



NOTA TÉCNICA: PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO (PMST)

Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible — Artículo 26



1. MARCO NORMATIVO

La Ley 9/2025, de 5 de diciembre, de Movilidad Sostenible (en adelante, "la Ley") establece un marco integral para orientar la política de movilidad en España hacia un modelo respetuoso con el medio ambiente, saludable, eficiente, seguro, inclusivo y alineado con la Agenda 2030. La movilidad se reconoce como un derecho social universal.

Referencia legal completa:
Ley 9/2025, de 5 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
BOE núm. 291, de 5 de diciembre de 2025.
Enlace al BOE: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2025-24545>

1.1.- LOS TRES TIPOS DE PLANES DE MOVILIDAD (TÍTULO II)

La Ley regula tres tipos de planes en artículos distintos, con regímenes y plazos propios. No son equivalentes ni intercambiables:

ARTÍCULO	TIPO DE PLAN	OBLIGADOS
Art. 24	Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS / PEMUS)	Municipios y entidades locales
Art. 25	Plan de Movilidad de Grandes Centros de Actividad (PMS)	Polígonos y grandes centros de actividad
Art. 26	Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST)	Empresas con centros de +200 trabajadores

Definición clave (Art. 26): El PMST es un plan de gestión empresarial con dimensión laboral y ambiental. No es un plan urbanístico ni territorial.

2. OBLIGACIONES PARA EMPRESAS — ARTÍCULO 26

2.1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PLAZOS

Están obligadas a disponer de un PMST las empresas públicas o privadas cuyos centros de trabajo cuenten con:

- Más de 200 personas trabajadoras, o
- Más de 100 personas trabajadoras por turno, cuyo centro habitual sea dicho centro de actividad.

El umbral se calcula por centros de trabajo, no a nivel corporativo, teniendo en cuenta exclusivamente el número de trabajadores adscritos a un determinado centro de trabajo.

Fecha límite: 5 de diciembre de 2026

El plazo es de 12 meses desde la entrada en vigor de la Ley. Las empresas deben tener el plan aprobado y negociado antes de esta fecha.

La Ley podrá aplicarse también a otras entidades del sector público si así lo establece la Administración competente en materia de transporte y movilidad de cada ámbito territorial.

2.2.- PERSONAL INCLUIDO EN EL PLAN

El PMST debe contemplar a todas las personas que se desplazan al centro de trabajo, incluyendo:

- Personas trabajadoras propias del centro.
- Personal de empresas subcontratadas que prestan servicios en el centro (p. ej., servicios de limpieza, seguridad, catering).
- Visitantes, proveedores y cualquier otra persona que acceda regularmente al centro.

Ejemplo: si una empresa propietaria de un edificio alberga a subcontratistas con más de 200 empleados totales en ese centro, la empresa propietaria es la responsable de incorporarlos a su propio PMST.

2.3 CENTROS DE ALTA OCUPACIÓN (CRITERIOS REFORZADOS)

Los centros con más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes están sujetos a requisitos adicionales:

- Incluir medidas para reducir la movilidad en horas punta.
- Promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de movilidad colaborativa.
- Impulsar la movilidad activa (a pie, en bicicleta).
- Incorporar infraestructura de recarga pública o privada para vehículos eléctricos.
- Analizar los flujos de entrada y salida en horas punta con especial detalle.

Para estos centros, la justificación del teletrabajo como medida de movilidad debe estar suficientemente documentada en función de la política de empresa. La Ley prevé que tal justificación sea cada vez más exigente.

2.4.- VIGENCIA Y SEGUIMIENTO

La Ley no establece explícitamente la vigencia del PMST, pero se recomienda una duración de 5 años. En cuanto al seguimiento:

- Informe de seguimiento bianual obligatorio: a los 2 años desde la aprobación del plan y cada 2 años de vigencia.
- El informe debe evaluar el nivel de implantación de las actuaciones, los indicadores de resultados y la efectividad de las medidas.
- Se recomienda también una revisión semestral interna del cumplimiento de los indicadores.
- Debe presentarse a la autoridad competente de cada comunidad autónoma.

3. NEGOCIACIÓN CON LA REPRESENTACIÓN LEGAL DE LOS TRABAJADORES (RLT)

El PMST debe ser objeto de negociación con la representación legal de los trabajadores (RLT) del centro. El cumplimiento legal se acredita cuando el plan queda aprobado con la RLT antes del 5 de diciembre de 2026.

SITUACIÓN	CÓMO PROCEDER
Existe representación sindical en el centro	Negociar directamente con la representación del centro de trabajo (no la corporativa, salvo que coincidan).
No existe representación sindical	Crear una comisión negociadora paritaria entre dirección y representantes de los sindicatos más representativos del sector. La empresa convoca a los sindicatos representativos, que nominan a sus representantes.
Plan ya elaborado, pendiente de negociación	Informar formalmente a la RLT de que se va a iniciar el proceso. Facilitar el plan para revisión y convocar reunión para negociar las medidas.
Sin acuerdo antes de la fecha límite	Dejar constancia en acta de que no se ha alcanzado acuerdo y continuar. La ley no bloquea la aprobación por falta de acuerdo; lo importante es acreditar que se ha intentado.

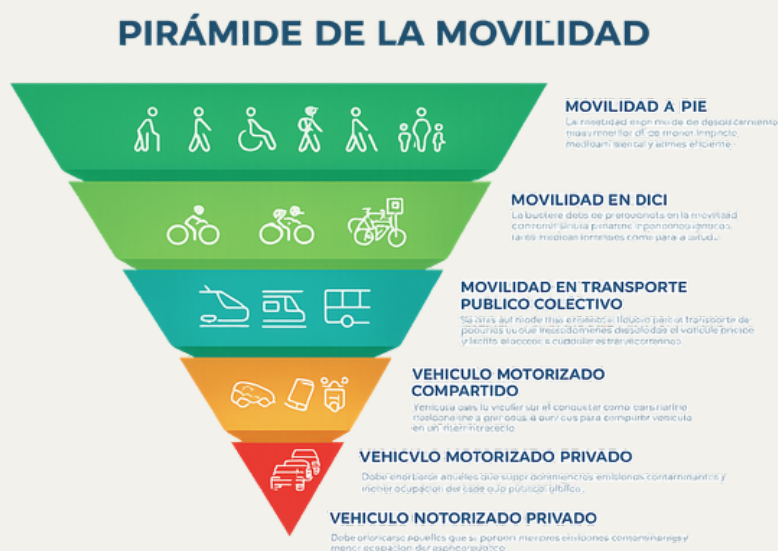
3.2.- RECOMENDACIONES PRÁCTICAS

- Implicar a la RLT en el momento de la definición de medidas, no necesariamente desde el inicio del diagnóstico, para evitar dilaciones innecesarias (p. ej., desacuerdos sobre el diseño de la encuesta).
- Comunicar formalmente el inicio del proceso: informar por escrito de que se va a realizar el diagnóstico y que, sobre sus resultados, se abrirá la negociación de medidas.
- Documentar todas las reuniones y avances mediante actas. Las actas son la evidencia de la negociación de buena fe.
- Si el plan ya existe y la RLT lo ha revisado y dado su visto bueno, también se cumple el requisito legal.

4. CONTENIDO DEL PMST

4.1.- JERARQUÍA DE SOLUCIONES: LA PIRÁMIDE DE LA MOVILIDAD

El plan debe priorizar las soluciones de movilidad siguiendo el principio de jerarquía establecido en el artículo 28 de la Ley. La pirámide sitúa las opciones más sostenibles y saludables en la cima:



De arriba hacia abajo: movilidad a pie → movilidad en bicicleta → transporte público colectivo → vehículo motorizado compartido → vehículo motorizado privado. Por encima de la movilidad a pie estaría el teletrabajo. El plan debe justificar, en función del diagnóstico, las razones por las que determinadas opciones de la parte superior de la pirámide no son viables para el contexto del centro.

4.2.- CONTENIDO MÍNIMO OBLIGATORIO

- Soluciones de movilidad sostenible priorizadas según la pirámide (Art. 28).
- Medidas de mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes in itinere, con formación específica.
- Medidas que incluyan tanto para el personal propio como para el externo (visita, proveedores, subcontratas).
- Alineación con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio donde se ubica el centro.
- Indicadores de seguimiento (KPIs) con *baseline* y objetivos de al menos a 2 años.
- Plan de acción con medidas existentes y nuevas, plazos y responsables.

4.3 KPIS Y MÉTRICAS

Cada acción del plan debe tener asociado un indicador de seguimiento. Consideraciones clave:

- El único KPI de control obligatorio es el de accidentes in itinere. Si el cambio modal incrementa los accidentes (p. ej., más desplazamientos en bicicleta o patinete pero sin ofrecer formación), el plan debe incluir medidas correctoras.
- Los KPIs pueden ser cualitativos cuando no sea posible obtener datos cuantitativos anuales.
- La encuesta a empleados proporciona el *baseline*. Se recomienda realizar encuestas anuales; si ya se realiza una encuesta de huella de carbono (alcance 3) con buena tasa de respuesta, puede aprovecharse.
- Objetivo mínimo recomendado de reducción del impacto negativo de la movilidad: al menos un 20% (por debajo de este umbral es considerado como poco significativo).
- Tasa de respuesta mínima orientativa: 30-40%. Si se obtiene un 20% de respuesta, se imputa la huella correspondiente sin posibilidad de extrapolación.

4.4.- RELACIÓN CON LA HUELLA DE CARBONO (GHG PROTOCOL)

Para empresas que calculan su huella de carbono con *GHG Protocol*, la movilidad se encuadra de la siguiente forma:

- Movilidad in itinere (desplazamiento casa-trabajo): corresponde al Alcance 3, categoría 7. El PMST debe mostrar una reducción de esta categoría a lo largo del tiempo.
- Movilidad en horario laboral (viajes de negocio y/o desplazamientos por trabajo entre centros): corresponde a la política de viajes corporativos, no al PMST. Sin embargo, por coherencia estratégica, se recomienda cierta alineación con el PMST y la ley.
- GHG Protocol, categoría 9 (*downstream transportation*): si se dispone del dato de visitantes, se recomienda incluirlo en el PMST aunque no sea obligatorio medirlo.

4.5.- MEDIDAS E INCENTIVOS

Las medidas del PMST deben categorizarse, priorizarse y cuantificarse en coste-beneficio. Herramientas de priorización recomendadas:

- Matriz ICE (Impacto, Confianza, Eficiencia/Coste) para ordenar acciones por relevancia y viabilidad.
- Pirámide de movilidad como criterio rector de categorización.

Incentivos fiscales destacados (Art. 26.7): las empresas pueden ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte gestionadas a través de emisoras de vales de transporte, con las siguientes ventajas:

- Para el empleado: movilidad más económica sin impacto fiscal (no se considera salario en especie hasta 1.500 €/trabajador/año).
- Para la empresa: incentiva el transporte público, mejora la imagen corporativa y contribuye al cumplimiento de la Ley.

5. FASES PARA ELABORAR EL PMST

Fase 0 — Planificación:

- Reunión inicial interna para definir el alcance, centros afectados y equipo responsable.
- Decisión sobre si se designa un gestor de movilidad interno o externo.
- Revisión de la normativa autonómica y municipal aplicable (PMUS, ordenanzas locales).

Fase I — Diagnóstico de la movilidad

El diagnóstico requiere la participación activa de la plantilla. Se recomienda diseñar bien la encuesta antes de lanzarla, explicando su propósito e incentivando la participación (p. ej., sorteo de bicicleta).

Componentes:

- Encuesta a trabajadores propios: patrones de desplazamiento, distancias, medios utilizados, barreras percibidas y preferencias (incluyendo preguntas sobre por qué no se utilizan opciones más sostenibles disponibles).
- Patrones del personal externo: encuesta o recogida de datos a través de subcontratistas.
- Análisis de infraestructuras internas y externas: accesibilidad en transporte público, red viaria, aparcamiento, instalaciones de bicicletas, puntos de recarga, etc.
- Revisión del PMUS municipal y de la legislación autonómica aplicable.

Nota sobre reutilización de encuestas: si en el mismo año se ha realizado una encuesta de *commuting* para el cálculo del alcance 3 con una tasa de respuesta adecuada (30-40%), no es necesario repetirla para el PMST.

Si la empresa tiene varios centros, pero solo uno supera el umbral de 200 empleados, solo ese centro estaría obligado a contar con un PMST; los demás podrían incluirse, pero de forma voluntaria.

Fase II — Definición de objetivos y elaboración del plan

- Establecimiento de objetivos en distintos ámbitos: modal, medioambiental, económico, social y de seguridad vial.
- Categorización de las acciones por tipo y priorización según la pirámide de movilidad.
- Aplicación de la matriz ICE (Impacto, Confianza, Eficiencia) para ordenar las acciones.
- Cálculo del coste-beneficio de cada medida, incluyendo la estimación de reducción de huella de carbono.
- Validación participativa de las medidas y negociación con la RLT.
- Formalización del PMST como documento: medidas, responsables, KPIs, *baseline* y objetivos temporales.

Fase III — Comunicación del plan

Existen actualmente dos vías para registrar y comunicar el PMST:

- Al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA).
- Al municipio correspondiente (en algunas CCAA, a un organismo designado, p. ej. ATM en Cataluña).

Estado del EDIM: El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), plataforma digital prevista para el registro centralizado de los planes y sus KPIs, podría no estar operativa para diciembre de 2026. El Foro Territorial de Movilidad está trabajando en una alternativa. No es obligatorio publicar el plan en la web corporativa, aunque sí se recomienda hacerlo disponible en la intranet.

Actualmente, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha publicado la Estrategia del EDIM, que define el desarrollo del ecosistema de datos de movilidad en España. [Accede a la Estrategia de EDIM aquí.](#)

Adicionalmente, debe realizarse una comunicación interna a empleados: jornadas de sensibilización, webinars o talleres para explicar los objetivos y medidas del plan y cerrar el ciclo con la plantilla encuestada.

Fase IV — Seguimiento

- Revisión periódica del plan, como mínimo cada 2 años (se recomienda también seguimiento semestral interno).
- Seguimiento de los indicadores establecidos frente al baseline.
- Evaluación de la efectividad de las acciones implementadas.
- Revisión y ajuste de los objetivos.
- Elaboración del informe bienal de seguimiento.
- Presentación del informe a la autoridad competente.

6. EL GESTOR DE MOVILIDAD

El artículo 26.4 prevé la posibilidad de designar un gestor de movilidad para los centros de trabajo afectados. Sus características:

- Es voluntario para la empresa, pero debe nominarse formalmente si se designa.
- Puede ser interno (persona de la propia organización) o externo (consultor o empresa especializada).
- En polígonos industriales que actúen como Grandes Centros de Actividad, la figura del gestor de movilidad es obligatoria (Art. 25).

Sus funciones incluyen: diseñar, ejecutar, coordinar, evaluar, reportar y ajustar el plan. Su papel es especialmente relevante para garantizar la coordinación entre los PMST de distintas empresas del mismo polígono o edificio y con el PMUS municipal.

7. COORDINACIÓN ENTRE PLANES DE MOVILIDAD

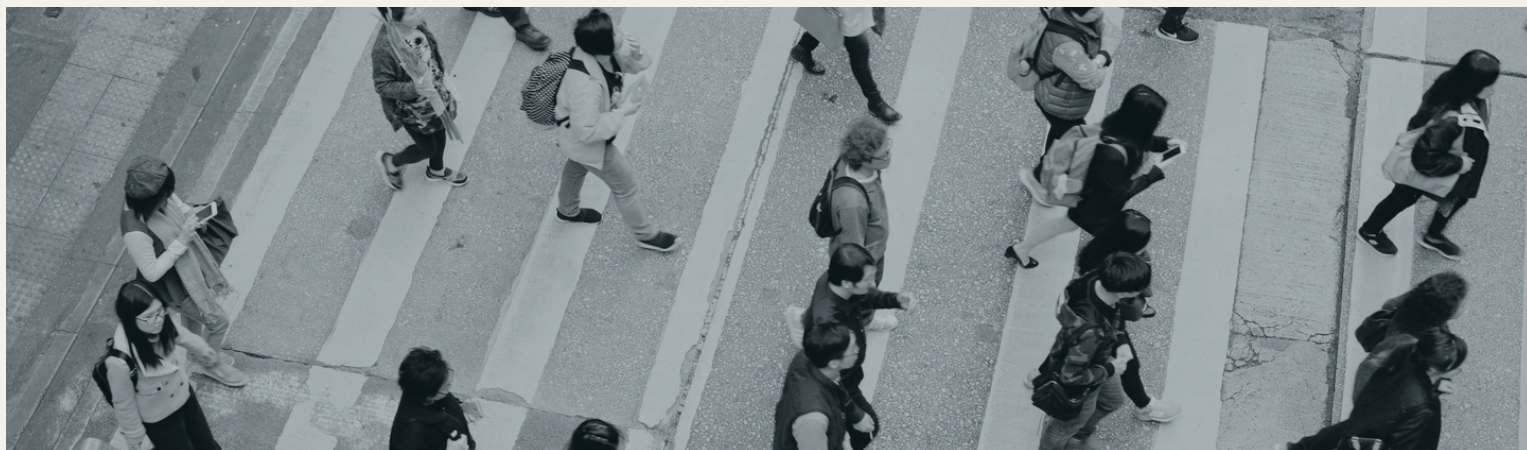
La Ley establece una jerarquía de planes que deben estar alineados. En el caso de centros ubicados en polígonos industriales o parques empresariales, pueden confluir hasta tres niveles:

NIVEL	TIPO DE PLAN	NOTAS CLAVE
1	PMUS (Art. 24)	Plan municipal. Las empresas deben consultar si existen requisitos que les afecten (p. ej., zonas de bajas emisiones).
2	PMS de polígono (Art. 25)	Si el polígono es un Gran Centro de Actividad, debe elaborarse en 18 meses y designar un gestor de movilidad.
3	PMST de empresa (Art. 26)	Cada empresa obligada elabora su propio plan, coordinado con el PMS del polígono y el PMUS.

Cuando varias empresas obligadas comparten un mismo espacio (polígono, edificio), sus PMST deben coordinarse para compartir información y evitar duplicidades, pero no es necesario elaborar un único plan conjunto.

Ejemplo de coordinación: Un polígono industrial (Gran Centro de Actividad) alberga la Empresa 1 (300 empleados) y la Empresa 2 (400 empleados).

- El polígono debe elaborar un PMS global en 18 meses (Art. 25) y nombrar un gestor de movilidad.
- Las Empresas 1 y 2 deben elaborar cada una su PMST (Art. 26.1).
- Las Empresas 1 y 2 deben coordinar sus PMST entre sí (Art. 26.6).
- Todos los planes deben estar alineados con el PMUS del municipio.



8. OTRAS SITUACIONES PRÁCTICAS FRECUENTES

8.1.- CAMBIO DE SEDE

Si la empresa prevé un traslado de sede en los próximos dos años, se recomienda igualmente elaborar el PMST para el centro actual y volver a realizar el diagnóstico completo tras el traslado, dado que el contexto de movilidad puede cambiar sustancialmente.

8.2.- EMPRESAS QUE YA TIENEN UN PLAN ANTERIOR

Las empresas que disponían de un PMST antes de la entrada en vigor de la Ley tienen un plazo de 24 meses desde la entrada en vigor para actualizar el plan a los nuevos requisitos (negociación con RLT, inclusión de personal externo, formación en seguridad vial, etc.) y comunicarlo a la autoridad competente en un plazo de 3 meses desde la adopción.

8.3.- NORMATIVA AUTONÓMICA Y LOCAL (ART. 26.9)

Regulados por la normativa de cada comunidad autónoma o municipio. En comunidades con normativa propia en materia de movilidad (como Cataluña o Navarra), debe verificarse si existen requisitos adicionales o distintos plazos.

8.4.- TELETRABAJO COMO MEDIDA DE MOVILIDAD

El teletrabajo figura en la cima de la pirámide de movilidad para los puestos en los que sea técnicamente viable. Las empresas que no lo contemplen como medida deben poder justificarlo de forma sólida; la justificación basada únicamente en política interna es cada vez menos sostenible desde un punto de vista regulatorio.

9. PREGUNTAS FRECUENTES

¿El umbral de 200 empleados es por empresa o por centro?

Por centro de trabajo. Una empresa con 5 centros de 100 empleados no está obligada; solo si algún centro supera los 200 (o 100 por turno).

¿Se incluyen los visitantes en el cómputo de 200?

No. El umbral cuenta exclusivamente las personas trabajadoras habituales del centro.

¿Cuánto debe durar el plan?

La Ley no especifica una duración concreta para el Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo. No obstante, se recomienda establecer una vigencia de cinco años, con una revisión bienal obligatoria que permita evaluar el grado de avance, actualizar las medidas previstas y adaptar el plan a posibles cambios en la organización, la plantilla o los patrones de movilidad.

¿Qué pasa si no hay acuerdo con la RLT antes del 5 de diciembre de 2026?

En caso de que no se alcance un acuerdo con la representación legal de las personas trabajadoras antes del 5 de diciembre de 2026, el plan puede aprobarse igualmente. Para ello, es importante documentar adecuadamente el proceso de negociación, dejando constancia en acta del intento de acuerdo y de los motivos por los que no ha sido posible alcanzarlo. Las evidencias de buena fe negociadora son clave para acreditar que la empresa ha cumplido con sus obligaciones.

¿Dónde se registra el PMST?

Actualmente, el Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo puede registrarse ante el MITMA, el ayuntamiento correspondiente o el organismo autonómico que se designe en cada caso. Está prevista la puesta en marcha del EDIM, una plataforma digital nacional para este tipo de trámites, aunque podría no estar disponible en diciembre de 2026.

¿Es obligatorio publicar el plan en la web?

No existe una obligación legal de publicar el plan en la página web corporativa. Sin embargo, sí se recomienda ponerlo a disposición de la plantilla a través de la intranet u otros canales internos de comunicación, con el objetivo de facilitar su conocimiento, comprensión y aplicación dentro de la organización.

¿Los viajes de negocio están incluidos en el PMST?

No. Los viajes de negocio no forman parte del Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo, ya que corresponden a la política de viajes corporativos y se vinculan, en términos de medición de emisiones, con el Alcance 3, categoría 6. No obstante, por coherencia estratégica, se recomienda alinear ambas políticas para asegurar criterios comunes en materia de movilidad, sostenibilidad y reducción de emisiones.

¿Qué tasa de respuesta mínima se necesita en la encuesta?

Se recomienda alcanzar una tasa de respuesta mínima de entre el 30% y el 40% para que los resultados de la encuesta sean suficientemente representativos. Si la tasa de respuesta se sitúa en torno al 20%, puede imputarse la huella correspondiente a las personas que han respondido, pero no sería recomendable extrapolar los resultados al conjunto de la plantilla.

Fuentes y referencias

Esta nota técnica está elaborada a partir de:

- Ley 9/2025, de 5 de diciembre, de Movilidad Sostenible (BOE núm. 291, 5/12/2025).
- Presentación técnica de Bureau Veritas Iberia: «Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST) 2026».
- Notas tomadas por el equipo de Forética durante la Sesión técnica organizada por Forética, 16 de junio de 2026.

Nota: esta guía no constituye asesoramiento jurídico. Para interpretaciones normativas específicas, se recomienda consultar con asesores legales especializados.



NOTA TÉCNICA: PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO (PMST)

Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible — Artículo 26