarrollo de su actividad:

- El **Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible** (DOMOS) y sus documentos complementarios (recomendaciones metodológicas y guías de buenas prácticas):
  - Es una herramienta para la planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad, que contendrá pautas generales y un sistema de indicadores entre otra información.
  - Tendrá carácter vinculante, en todo caso, para la Administración General del Estado y condicionará la política de ayudas del Estado en materia de movilidad.
  - Antes de su aprobación en Consejo de Ministros, será sometido a información pública.
  - El primer DOMO se prevé que se publique en el plazo de 18 meses, con una revisión máxima de 10 años.



▪ **El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM):**

- Es una plataforma de datos abiertos coordinada para consolidar y centralizar información de tráfico, transporte e infraestructuras, accesible a administraciones, empresas, investigadores y ciudadanía.
- Facilitará la toma de decisiones empresariales basadas en big data (demanda, congestión, rutas óptimas).
- Permitirá realizar el seguimiento de los indicadores que se establezcan en el Documento de Orientaciones de Movilidad Sostenible (DOMOS).
- los operadores de transporte, gestores de infraestructura y los centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno obligados a suministrar datos a los servicios competentes del EDIM, pueden ser sancionados si suministran datos falsos, no envían los requeridos obligatoriamente o solicitados de forma reiterada, o simplemente no remiten la información, se retrasan o la información está incompleta o es inexacta.

### SECCIÓN TRANSVERSAL DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN

Órgano permanente dentro del Consejo Superior de Movilidad Sostenible que, en cooperación con CCAA y agentes sociales, detecta carencias formativas en movilidad/transportes y propone ajustes en FP e innovación educativa. Esto anticipa las demandas de competencias técnicas y digitales que el sector necesitará.



### OFICINA DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS (OFVA)

Se crea en la DGT como ventanilla única para los interesados en realizar pruebas de vehículos automatizados. Simplifica trámites de test en vía pública y aglutina información técnica, impulsando la innovación industrial en conducción automatizada.

### HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN

#### FONDO ESTATAL DE CONTRIBUCIÓN A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE (FECMO-FCPJ)



Fondo presupuestario con recursos estatales, orientado a subvencionar servicios públicos urbanos/interurbanos, intermodalidad y planes de movilidad urbana sostenible.

Su Consejo Rector (presidido por la Secretaría de Estado de Transportes) definirá los criterios de asignación.

El inicio de las actuaciones del Fondo se producirá con la entrada en vigor de la Ley de Presupuestos Generales del Estado en la que se apruebe el primer presupuesto de explotación y capital correspondiente a dicho fondo.

#### INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA ESTATAL EN MOVILIDAD (IPEEM)

El IPEEM se configura como el principal instrumento de planificación estratégica de la política estatal de movilidad y de las infraestructuras de su competencia, estableciendo un marco de referencia plurianual que incorpora distintos escenarios presupuestarios y define las prioridades de actuación.



En su diseño y aplicación, el IPEEM deberá integrar de manera prioritaria los principios de desarrollo territorial y urbano sostenible, así como los objetivos climáticos y de calidad del aire, con especial atención a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, y a la protección y conservación de la biodiversidad.

Hasta la aprobación y publicación del IPEEM, la [Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030](#) continuará actuando como marco de referencia para la planificación estatal en materia de movilidad. El instrumento tendrá una vigencia máxima de diez años, con revisiones periódicas cada cinco años para asegurar su actualización y adaptación a los cambios normativos, tecnológicos y económicos.

## PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (PMS)



**PMS simplificado de entidades locales**



**PMS para grandes centros de actividad**



**PMS al trabajo**

### Sujetos obligados

Municipios de 20.000 a 50.000 habitantes.

Las CCAA podrán recomendar o exigir a:

- o los municipios no obligados.
- o entidades supramunicipales con competencias en materia de planificación del territorio, urbanismo, transportes o movilidad.
- o Agrupaciones de municipios.

Grandes centros de actividad que cumplan con al menos los criterios establecidos por los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social: la superficie, el nº de empresas y personas trabajadoras o afluencia de visitantes y usuarios y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

Obligatorio para empresas y entidades pública con más de 200 trabajadores (o 100 por turno)

### Plazos

Publicación: antes de 1 año desde la entrada de la Ley (05/12/26)

Informe de seguimiento: cada 3 años.

Revisión: cada 6 años salvo que la normativa autonómica dicte otro plazo.

Publicación: Una vez fijados los criterios anteriores, dentro del plazo de 18 meses desde su publicación.

Revisión: cada 5 años

Publicación: antes de 2 años desde la entrada de la Ley (05/12/27)

Informe de seguimiento: cada 2 años desde su aprobación.

### Contenido

Necesariamente, medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos.

Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.

Además de coordinarse con el PMS de la entidad local, podrá contemplar, por ejemplo:

- o el impulso de la movilidad activa,
- o el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, compartida o colaborativa
- o soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones
- o teletrabajo cuando sea posible.

Medidas adicionales para las empresas con centros de trabajo de más de 1.000 trabajadores, situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.



Los PMS deberán comunicarse en un **plazo de 3 meses a la CCAA** designada para su incorporación al EDIM desde su adopción. Las empresas podrán incurrir en infracción cuando incumplan la obligación de disponer del PMS al trabajo, siempre que ello genere un perjuicio para el sistema de movilidad. Asimismo, será infracción no elaborar o no presentar en plazo los informes de seguimiento sobre el grado de implantación de las medidas y actuaciones previstas en dichos planes.

La Ley ha establecido un **mecanismo de financiación** con el objetivo de incentivar la implantación de PMS al trabajo. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará **convocatorias de subvenciones** para la financiación de planes de movilidad sostenible al trabajo a empresas que dispongan de **centros de trabajo con más de 100 personas** trabajadoras (50 por turno), con criterios de concurrencia competitiva.

### 3. MEDIDAS PARA LA DESCARBONIZACIÓN DEL SECTOR

La Ley aborda medidas destinadas a impulsar el progreso del sector hacia la neutralidad climática, enmarcando la movilidad en la estrategia de neutralidad climática 2050, en línea con el PNIEC 2030/2040 y en cumplimiento de los principios rectores.

Como medida general, el Gobierno deberá aprobar en un plazo máximo de 3 meses las disposiciones necesarias para establecer **objetivos vinculantes de aumento de energías renovables y reducción de la intensidad de emisiones en el transporte**, en línea con la normativa europea. Esta medida impulsará la integración de combustibles renovables y marcará un marco regulatorio claro para orientar las inversiones del sector hacia soluciones energéticas bajas en carbono.

Algunas de las medidas de la Ley para alcanzar esa neutralidad climática y los objetivos mencionados son:

#### IDENTIFICACIÓN Y REPORTE DE EMISIONES

Las empresas de transporte (personas o mercancías) **deberán calcular y divulgar la huella de carbono de sus servicios de transporte o de movilidad**, un año después de la aprobación de la metodología. Además, se incentivará la inscripción voluntaria en el [registro](#) oficial del MITERD u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.



Los gestores **aeroportuarios y autoridades portuarias** publicarán anualmente su huella y plan de reducción y, por otro lado, también tendrán que reportar al MITERD información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas. Para ello, los Ministerios competentes definirán antes del **05/12/26** el alcance y la metodología, conforme al Sistema Español de Inventario.

#### GESTIÓN AMBIENTAL

Se fomenta la adopción de **Sistemas de Gestión Ambiental y Energética** (p.ej. ISO 14001, ISO 50001) por parte de operadores y concesionarios de infraestructuras de transporte. Las licitaciones de servicios o concesiones podrán requerir estas certificaciones y criterios.

#### MEDIDAS SOBRE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA

##### OBLIGACIÓN DE INFORMACIÓN

El Gobierno debe poner a disposición del público, en el plazo de un año, es decir, antes del **05/12/26**, la **información sobre puntos de recarga eléctrica** de acceso público a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico **en tiempo real**.



Los prestadores del servicio de recarga eléctrica deberán remitir electrónicamente al MITERD:

- Localización;
- Características técnicas;
- Disponibilidad;
- y Precio de venta al público de la electricidad o del servicio de recarga.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible promoverá la **señalización progresiva** de las estaciones de recarga ultrarrápida en la Red de Carreteras del Estado. En el plazo máximo de un año (antes del **05/12/26**), impulsará la actualización de las normas e instrucciones técnicas necesarias para la preseñalización y de servicios el pictograma correspondiente.

## DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA

La Ley establece varios mecanismos para el despliegue:

- El desarrollo de un **Plan Estatal para el despliegue en municipios pequeños y medianos** que garantice un punto de recarga de al menos 50kW y situado en el casco urbano en:
  - en todos los municipios que tengan entre 2.000 y 30.000 hab.
  - en el 20 % de los municipios más poblados de menos de 30.000 habitantes de cada comunidad autónoma, siempre y cuando estos tengan más de 500 habitantes.
  - en un municipio en un radio de 25 km.
- Los municipios deberán facilitar el despliegue **dentro y fuera de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**, estableciendo objetivos anuales mínimos según el crecimiento del parque de vehículos eléctricos.
- **Obligaciones para grandes instalaciones de suministro:**
  - A partir de 2025, las instalaciones que vendan  $\geq 10$  millones de litros/año de gasolina y gasóleo A deberán instalar o acreditar un grupo de recarga con potencia total mínima de 400 kW, incluyendo al menos un punto de 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de 21 meses (05/09/27).
  - A partir de 2027, si alcanzan ese umbral, deberán tener grupos de 600 kW con al menos un punto de 150 kW en 12 meses si no lo tenían.
- Para acelerar este despliegue, las infraestructuras eléctricas asociadas a puntos de recarga que no requieran declaración de utilidad pública ni evaluación de impacto ambiental podrán desplegarse con **tramitación simplificada** (proyecto técnico y declaración responsable).
- En 6 meses (**antes del 05/06/26**), las distribuidoras eléctricas deberán entregar información sobre la capacidad de la red para instalar puntos de recarga con el objetivo de que el Ministerio publique un **Mapa Nacional de Capacidad de la Red Eléctrica**, indicando la ubicación de líneas y centros de transformación, y las zonas con mayor potencia disponible.



Se establecerá un **mecanismo de planificación de red de transporte** cada 4 meses, que facilitará la incorporación de nuevos puntos de conexión eléctrica para proyectos maduros. Este procedimiento aporta mayor visibilidad, certidumbre y acceso a capacidad de red.

## MEDIDAS CONCRETAS PARA LOS SECTORES AÉREO, MARÍTIMO Y FERROVIARIO

### SECTOR AÉREO

En línea con la normativa europea, se establece la obligación de suministro eléctrico a aeronaves estacionadas en remoto, si bien se excluye de esta exigencia a los aeropuertos de la red estatal con menos de 10.000 vuelos comerciales anuales.



Asimismo, se impulsarán proyectos que garanticen la disponibilidad de **energías y combustibles alternativos** en los aeropuertos, como electricidad renovable, hidrógeno renovable, biometano y combustibles sostenibles de aviación (SAF).

Adicionalmente, la ley prevé el **impulso a la reducción de vuelos domésticos** en aquellas rutas donde exista una alternativa ferroviaria inferior a 2 horas y media, manteniendo las conexiones internacionales. Para ello, el Ministerio elaborará un estudio técnico que analizará los impactos ambientales, económicos y sociales de esta medida.

El Gobierno elaborará un **Plan Estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo**, coordinado con las iniciativas europeas e internacionales, que abordará de forma integral los impactos climáticos, ambientales y acústicos del sector, así como la protección de la biodiversidad. El plan definirá medidas, indicadores y objetivos a corto, medio y largo plazo, implicando toda la cadena de valor aérea.

## SECTOR MARÍTIMO



Las autoridades portuarias impulsarán suministros de energía alternativa (enchufes a buques y embarcaciones atracados, recarga a maquinaria portuaria, vehículos pesados y maquinaria). Este servicio deberá estar disponible antes de 2030 en los puertos marítimos de la red, ampliándose a partir de esa fecha al resto de puertos que así lo decidan sus autoridades portuarias.

La norma prioriza el uso de electricidad, combustibles alternativos y renovables —incluidos los RFNBO— en línea con la regulación europea (AFIR y FuelEU Maritime) y prevé la elaboración, en un plazo máximo de 24 meses (05/12/27), de marcos de actuación portuarios que incorporen objetivos de eficiencia energética y reducción de la huella de carbono.

Asimismo, en los seis meses siguientes a la entrada en vigor de la ley (05/06/26), Puertos del Estado publicará un **inventario de infraestructuras y servicios disponibles**, indicando la disponibilidad, técnicas de prestación y capacidad de suministro de cada fuente de energía alternativa. Todo ello se acompaña de un **Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo**, financiado con ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión marítimo (EU ETS), que apoyará inversiones en buques, infraestructuras portuarias, tecnologías innovadoras y combustibles sostenibles.

## SECTOR FERROVIARIO

El Gobierno fomentará e impulsará su electrificación dentro de la planificación de la red eléctrica hasta 2030 y sus actualizaciones.



## OTRAS ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

- Actuaciones dirigidas a **mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad y uso eficiente de los recursos** en terminales, edificios e instalaciones de transporte y otras infraestructuras vinculadas.
- Actuaciones necesarias, previo análisis de su necesidad y viabilidad, para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, **de carriles de uso reservado o preferente** para el transporte público colectivo, para la bicicleta/ciclo, y para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes.
- Los gestores de infraestructuras de transporte de competencia estatal deberán contar con **protocolos de actuación inmediata para reducir emisiones durante episodios de alta contaminación**. Estos protocolos se activarán cuando las actividades de dichas infraestructuras contribuyan de forma significativa a la contaminación, garantizando una respuesta rápida y coordinada, sin perjuicio de las competencias de tráfico para imponer restricciones a la circulación.
- En el plazo máximo de 2 años desde la entrada en vigor de la ley (05/12/27), el Gobierno elaborará una **Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte** para aliviar y prevenir la pobreza de transporte, y facilitar a toda la sociedad el acceso a los servicios públicos y actividades esenciales.
- Se establecerá un **Plan Nacional de Renovación de Vehículos** para retirar automóviles antiguos por modelos cero/ bajas emisiones.
- Los municipios podrán aplicar **tasas** a vehículos que superen los límites establecidos **para las ZBE**. Se garantizan excepciones para vehículos de auxilio en vías públicas adscritos al REAV.

## 4. FOMENTO DE LA INDUSTRIA A TRAVÉS DE LA INNOVACIÓN

### ESPACIO CONTROLADO DE PRUEBAS PARA LA MOVILIDAD - SANDBOX

La Ley crea un **régimen jurídico de sandbox o espacio controlado de pruebas** que permite a entidades públicas o privadas solicitar la prueba de nuevas tecnologías, servicios o infraestructuras de movilidad bajo condiciones reguladas.



Los proyectos que se presenten al espacio controlado de pruebas deberán incorporar soluciones innovadoras en el ámbito de la movilidad, especialmente en aquellos casos en los que la regulación vigente aún no ofrece una cobertura específica. Asimismo, deberán encontrarse **en una fase de desarrollo suficientemente avanzada** que permita la realización de pruebas en el corto plazo.

Las solicitudes son evaluadas por una Comisión de personas expertas en movilidad (3 meses desde la recepción de la solicitud), el cual emite un informe motivado proponiendo la **admisión o inadmisión del proyecto**.

Los proyectos no son admitidos cuando se cumplan los siguientes casos:



- que **no cumplan los criterios de admisión** o cuya ejecución resulte inviable o desaconsejable.
- cuyos **objetivos coincidan** con otros ya aprobados o en fase de pruebas.
- promovidos por entidades que hayan participado, en los **dos años anteriores**, en proyectos piloto interrumpidos o finalizados anticipadamente.

Los proyectos no admitidos por coincidencia de objetivos podrán volver a solicitar su admisión si el proyecto previo se interrumpe y, de forma excepcional, también podrán admitirse aquellos que acrediten haber subsanado deficiencias anteriores y adoptado medidas técnicas, organizativas y de gestión adecuadas. Una vez admitidos, los proyectos podrán probar soluciones innovadoras de movilidad en entornos regulados, mediante exenciones temporales o protocolos específicos.

Las empresas podrán incurrir en infracción durante el desarrollo de los proyectos piloto por incumplimientos de las condiciones de admisión, de las obligaciones exigidas para su ejecución, del uso adecuado de los datos personales y de la protección de los participantes, quedando sometidas al régimen sancionador correspondiente.

### VEHÍCULO AUTOMATIZADO

La Ley establece un marco claro para **la incorporación de vehículos automatizados en el sistema de transportes**, priorizando la seguridad física y cibernética, la eficiencia y la sostenibilidad ambiental. Además, garantiza que el desarrollo de esta tecnología respete los derechos de las personas y la protección de sus datos, promoviendo soluciones inclusivas, accesibles y no discriminatorias.

Los trámites para la incorporación de este tipo de vehículos se realizarán a través de la **Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA)**, la cual constituye una ventanilla única para los interesados.

Para el sector empresarial, la normativa **fomenta la colaboración público-privada** en la regulación y el despliegue de vehículos automatizados, ofreciendo oportunidades para participar preferentemente en espacios controlados de pruebas con proyectos que cuenten con este tipo de vehículos.

Finalmente, para favorecer su integración progresiva en el mercado, los requisitos y condiciones de las autorizaciones para el transporte de personas y mercancías por carretera se adaptarán a las características de los vehículos automatizados.

## 5. CRONOGRAMA

2026



### Q1

- Objetivos vinculantes de aumento de energías renovables y reducción de la intensidad de emisiones en el transporte.
- Desarrollo de incentivos para la renovación del parque de automoción español
- Plan de choque ferroviario, plan de atención urgente a los pasajeros y protocolo de análisis de incidencias en la red ferroviaria.
- Formalización de los servicios ferroviarios traspasados a las comunidades autónomas.
- Implantación de un régimen para la conexión de viajeros entre Soria y la estación de alta velocidad de Calatayud.

### Q2

- Entrega de la información sobre la capacidad de la red para instalar puntos de recarga.
- Publicación del mapa nacional de capacidad de la red eléctrica.
- Mecanismo para la alimentación de demandas de consumos a través de redes de transporte con funciones de distribución
- Inventario de infraestructuras y servicios disponibles de los puertos el estado.
- Estrategia de financiación del transporte público.
- Informe diagnóstico sobre la situación jurídica y operativa de los servicios de transporte a demanda.

### Q4

- Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.
- Disponibilidad de un Plan de Movilidad Sostenible simplificado de entidades locales.
- Definición del alcance y la metodología del calculo de huella de carbono para los puertos.
- Aprobación de los objetivos estimados de reducción GEI hasta 2030 de acuerdo con el incremento estimado del uso del transporte ferroviario de mercancías previsto en «Mercancías 30».
- Publicación de la información sobre puntos de recarga eléctrica de acceso público.
- Actualización de las normas e instrucciones técnicas necesarias para la preseñalización y de servicios el pictograma correspondiente.
- Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera Las bases reguladoras correspondientes a las subvenciones a los costes operativos de la prestación del servicio
- Desarrollo del Modo de utilización de los datos del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal.
- Desarrollo Aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte – condiciones y potestades de supervisión y resolución de conflictos.
- Estudio, desde un punto de vista técnico, de la racionalización del uso de los vuelos cortos .
- Estudio de nuevos servicios ferroviarios para la movilidad cotidiana en Galicia .

2027

### Q3

- Instalaciones que deberán instalar o acreditar un grupo de recarga incluyendo al menos un punto de 150 kW en corriente continua.

### Q4

- Disponibilidad del Plan de Movilidad Sostenible al trabajo.
- Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte
- Marco de actuación portuarios con objetivos de eficiencia energética y reducción de la huella de carbono.
- Metodología para las evaluaciones ex ante y ex post de sus efectos de las inversiones con participación de financiación pública.

2030

- Evaluación de rentabilidad socioeconómica y ambiental de las líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias de competencia estatal puestas en servicio desde el año 2015.

## 6. DESARROLLOS REGLAMENTARIOS PREVISTOS

Desarrollo Reglamentario	Apartado	Responsable
Foro Territorial de Movilidad Sostenible – creación y convocatoria	Artículo 9	MTMS
Consejo Superior de Movilidad Sostenible – composición, estructura y funcionamiento	Artículo 11	MTMS
Consejo Superior de Movilidad Sostenible – informar de supuestos que se determinen reglamentariamente	Artículo 12	MTMS
Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) – condiciones de acceso a la información	Artículo 13	MTMS y SE de Digitalización e IA
Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) – creación composición de la Comisión técnica	Artículo 15	MTMS
Planes Movilidad Sostenible al Trabajo – figura de gestor de movilidad para los centros de trabajo	Artículo 26	-
Suministro de electricidad a aeronaves estacionadas – ampliación de aeropuertos con disponibilidad de servicios/equipos	Artículo 34	MTMS
Cálculo huella de carbono – metodología	Artículo 36	MTMS y MITERD
Obligaciones de servicio público en transportes de competencia estatal – metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica	Artículo 45	MTMS
Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia – condiciones y excepciones de la publicación de los resultados de las evaluaciones ex ante y ex post.	Artículo 50	MTMS
Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales – umbrales de rentabilidad mínima exigida	Artículo 52	MTMS
Contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano e interurbano – términos de financiación	Artículo 55	-
Recursos del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ) – términos de financiación	Artículo 57	-
Subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros – condiciones para municipios no incluidos.	Artículo 58	-
Subvenciones para la financiación de costes operativos – metodología cálculo de la subvención	Artículo 59	-
Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas (OFVA) – términos de gestión	Artículo 82	DGT
Modo de utilización de los datos del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. (05/12/26)	Artículo 91	MTMS
Aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de información y venta en el transporte – condiciones y potestades de supervisión y resolución de conflictos. (05/12/26)	Artículo 92	MTMS y CNMC
Composición de la Sección Transversal de Formación y Capacitación	Artículo 93	-
Nodos logísticos de importancia estratégica estatal – términos para considerar cuando es significativo	Artículo 97	-
Nodos logísticos de importancia estratégica estatal – umbrales y criterios	Artículo 97	-
Incentivos para la renovación del parque de automoción español – desarrollo del plan de renovación (05/03/26)	DA21	-
Mecanismo para la alimentación de demandas de consumos a través de redes de transporte con funciones de distribución (05/06/26)	DA 38	-

