

La Ley de movilidad sostenible y sus implicaciones en materia de igualdad

Margarita Miñarro Yanini

*Catedrática de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social.
Universitat Jaume I (Castelló, España)*

*Directora de la Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF
myanini@dtr.uji.es | <https://orcid.org/0000-0001-8411-3595>*

Hay que dejar el camino social alquitranado porque en él se nos quedan pegadas las pezuñas.

M. Chinato

(Ama, ama, ama y ensancha el alma)

In memoriam Robe Iniesta (Hasta siempre, siempre, siempre)

1. El día 4 de diciembre se publicaba en el BOE la [Ley 9/2025, de 3 de diciembre](#), de movilidad sostenible. Se trata de una norma que ha tenido una tramitación complicada, empezando por que, estando en fase de proyecto de ley, quedó aparcada por la convocatoria de elecciones generales, en mayo de 2023. Con todo, su recuperación tampoco supuso que su tramitación haya sido sencilla y fluida, sino todo lo contrario. En este sentido, a la tensión política y parlamentaria que ya es habitual, se sumaron las críticas y la falta de apoyos, entre otros, del grupo en el Congreso de Podemos, al considerar, básicamente, que la norma carecía de la necesaria ambición y, en consecuencia, que se quedaba corta en cuanto a sus objetivos en la lucha frente al cambio climático.

El día 4 de diciembre se publicaba en el BOE la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de movilidad sostenible. Se trata de una norma que ha tenido una tramitación complicada, empezando por que, estando en fase de proyecto de ley, quedó aparcada por la convocatoria de elecciones generales, en mayo de 2023

En cualquier caso, era preciso aprobar la norma por diversos motivos. Entre ellos se encuentra, sin duda, la necesidad de desarrollar adecuadamente el derecho a la movilidad, del que, como destaca la parte preliminar de la norma, dependen importantes decisiones de las personas, como el lugar de residencia y de trabajo, así como la efectividad de derechos como la educación, la sanidad, la cultura y, en un plano más general, el disfrute del tiempo de ocio. A ellos habría que sumar la seguridad en el transporte, en general, que en relación con el ámbito laboral se vincula con la prevención de riesgos laborales en los desplazamientos, además del derecho a disfrutar de un medio ambiente saludable ([art. 45 Constitución española –CE–](#)). Asimismo, urgía su adopción debido a la urgencia de reducir el elevado porcentaje del 33 % de emisiones de gases de efecto invernadero que genera el sector del transporte en España. También, en fin, porque de ello dependía que España recibiera la nada despreciable cifra de 10.000 millones de euros de los fondos europeos *Next Generation*.

Es por ello por lo que, a fin de suscitar el consenso suficiente para su aprobación, se incorporaron en el texto 12 enmiendas propias y 18 transaccionales, que mejoran ciertamente la dimensión medioambiental de la ley.

2. Con todo, si la tramitación de esta norma ha sido compleja, más lo es su contenido. En cualquier caso, lo cierto es que difícilmente podía ser de otra manera, dado que establece un verdadero sistema de movilidad sostenible para España que ha de garantizar la movilidad en todo el país y que también debe suponer la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivados del transporte, con todo lo que ello implica. Además, se trata de una materia con importantes implicaciones económicas, sociales y medioambientales, así como financieras.

Esta complejidad se aprecia ya en su [artículo 1](#), al definir los objetivos de la ley, que se estructuran técnicamente en dos niveles.

Así, como primer nivel, prevé en su apartado 1 el objetivo general de

[...] 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 co-

A fin de suscitar el consenso suficiente para su aprobación, se incorporaron en el texto 12 enmiendas propias y 18 transaccionales, que mejoran ciertamente la dimensión medioambiental de la ley

Si la tramitación de esta norma ha sido compleja, más lo es su contenido. En cualquier caso, lo cierto es que difícilmente podía ser de otra manera, dado que establece un verdadero sistema de movilidad sostenible para España que ha de garantizar la movilidad en todo el país y que también debe suponer la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivados del transporte, con todo lo que ello implica

hesión 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.

Con todo, seguidamente, fija un segundo nivel, constituido por seis concretos –aunque amplios– y heterogéneos objetivos, que especifican aspectos determinados que se integran en dicho objetivo general, y que se considera son muy representativos de las directrices y contenido de la ley. Estos, básicamente, son: establecer los principios generales del sistema (apdo. a); promover un sistema de transporte multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente (apdo. b); ofrecer los instrumentos necesarios para que las Administraciones públicas implanten y desarrollen el sistema de movilidad (apdo. c); reforzar los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas de infraestructura, transporte y movilidad (apdo. d); establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano regido por los principios de equidad, eficiencia, igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad (apdo. e), e impulsar la descarbonización del transporte y la movilidad que contribuya a alcanzar la neutralidad climática en 2050 (apdo. f), a cuyo efecto, prevé que el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima incluya objetivos concretos y cuantificables de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte para 2030 y 2040 respecto al nivel de 1990, precisando que la actualización de objetivos únicamente puede elevarse en las sucesivas revisiones de dicho plan, en los términos previstos en la [Ley 7/2021](#), de cambio climático, que es la que los regula.

Sin duda, el amplio y variado elenco de definiciones que incorpora ([art. 2](#)), que asciende a 34 –y que podría ser aún mucho más largo, pues no integra todos los «términos clave», como es el caso del reiterado «transporte intermodal»–, es ilustrativo de la complejidad y necesaria articulación, así como de las muchas implicaciones que presenta el sistema de movilidad sostenible diseñado por la norma.

3. Es imposible incluir en este editorial un análisis, siquiera somero, del contenido concreto de esta norma, por lo que, en este plano general, solo se dará cuenta de su estructura.

Se trata de una norma extensa, integrada por 110 artículos, 38 disposiciones adicionales, 10 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 22 disposiciones finales, a las que se suman 2 anexos. Por lo que respecta al texto articulado, la regulación del nuevo modelo de movilidad sostenible se ordena a lo largo de sus 9 títulos. El [título preliminar](#) integra

El amplio y variado elenco de definiciones que incorpora ([art. 2](#)), que asciende a 34 –y que podría ser aún mucho más largo, pues no integra todos los «términos clave», como es el caso del reiterado «transporte intermodal»–, es ilustrativo de la complejidad y necesaria articulación, así como de las muchas implicaciones que presenta el sistema de movilidad sostenible diseñado por la norma

las llamadas «Disposiciones generales», que incluyen las cuestiones básicas y generales. El **título I** se refiere al «Sistema General de Movilidad Sostenible», y en él se examina qué es y cuáles son los objetivos del sistema de movilidad sostenible, se define orgánica e instrumentalmente y se establecen las reglas de financiación. El **título II**, rubricado «Fomento de la movilidad sostenible», se estructura en 2 capítulos, relativos a las bases de la movilidad sostenible y a su planificación y gestión, respectivamente, incluyendo este último cuatro secciones sobre instrumentos, movilidad urbana e inclusiva, medidas complementarias e información y gestión ambiental y de la energía en el transporte. El **título III**, relativo a la «Planificación y gestión de infraestructuras para el transporte y los servicios de transporte», está integrado por 3 capítulos relativos, respectivamente, a la provisión de servicios de transporte terrestre de personas y de movilidad, y obligaciones de los servicios públicos y planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal. El **título IV**, referido a la «Contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible», establece las reglas, cauces, procedimientos, cuantías y límites de financiación, así como una referencia a las subvenciones para proyectos de mejora de la movilidad. El **título V**, rubricado «Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad», que es el más extenso, integra 4 capítulos, relativos al espacio controlado de pruebas para la movilidad, el vehículo automatizado, la digitalización y datos abiertos, y las necesidades formativas del sector de transporte y movilidad. El **título VI** se refiere a la «Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística», tema clave para la actividad económica y el abastecimiento de la ciudadanía. El **título VII** trata la «Participación pública y transparencia», ejes esenciales de la acción pública. El **título VIII**, en fin, incluye el «Régimen sancionador», que integra diversas infracciones leves y graves.

Como ya se ha apuntado, se trata, sin duda, de una materia de enorme trascendencia, además de medioambiental y económica, sociolaboral. En este último sentido, incluye 2 preceptos clave, que son el artículo 26 y la disposición transitoria primera, aunque también contiene importantes referencias laborales en otros preceptos. A destacar, el **artículo 5.4 b)** que establece como principio rector de las Administraciones públicas en materia de movilidad sostenible respecto de los sistemas de transporte y movilidad el fomento de «una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social». Otros preceptos relevantes en esta línea son los artículos **2.1, apartados k) y s), 7 h), 18, 19, 25, 27.4, 29.1, 106.2 a)**, y las disposiciones adicionales **sexta** y **vigesimoséptima** y la **disposición transitoria primera**, entre otras.

Se trata, sin duda, de una materia de enorme trascendencia, además de medioambiental y económica, sociolaboral. En este último sentido, incluye 2 preceptos clave, que son el artículo 26 y la disposición transitoria primera, aunque también contiene importantes referencias laborales en otros preceptos

4. Tras el artículo 25, relativo a los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, el artículo 26 establece la obligación, tanto de las empresas como de las entidades pertenecientes al sector público, de disponer de planes de movilidad sostenible, que son un

[...] conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes (art. 2.1 s).

Estos deben adoptarse preceptivamente cuando los centros de trabajo ocupen más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno (apdo. 1). Este parámetro, recogido en la ley como consecuencia de una enmienda, reduce de manera significativa el que se recogiera en las fases previas de la tramitación de la norma, que ascendía a 500 trabajadores o 250 por turno. No obstante, continúa siendo elevado, dado que en España las pymes suponen un 99,8 % del total de las empresas, y también incomprensible, puesto que la gama de medidas que pueden establecer los planes de movilidad sostenibles es muy amplia e incluye algunas sumamente sencillas de implantar y de bajo coste.

Estos deben adoptarse preceptivamente cuando los centros de trabajo ocupen más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno (apdo. 1). Este parámetro, recogido en la ley como consecuencia de una enmienda, reduce de manera significativa el que se recogiera en las fases previas de la tramitación de la norma, que ascendía a 500 trabajadores o 250 por turno

El precepto establece la necesidad de evaluar el nivel de implantación de las medidas que integren estos planes, indicando que, en todo caso, debe hacerse un informe a los 2 años de su aprobación, que ha de repetirse cada 2 años (apdo. 2).

Asimismo, indica que es la representación unitaria de la empresa quien debe negociar el plan, correspondiendo al Consejo Rector en caso de que se trate de cooperativas. No obstante, como regla subsidiaria, para el improbable –dado el tamaño de las empresas obligadas– caso de que no exista representación legal, la norma prevé la creación de una comisión negociadora *ad hoc*, constituida por la representación de la empresa y los sindicatos más representativos y los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio, en proporción a su representatividad y garantizando la representatividad de todos los sindicatos legitimados.

Por lo que respecta al contenido del plan (apdo. 3), la norma indica que debe incluir «soluciones de movilidad sostenible», e incorpora un elenco ejemplificativo de posibles medidas, como son el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas

emisiones, soluciones de movilidad compartida y colaborativa, soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones o el teletrabajo, entre otros, así como, más ampliamente, medidas de seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, previendo el desarrollo de acciones formativas en esta materia. Es de destacar, respecto de las concretas medidas indicadas, que con ellas se ha de procurar la seguridad en el transporte y la reducción de emisiones. Con carácter general, ambos objetivos se cumplen en todas ellas, si bien respecto de la última –teletrabajo–, aunque es indudable que se trata de una medida efectiva en aras de la seguridad en el desplazamiento, pues al evitarlo elimina todo riesgo, no puede decirse, o al menos no con carácter general, que constituya realmente una medida de mitigación, dado el uso intensivo de dispositivos electrónicos e internet que comporta.

Dado que se trata de un instrumento que, a efectos prácticos, pone el foco en la realidad del movimiento de personas en torno al centro de trabajo, más que a su vínculo concreto, tiene en cuenta no solo a las personas trabajadoras, sino también a visitantes, proveedores o cualquier persona que pueda acceder al centro de trabajo. Se trata, además, de una pieza integrada dentro del sistema de movilidad sostenible, razón por la cual debe tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro y, en su caso, los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por la Administración en materia de transportes y movilidad. La norma hace referencia, muy crípticamente, a la posibilidad de establecer por vía reglamentaria la figura del «gestor de movilidad» para estos centros de trabajo (apdo. 4). Aunque no lo indica, previsiblemente su función sería la coordinación de desplazamientos en el centro de trabajo, y en relación con el más amplio entramado de planes de otros centros de trabajo próximos, así como planes territoriales implicados. En cualquier caso, dada la inexistencia de indicaciones normativas al respecto, para conocer realmente la configuración y funciones que el legislador, en su caso, quiere atribuirle habrá que esperar al eventual desarrollo reglamentario.

Con las concretas medidas indicadas se ha de procurar la seguridad en el transporte y la reducción de emisiones. Con carácter general, ambos objetivos se cumplen en todas ellas, si bien respecto de la última –teletrabajo–, aunque es indudable que se trata de una medida efectiva en aras de la seguridad en el desplazamiento, pues al evitarlo elimina todo riesgo, no puede decirse, o al menos no con carácter general, que constituya realmente una medida de mitigación, dado el uso intensivo de dispositivos electrónicos e internet que comporta

Dado que se trata de un instrumento que, a efectos prácticos, pone el foco en la realidad del movimiento de personas en torno al centro de trabajo, más que a su vínculo concreto, tiene en cuenta no solo a las personas trabajadoras, sino también a visitantes, proveedores o cualquier persona que pueda acceder al centro de trabajo

Por lo demás, en relación con el [Real Decreto 214/2025](#), por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y por el que se establece la obligación del cálculo de la huella de carbono y de la elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, que obliga a medir la huella de carbono, el precepto establece la eventual –y siempre controvertida– compensación de la huella de carbono para la movilidad que genere gases de efecto invernadero que no se hayan podido evitar.

En fin, si coincidieran en un mismo lugar varios centros de trabajo que, por número de personas trabajadoras, deben disponer de plan de movilidad sostenible, lo que será frecuente, dada la concentración de la actividad empresarial en áreas industriales, habrán de adoptarse mecanismos de coordinación que supondrán intercambio de información y aplicación de soluciones de movilidad sostenible (apdo. 6).

También se introduce en la norma la categoría de «centros de alta ocupación» (apdo. 5), que son los que emplean a más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes. Estos deben establecer medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta o en la jornada laboral y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa, incluyendo herramientas para facilitar la recarga de vehículos eléctricos. En estos casos, tales obligaciones serán objeto de control administrativo a fin de garantizar su cumplimiento.

Una medida a la que se presta una atención especial en el precepto es la entrega de bonos o tarjetas de transporte a las personas trabajadoras (apdo. 7). Se considera que este es un cauce de cumplimiento muy interesante, por sencillo y eficaz, muestra que las medidas de movilidad no necesariamente han de ser de implantación compleja ni suponen un gran gasto para la empresa, y que, por ello, deberían haberse extendido a todas las empresas con independencia de su plantilla.

En fin, los planes de movilidad sostenible al trabajo y sus parámetros e indicadores esenciales han de registrarse en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), que es un instrumento digital creado por esta ley ([art. 13](#)) con objeto de centralizar la información sobre movilidad.

5. En cuanto a la [disposición final tercera](#), su objeto es acomodar el contenido del artículo 85.1 del Estatuto de los Trabajado-

Medida a la que se presta una atención especial en el precepto es la entrega de bonos o tarjetas de transporte a las personas trabajadoras (apdo. 7). Se considera que este es un cauce de cumplimiento muy interesante, por sencillo y eficaz, muestra que las medidas de movilidad no necesariamente han de ser de implantación compleja ni suponen un gran gasto para la empresa, y que, por ello, deberían haberse extendido a todas las empresas con independencia de su plantilla

res a la nueva obligación de negociar planes de movilidad sostenible. En este sentido, se incorpora en este precepto el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la Ley 9/2025, de movilidad sostenible. La referencia es más amplia, pues alude a su objetivo y los medios para alcanzarlo –buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo–, si bien se considera que con la referencia al alcance y contenidos de la ley tales especificaciones resultan superfluas.

6. Otro aspecto muy destacable de la [Ley de movilidad sostenible](#), con evidente incidencia social e incluso sociolaboral, son las referencias que realiza a la igualdad. Estas, además de ser reiteradas, responden a diversas dimensiones de la igualdad. Así, desde un plano general, establece como uno de los ejes del sistema de movilidad que diseña la norma su desarrollo «en beneficio de las generaciones actuales y futuras, la prosperidad económica, la cohesión social, el equilibrio territorial y la calidad de vida y la igualdad de género, evitando situaciones de pobreza de transporte» ([art. 4.5](#)). Señala así varias de las dimensiones de la igualdad, o aspectos conexos, que establece la norma, si bien el posterior desarrollo normativo incluye también otras distintas.

Una de las vertientes apuntadas es el muy complejo y controvertido aspecto de la igualdad en materia de movilidad en relación con el territorio. Las desigualdades territoriales en la movilidad y el transporte no solo suponen que existan peores condiciones de movilidad en zonas rurales respecto de las urbanas, sino que afectan también, más ampliamente, a ciertos territorios. Así, la ventaja que representa para ciertas zonas la estructura radial de la red de carreteras y ferrocarriles de España, y el privilegio que desde siempre han tenido las áreas territoriales con mayor actividad industrial y económica, todavía constituyen la innegable realidad en la España actual.

Ya en el [preámbulo](#) de la norma, el legislador expresa la necesidad de que el Estado asegure que el derecho a la movilidad sostenible se ejerza en condiciones de igualdad en todo el territorio nacional. Esta exigencia no es debida únicamente a la importancia intrínseca de este derecho, sino a que de él depende la efectividad de otros derechos constitucionales. Cita la norma la libre circulación por el territorio nacional ([art.19 CE](#)), y

Las desigualdades territoriales en la movilidad y el transporte no solo suponen que existan peores condiciones de movilidad en zonas rurales respecto de las urbanas, sino que afectan también, más ampliamente, a ciertos territorios. Así, la ventaja que representa para ciertas zonas la estructura radial de la red de carreteras y ferrocarriles de España, y el privilegio que desde siempre han tenido las áreas territoriales con mayor actividad industrial y económica, todavía constituyen la innegable realidad en la España actual

los derechos a la educación (art. 27 CE), al trabajo (art. 35 CE), a la protección de la salud (art. 43 CE) y a disfrutar de un medioambiente adecuado para el desarrollo de la persona (art. 45 CE), aunque sin duda no es este un listado exhaustivo, pues la movilidad incide en muchos otros derechos constitucionales. Este fundamento determina que numerosos de los preceptos de esta norma se hayan dictado en virtud de la competencia exclusiva del Estado que se considera más esencial, por ello establecida en el primer apartado del artículo 149.1, como es la de establecer las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos constitucionales, como señala la disposición final octava. La norma incorpora desarrollos relativos a esta dimensión con relación a diversos aspectos concretos.

Así, entre los objetivos específicos de la ley, incluye el de establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por, entre otros, los principios de equidad e igualdad (art.1.2 e), cuestión que indudablemente tiene enorme relevancia. Asimismo, incluye la igualdad entre las condiciones que necesariamente debe cumplir la conectividad, definida como la cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar un destino (art. 2.1 g). Por lo demás, también incide en la cohesión social y territorial como eje de la planificación de las políticas de movilidad, «favoreciendo la integración económica y social de todas las personas, con independencia de su lugar de residencia, atendiendo de forma especial a los territorios más despoblados y con alta dispersión poblacional» (art. 5.2). En esa misma línea, en relación con los servicios de transporte y movilidad en desplazamientos intraautonómicos, insta a las Administraciones competentes a que adopten las medidas necesarias para asegurar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, haciendo referencia particular a la necesidad de evitar desigualdades entre zonas urbanas y rurales, y prestando atención especial a que las áreas con riesgo de despoblación dispongan de servicios de transporte adecuados a sus necesidades (art. 40).

Por lo demás, la norma crea un importante instrumento para corregir desigualdades territoriales, el Plan de Convergencia para el Acceso Básico a la Movilidad, que formará parte del Plan Estatal de Infraestructuras y, como este, se incorporará cada año a los presupuestos generales del Estado. Se trata de un plan anual, cuya finalidad es identificar y planificar la corrección –indicando los medios a utilizar, como son inversiones o bonificaciones– de desequilibrios territoriales en materia de transporte en España (disp. adic. trigésimo tercera).

7. Junto con la igualdad relativa a los territorios, la ley incluye también otras dimensiones en relación con la movilidad referidas a grupos de personas, siendo de destacar la amplitud con la que trata de garantizarla. En

La norma crea un importante instrumento para corregir desigualdades territoriales, el Plan de Convergencia para el Acceso Básico a la Movilidad, que formará parte del Plan Estatal de Infraestructuras y, como este, se incorporará cada año a los presupuestos generales del Estado

este sentido, aunque se incide particularmente en la igualdad de género tanto en los preceptos más generales (art. 4.5) como en algunas rúbricas, lo cierto es que la norma persigue la proscripción de desigualdades también con relación a otros factores. En este último sentido, se establece la igualdad como principio rector del sistema, proyectado en relación con numerosos factores. Así, aunque bajo el específico subtítulo «Perspectivas de género e igualdad de trato y no discriminación», prevé el deber de que los sistemas de transportes y movilidad velen por la igualdad de trato y prevengan la discriminación de las personas por cualquier circunstancia social, y en particular por razón de sexo, edad, discapacidad, movilidad reducida, origen racial o étnico, lengua, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica (art. 5.3).

Aunque se incide particularmente en la igualdad de género tanto en los preceptos más generales (art. 4.5) como en algunas rúbricas, lo cierto es que la norma persigue la proscripción de desigualdades también con relación a otros factores

Como desarrollo de dicho principio, también bajo la rúbrica «Perspectivas de género e igualdad de trato y no discriminación en la movilidad», también restrictiva a la vista del contenido del precepto, establece la obligación de las Administraciones públicas de analizar las políticas desarrolladas en esta materia para detectar problemas de acceso a los transportes por razón del sexo, la edad o el poder adquisitivo, u otras circunstancias sociales relevantes (art. 31.1). Como correlato lógico de dicho análisis, se prevé la adopción de las medidas que sean necesarias para evitar dichos óbices para la igualdad. Se recomienda, a tal efecto, en particular, el establecimiento de indicadores de seguimiento, que junto con el análisis y las medidas adoptadas deben incluirse en el plan de movilidad sostenible (art. 31.3). Su objetivo es evitar cualquier discriminación directa o indirecta por cualquier circunstancia o condición social y, en particular, en función de su sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual o identidad de género o situación socioeconómica (art. 31.2), siendo de destacar la gran amplitud con la que esta previsión, de orientación eminentemente práctica, establece la proscripción de discriminaciones en el transporte.

Además de estas referencias a la igualdad en relación con factores variados –aunque con incidencia particular, al menos formal, en la perspectiva de género–, la ley incluye una referencia específica a las personas con discapacidad o movilidad reducida (art. 30). A tal efecto, establece la obligación de las Administraciones públicas de adoptar políticas de movilidad inclusiva (apdo. a).

8. Dada su incidencia directa en el ámbito del trabajo, de especial interés resulta la referencia a la igualdad de género en relación con las necesidades formativas en el sector del transporte. No cabe duda de que, siendo este un ámbito muy masculinizado y en el que existen claras diferencias, incluso barreras, de género, y dada la preocupación por la

igualdad que muestra la norma, el establecimiento de medidas en este sentido era previsible. De este modo, entre las actuaciones orientadas a identificar necesidades educativas del sector que encomienda a la nueva Sección Transversal de Formación y Capacitación –creada en el marco del Sistema General de Movilidad Sostenible–, incluye la de fomentar la adopción de medidas que ayuden a promover un cambio en la cultura empresarial para favorecer una participación más equilibrada de hombres y mujeres en el sector del transporte, como introducir obligaciones en materia de igualdad en las empresas, impulsar el conocimiento en materia de inclusión y accesibilidad universal, realizar cursos de formación sobre igualdad en los equipos directivos, auditorias de género, políticas de conciliación y corresponsabilidad (art. 93.3 e).

En fin, en un afán por extender la exigencia de igualdad de trato y no discriminación a todos los aspectos de la norma, los proyecta como exigencia con relación a cualquier decisión que adopten los órganos o unidades que intervengan en el espacio controlado de pruebas, su Oficina Gestora, las autoridades de supervisión, así como la Comisión de personas expertas en movilidad (art. 79.1).

9. La igualdad es, en fin, un principio fundamental y un derecho, en suma, un «superfactor» que debe proyectarse en todos los ámbitos de la vida y del trabajo, y por ello, como ha quedado expuesto, también en materia de movilidad sostenible. Reflejando dicha relevancia y amplia proyección, el presente número de la revista incluye un monográfico dedicado a la «Igualdad, inclusión y diversidad en las relaciones laborales». En él se incluyen 7 estudios relativos a muy diversos aspectos de la igualdad en el trabajo, que han sido realizados por las profesoras Catalán Mejía, Moreno Solana, Nieto Rojas y Poquet Catalá, y los profesores Arrieta Idiákez, Arroyo Abad y García González, respectivamente. Aunque sería imposible agotar todas las cuestiones que plantea la igualdad en el ámbito laboral en un monográfico, es de destacar la acertada elección de las cuestiones abordadas, no solo por la importancia intrínseca de cada una de ellas, sino porque, consideradas globalmente, alcanzan una muy importante sección de la casi inabordable problemática vinculada a la igualdad en el trabajo. El número se cierra con nuestra tradicional sección de «diálogos con la jurisprudencia», en la que en esta ocasión contamos con los comentarios jurisprudencia-

No cabe duda de que, siendo este un ámbito muy masculinizado y en el que existen claras diferencias, incluso barreras, de género, y dada la preocupación por la igualdad que muestra la norma, el establecimiento de medidas en este sentido era previsible

La igualdad es, en fin, un principio fundamental y un derecho, en suma, un «superfactor» que debe proyectarse en todos los ámbitos de la vida y del trabajo, y por ello, como ha quedado expuesto, también en materia de movilidad sostenible

denciales de las profesoras Moraru y Quintero Lima, y de los profesores Cabeza Pereiro, Cremades Chueca y Todolí Signes. En fin, desde la revista queremos agradecer muy sinceramente su colaboración a los autores y autoras que nos acompañan en este número, y, por supuesto, damos también las gracias a quienes, número tras número, se acercan a nuestras páginas, puesto que con ello dan sentido a nuestro trabajo.

Cómo citar: Miñarro Yanini, M. (2026). La Ley de movilidad sostenible y sus implicaciones en materia de igualdad. *Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF*, 490, 7-18. <https://doi.org/10.51302/rtss.2026.24953>