



ANDERSEN®

Newsletter

Transporte Movilidad y Logística

20
26

Index

→ Andersen in Spain

ARTÍCULOS

Primeras valoraciones de la nueva Ley de Movilidad Sostenible.	03
La expansión internacional de la logística europea: Ontime como síntoma de una tendencia imparable.	06
La descarbonización del transporte entra en una nueva fase: del apoyo a las flotas terrestres al transporte marítimo.	09
Directiva ESG y Paquete Ómnibus. Sus implicaciones en el sector del transporte.	11
Movilidad aérea urbana: Un horizonte regulatorio cada vez más próximo.	15



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de [este formulario](#).

Primeras valoraciones de la nueva **Ley de Movilidad Sostenible**



Pedro Rubio

Socio | Derecho Público y Regulatorio

✉ pedro.rubio@es.andersen.com

La gran novedad que en materia de movilidad y transporte ha acontecido en el último mes del año ha sido, sin duda, la publicación el pasado 4 de diciembre de 2025 de la nueva Ley de Movilidad Sostenible, Ley 9/2025, de 3 de diciembre.



3

La nueva Ley de Movilidad Sostenible ve la luz después de un largo y debatido proceso tramitatorio, pues debemos remontarnos al 2022 para atisbar el primer borrador de su texto original. Posiblemente fruto de esta complicada tramitación y debate el texto legal incluye, frente a sus 110 artículos, nada menos que 70 disposiciones complementarias, de las cuales hay 38 disposiciones adicionales, 10 transitorias, y 22 finales, lo que no facilita la labor interpretativa de su contenido, obligando a un verdadero esfuerzo analítico el examen de todos los aspectos afectados, que desde luego no es propio de una buena técnica legislativa.

Ejemplo del exceso del uso de técnica regulatoria complementaria es emplear el propio texto de la Ley de Movilidad Sostenible para disponer la recuperación -con efectos desde el 1 de enero de 2026- de la garantía de las indemnizaciones por 15 y 30 minutos de retraso, del 50 % y el 100 % del importe, respectivamente, en los servicios de alta velocidad y larga distancia, disposición que debería tener cabida en otro contexto.

Otro ejemplo es la modificación por norma legal de las normas reglamentarias de inferior rango, como son el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 28 de septiembre de 1990 (disposición final 15^a), o del Real Decreto 244/2019, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica (disposición final 17^a), congelándoles no obstante su rango de normas reglamentarias, cuando en pura técnica regulatoria deberían haberse modificado mediante Real Decreto de igual rango que la norma afectada.



Una vez más, la complejidad normativa parece imponerse a la claridad que debería presidir toda buena técnica legislativa."

No podemos negar que ha sido muy esperada, y deseada, esta nueva regulación, que sin embargo deja gran parte de su contenido a un futuro desarrollo, e incluso, como es el caso de las infraestructuras de movilidad sostenible de competencia estatal, casi a una futura y nueva regulación, pues apenas dedica contenido a ellos la Ley en sus artículos 49 a 54, con una clara vocación de remisión a una o varias normas futuras, sin perjuicio de dedicar su disposición adicional 17ª a declarar de interés general las obras del camino natural “Conexión del Camino Natural Vía Verde Montes de Hierro con Castro Urdiales a través del Túnel de los Herreros (País Vasco y Cantabria)”.

Diremos, no sin sorpresa, que la Ley en gran parte es excesivamente programática, al contener demasiados desiderátums a futura regulación y principios rectores, con el objeto de dar al contenido al denominado “derecho a la movilidad sostenible”, definido en términos tan amplios como el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales, además de atender las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas geográficas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana”.

Dentro del contenido de la nueva ley, y no pudiendo abarcar en este espacio todos los aspectos de su contenido que merecen una valoración, nos gustaría referirnos en particular a algunos de ellos que nos parecen singularmente relevantes.

En primer lugar, nos referimos a la obligatoriedad para centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad, de implementar en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la ley, planes de movilidad sostenible al trabajo, que por supuesto serán objeto de negociación con la representación legal de los trabajadores o, en su caso, con una comisión negociadora constituida al efecto.



Dichos planes incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, y también incluirán medidas relativas a la mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, por lo que se fomentará la formación en ambas vertientes. Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

Por otra parte, descarta singularmente la circunstancia de extender el ámbito del recurso especial en materia de contratación a los contratos de servicio público de transporte regular de viajeros (disposición final 7ª), permitiendo que los actos dictados en sus procedimientos de adjudicación puedan ser objeto de impugnación por este mecanismo.

Por último, debemos destacar especialmente la creación del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), como instrumento digital del Sistema General de Movilidad Sostenible, así como del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible. También destacamos la previsión del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) como herramienta del Sistema General de Movilidad Sostenible que constituye el marco de condiciones orientativas para la planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad.

La nueva ley de movilidad sostenible, su desarrollo e implantación generarán próximos debates y valoraciones.



La nueva ley de movilidad sostenible, su desarrollo e implantación, generarán sin duda futuros debates."

La expansión internacional de la logística europea: **Ontime como síntoma de una tendencia imparable**



Fernando Rasche

Counsel | Derecho Mercantil y M&A

✉ fernando.rasche@es.andersen.com



Fernando Lozano

Socio | Derecho Mercantil y M&A

✉ fernando.lozano@es.andersen.com



La logística europea atraviesa un momento decisivo. La combinación de tensiones geopolíticas, necesidad de resiliencia en las cadenas de suministro y concentración de operadores está acelerando un proceso de **consolidación y expansión internacional** que, lejos de frenarse, se intensifica. Pocas voces reflejan mejor esta transición que la de **Carlos Moreno, CEO y accionista mayoritario de Ontime**, cuya trayectoria—de "tres chicos muy jóvenes con tres vespas" a un operador que este año superará los 1.000 millones de euros—resume las dinámicas del sector.

Del crecimiento orgánico a la consolidación estructural

Moreno lo dice sin rodeos: *"Tenemos un plan muy medido... todos los años analizamos unas 80 compañías con visos de ver las sinergias que nos pueden generar."* Esta frase sintetiza uno de los movimientos clave del sector: **la integración inorgánica como ventaja competitiva**.

En un contexto donde los operadores europeos buscan reforzar su posición ante la fragmentación del mercado, el M&A se ha convertido en herramienta estratégica. La pandemia actuó como catalizador. Tal y como señala el CEO:

“Estábamos muy bien preparados... eso reforzó nuestra posición en el mercado y supimos aprovechar esa ventaja.”

El resultado no es solo crecimiento, sino **capacidad de absorber redes, talento y know-how**, algo esencial para competir en mercados donde DHL, DPDgroup o DB Schenker siguen marcando el ritmo.

Hacia un modelo escalable y exportable

Si la consolidación marca el presente, la internacionalización es la apuesta del futuro. Moreno lo expresa con contundencia:

“Pensamos que es escalable y que los clientes compran nuestro modelo, no compran logística.”

El discurso encaja de lleno con la tendencia europea actual: los operadores buscan no solo transportar mercancía, sino **integrarse como un eslabón más en la cadena de distribución** del cliente. Esto implica acompañar procesos comerciales, servicios de postventa, financiación o atención telefónica. De ahí que el CEO insista:

“Nuestro modelo es convertirnos en un eslabón más dentro de la cadena de distribución.”

En un mercado europeo altamente regulado y con infraestructuras desiguales, disponer de un modelo replicable es hoy un activo estratégico.

Europa como oportunidad: redes, hubs y alianzas

Lejos de considerar el mercado europeo saturado, Moreno identifica un espacio real de expansión: *“Europa no está bien conectada... todavía hay espacio para cuatro o cinco redes como las que queremos montar.”*

Esta visión es compartida cada vez por más operadores medianos del continente, que identifican huecos en:

- ✓ Conectividad transfronteriza eficiente.
- ✓ Servicios integrales más allá del transporte.

- ✓ Redes de carga completa (FTL) fiables.
- ✓ Soluciones de sostenibilidad realistas, no solo declarativas.

Ontime prepara su desembarco europeo a través de un modelo ligero en CAPEX –las **cesiones de marca**, que ya le han funcionado en Iberia– y el establecimiento de **hubs estratégicos**. Como explica Moreno:

“Estamos constituyendo Ontime Europe, arrancando por Países Bajos... uno de nuestros hubs en Europa tendrá que ser en Países Bajos.”

Países Bajos, por conectividad, intermodalidad y acceso al norte de Europa, se consolida como una apuesta lógica que otros operadores igualmente están explorando.

Un sector tensionado: talento, camiones y sostenibilidad

La logística europea encara una tormenta perfecta: escasez de conductores, falta de camiones y exigencias crecientes de sostenibilidad. Moreno lo verbaliza sin ambages:

“Todos los veranos hay menos camiones en el mercado... lo importante ahora es garantizar el servicio porque no hay camiones.”

Esta realidad está provocando que los operadores busquen:

- ✓ Integración de flotas para asegurar capacidad.
- ✓ Formación propia (como anuncia Ontime con su futura escuela sectorial).
- ✓ Soluciones eléctricas eficientes solo donde aportan productividad.
- ✓ Optimización de rutas multinacionales para absorber costes regulatorios y ambientales.

La expansión internacional se convierte así en una estrategia defensiva y ofensiva: permite ganar escala, asegurar capacidad y diversificar mercados.



Nuevas estructuras de capital y profesionalización

La profesionalización del sector también se refleja en la estructura de gobierno y propiedad. Moreno lo afirma de forma casi programática:

“No creo en las empresas familiares; las personas tenemos un papel en un momento determinado.”

Esta filosofía está cada vez más extendida entre los operadores en proceso de expansión, que buscan atraer capital institucional, fondos y socios estratégicos sin depender exclusivamente de estructuras patrimoniales tradicionales.

A medida que surgen operadores paneuropeos de gran tamaño, la tendencia apunta hacia grupos logísticos con gobierno corporativo robusto, métricas de eficiencia global y capacidad de cotizar en mercados públicos. El propio Moreno reconoce ese destino:

“Creemos que nuestro modelo puede escalar... y convertirnos en una compañía de más de 5.000 millones que acabe cotizando en bolsa.”

Conclusión: la logística europea entra en su década decisiva

Ontime no es solo un caso de éxito español: es un ejemplo de la **nueva ola de operadores europeos** que están combinando:

- ✓ Consolidación vía adquisiciones estratégicas.
- ✓ Expansión internacional basada en modelos escalables.
- ✓ Profesionalización del sector y captación de talento.
- ✓ Sostenibilidad realista y operativa.
- ✓ Estructuras corporativas preparadas para atraer capital.

En plena incertidumbre geopolítica, la logística vuelve a demostrar que es uno de los sectores más adaptativos y esenciales para el tejido económico europeo. La entrevista a Carlos Moreno no es solo una historia empresarial: es una radiografía de hacia dónde se está moviendo toda una industria.

La descarbonización del transporte entra en una nueva fase: **del apoyo a las flotas terrestres al transporte marítimo**



Carmen Mozún

Socia | Derecho Mercantil y M&A

✉ carmen.mozun@es.andersen.com



Alicia Sáez

Socia | Derecho Público y Regulatorio

✉ alicia.saez@es.andersen.com

La transición hacia un sistema de transporte climáticamente neutro ha dejado de ser un objetivo abstracto para convertirse en un proceso tangible, regulado y con financiación disponible. En los últimos años, el **Componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)** ha sido la principal palanca para promover un **transporte sostenible, seguro y conectado**, apoyando reformas estructurales y líneas de inversión dirigidas especialmente a la movilidad profesional.

Dentro de este marco, el **Programa de Apoyo a la Renovación y Modernización de Flotas (PREF)** ha permitido canalizar cientos de millones de euros hacia la descarbonización del transporte por carretera. Las actuaciones financiadas, achatarramiento, adquisición de vehículos de energías alternativas, instalación de infraestructura de recarga eléctrica o incorporación de semirremolques para autopistas ferroviarias, han sido decisivas para modernizar el parque móvil y reducir emisiones en un sector tradicionalmente intensivo en combustibles fósiles.



A cierre de agosto de 2025, el Ministerio de Transportes reportaba **más de 17.000 actuaciones subvencionadas**, con un peso mayoritario del **achatarramiento (57%)** y la **adquisición de vehículos de cero emisiones y bajas emisiones**

(42%), incluyendo autobuses y camiones eléctricos o de hidrógeno. La elevada demanda llevó a ampliar el presupuesto inicial de **400 millones a 450 millones**, reflejando el interés empresarial en la transición hacia un modelo logístico más eficiente.

Con la mayoría de las ayudas concedidas, las empresas beneficiarias han entrado en la fase decisiva de justificación, sujeta a estrictas exigencias documentales, técnicas y probatorias: desde la correcta acreditación de pagos con el riguroso cumplimiento de la llamada “Ley de Morosidad” hasta la compatibilidad con otras ayudas y la adecuación de los equipos adquiridos a las especificaciones aprobadas. Un cumplimiento meticuloso es esencial para evitar riesgos de reintegro total o parcial.

Un nuevo horizonte: la descarbonización del transporte marítimo

Si el transporte terrestre ha protagonizado el primer capítulo de este proceso, el siguiente paso se centra en uno de los sectores con mayor potencial de reducción de emisiones: el **transporte marítimo**.

El Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, aprobado por el Gobierno el **18 de noviembre**, marca un punto de inflexión. Por primera vez, España articula una estrategia integral que alinea normativa, innovación, inversiones y colaboración público-privada para transformar un sector responsable de cerca del **3% de las emisiones globales** y clave para la competitividad de la economía.

El Plan no es un documento meramente programático: es una **hoja de ruta operativa** que anticipa nuevas convocatorias y mecanismos de apoyo, entre ellos:



✓ Impulso a combustibles marítimos de bajas y cero emisiones.

Hidrógeno renovable, metanol verde, e-fuels o biogás avanzado serán vectores esenciales y previsiblemente objeto de nuevas líneas de ayuda e instrumentos financieros combinados.

✓ Modernización y electrificación de buques

Incluyendo retrofit de motores, sistemas híbridos, electrificación parcial, eficiencia energética y digitalización para optimizar consumos y reducir emisiones.

✓ Infraestructuras portuarias de suministro energético

OPS (Onshore Power Supply), instalaciones para combustibles alternativos y sistemas de monitorización ambiental portuaria serán inversiones estratégicas en los próximos años.

✓ Refuerzo del marco regulatorio y reducción de barreras

El Plan articula acciones para agilizar trámites, homogeneizar estándares y favorecer la inversión privada en proyectos de alto impacto.

La experiencia adquirida en la modernización de las flotas terrestres y las dificultades superadas de las fases iniciales, ofrece una base sólida para afrontar el siguiente salto: la transformación del transporte marítimo. Con el Plan aprobado el 18 de noviembre, España abre un ciclo de oportunidades que combinará innovación tecnológica, nuevas infraestructuras y una agenda regulatoria orientada a acelerar la transición energética del sector. Las empresas que sepan anticiparse, diseñar proyectos técnicamente solventes y entender las reglas financieras y administrativas que vienen no solo reducirán su huella ambiental: también se posicionarán como actores clave en la nueva economía marítima que empieza a tomar forma.

Directiva ESG y Paquete Ómnibus. Sus implicaciones en el sector del transporte



Paloma Hernández

Asociada Sénior | Derecho Mercantil y M&A

✉ paloma.hernandez@es.andersen.com

La Comisión Europea aprobó el llamado "Paquete Ómnibus" el 26 de febrero de 2025, con el objetivo de simplificar y armonizar la información sobre sostenibilidad en la legislación de la Unión Europea.

Este paquete incluye propuestas para modificar la Directiva sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad (CSDDD) y la Directiva de Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD),

Marca un punto de inflexión en la arquitectura regulatoria ESG con impacto directo sobre el sector transporte puesto que acelera la convergencia entre obligaciones de reporte, gobernanza de sostenibilidad y exigencias operativas vinculadas a emisiones, combustibles y cadena de suministro.

Alineación de reporting y datos: de la materialidad a la trazabilidad

El paquete introduce ajustes que buscan armonizar definiciones y plazos en normas de reporte de sostenibilidad, fomentando la interoperabilidad entre divulgaciones financieras y no financieras.

La tendencia es clara: mayor estandarización de métricas de emisiones, exigencia de metodologías consistentes y foco en la trazabilidad de datos a nivel de activos y rutas. Para transporte, esto significa que información hoy fragmentada entre operaciones, mantenimiento, consumo energético y contratación de servicios deberá integrarse bajo un marco único, auditado y reutilizable para distintas obligaciones



regulatorias y para relaciones con financiadores.

En la práctica, los sistemas de medición y reporte de gases contaminantes se conectarán más estrechamente con herramientas de planificación de flota y de rutas, de gestión del combustible y de selección de proveedores.

Coherencia con normas sectoriales de energía y emisiones

El impulso del paquete “omnibus” conecta las obligaciones transversales ESG con las normativas específicas del transporte: requisitos de combustible sostenible, renovación de flotas de vehículos, infraestructuras de recarga y repostaje y sistemas de comercio de emisiones.

La transición desde metas de largo plazo hacia obligaciones de corto y medio plazo permite “aterrizar” el cumplimiento de los estándares ESG.

Para los sectores aeronáutico y marítimo, la consistencia en el cálculo de mezcla de combustibles, factores de emisión y reducciones verificables se vincula de manera más directa con la elegibilidad de inversiones y con el acceso a financiación sostenible. En carretera el centro serán las emisiones de vehículos pesados y la instalación y expansión de puntos de recargar como infraestructura alternativa.

Due diligence y cadena de suministro: el ESG como elemento fundamental de la contratación

El paquete consolida el rol de la diligencia debida en sostenibilidad como parte del control de la cadena de valor. En transporte, donde la externalización es estructural, la responsabilidad se desplaza hacia una adecuada estructuración de los contratos en los que se deben incluir cláusulas de sostenibilidad más precisas, requisitos de datos en tiempo real y protocolos de prevención y actuación.

Las empresas deberán organizar “cadenas de cumplimiento” que vertebren políticas internas, sistemas de datos y contratos y supervisión.



La diligencia debida deja de ser un compromiso voluntario para convertirse en una exigencia contractual y operativa."

Riesgos de greenwashing y supervisión: la prueba de consistencia

La ampliación de estándares eleva la exigencia de cumplimiento y correcto reporte de las comunicaciones de sostenibilidad en el transporte.

Declaraciones sobre reducción de emisiones, uso de combustibles sostenibles o neutralidad climática se enfrentarán a una prueba de consistencia más rigurosa:

- ✓ Metodologías públicas.
- ✓ Verificación independiente y coherencia entre reportes financieros.
- ✓ ESG y técnicos.

El riesgo regulatorio y sancionador por afirmaciones inciertas o no justificadas exige un refuerzo de la gobernanza interna, una revisión legal preventiva y una alineación con los principios de las guías sectoriales.

Implicaciones financieras y de inversión: elegibilidad y coste de capital

La coherencia ESG tiene consecuencias directas sobre el acceso a financiación, el coste de capital y la valoración de activos tal y como establece el Reglamento de Taxonomía y normativa de desarrollo. La clasificación de actividades como sostenibles o en transición dependerá de evidencias verificables y comprobables y de planes de descarbonización creíbles.

En transporte, los activos con mejor desempeño y calificación ambiental, la adopción de combustibles sostenibles y la infraestructura de bajas emisiones se vuelven palancas para mejorar el perfil de riesgo.





A la inversa, la falta de datos de calidad o estrategias de cumplimiento fragmentadas encarecerán la financiación y limitarán el interés de inversores con mandatos ESG.

En la práctica, el paquete refuerza tres palancas financieras: elegibilidad bajo taxonomías, transparencia para inversores y financiación de proyectos.

- ✓ Primera: La taxonomía establece criterios técnicos, medibles y verificables para determinar si una actividad contribuye de forma sustancial a objetivos ambientales, sin causar perjuicio significativo a otros cumpliendo unas salvaguardas sociales mínimas. Las compañías deberán demostrar qué parte de su CapEx y OpEx está alineada con criterios técnicos de sostenibilidad y con objetivos intermedios de reducción de emisiones. Esto condicionará el acceso a bonos verdes y de transición, préstamos etiquetados (sustainability-linked y green loans) y a líneas de financiación con “pricing grids” vinculadas a KPIs de emisiones y eficiencia operativa. La calidad del dato — con trazabilidad hasta activos/rutas— y la verificación externa serán determinantes para desbloquear mejores condiciones.
- ✓ Segunda, se intensifica el escrutinio sobre los planes de negocio. Los financiadores tenderán a exigir hojas de ruta de descarbonización con hitos medibles (mezcla de combustibles, renovación de flota, digitalización para optimización de



rutas) y análisis de sensibilidad sobre precios de carbono y costes de combustible sostenible.

- ✓ Tercera, la valoración de activos se vuelve más dependiente del desempeño ambiental y de la resiliencia regulatoria. En aviación y marítimo, la capacidad de operar con mezclas crecientes de combustibles sostenibles y de cumplir con límites de intensidad de emisiones afectará tanto el valor residual como la facilidad de colocación en mercados secundarios. En carretera, los estándares de emisiones para vehículos pesados y la expansión de infraestructuras de recarga/repostaje influirán en tasas de utilización, costes de mantenimiento y primas de seguro.
- ✓ Por último, el ángulo de inversores institucionales y aseguradoras se vuelve más selectivo. Las carteras con mandatos ESG priorizarán emisores con reporting consistente, auditoría de datos ambientales y gobernanza que integre riesgos climáticos en decisiones de inversión y aseguramiento.

Qué deberían hacer ahora las empresas del sector

Como resumen y para dar respuesta a las exigencias que el nuevo paquete de normativa ESG implican para el sector indicaremos tres vectores de actuación.

- ✓ Primero, fortalecer la gobernanza de datos: integrar medición operativa, contabilidad de emisiones y reporting, con controles de calidad y auditoría.
- ✓ Segundo, implementar el ESG en los documentos contractuales: traducir las obligaciones en cláusulas exigibles con proveedores y socios, y establecer mecanismos de verificación y remediación.
- ✓ Tercero, alinear estrategia y operaciones: diseñar planes de descarbonización y eficiencia que se reflejen en decisiones de flota, mezcla de combustibles, infraestructura y planificación de rutas, con metas intermedias y supervisión constante.



Movilidad aérea urbana: Un horizonte regulatorio cada vez más próximo



Alfonso Couce

Director | Derecho Público y Regulatorio

✉ alfonso.couce@es.andersen.com

La movilidad aérea urbana ha pasado, en apenas una década, de ser una idea futurista a convertirse en un objetivo concreto dentro de la política europea de transporte. Los avances tecnológicos en aeronaves de despegue y aterrizaje vertical —VTOL; siglas de *vertical take-off and landing*—, junto con el despliegue del U-Space abren la puerta a un nuevo modo de transporte en entornos urbanos.

El desarrollo normativo europeo ha avanzado en paralelo a esta transformación. El Reglamento Delegado (UE) 2019/945, de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, (el **“Reglamento Delegado”**) estableció los requisitos técnicos de los sistemas de aeronaves no tripuladas y las obligaciones de sus operadores; el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, (el **“Reglamento de Ejecución”**) definió las categorías operativas —abierta, específica y certificada— y fijó las condiciones y procedimientos aplicables a

cada una de ellas. Y, finalmente, el Reglamento (UE) 2021/664, de la Comisión, de 22 de abril de 2021, (**“Reglamento U-Space”**) sentó las bases para la integración de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo. En España, este complejo normativo se ha completado con el Real Decreto 517/2024, de 4 de junio, que desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de aeronaves no tripuladas.

Aun con las dificultades interpretativas que plantean algunas de sus disposiciones y la fragmentación que presenta un marco normativo tan reciente, el horizonte de la movilidad aérea urbana se percibe cada vez más próximo. Y lo es más desde la aprobación del paquete regulatorio de la categoría “certificada” (Reglamentos (UE) 2024/1107 a 2024/1111, de la Comisión de 25 de abril de 2024), que culmina el marco normativo necesario para las operaciones de mayor riesgo y complejidad, incluidas aquellas destinadas al transporte de personas.

15



Así las cosas, y aunque el modelo regulatorio de la movilidad aérea urbana está aún por definirse — pues no es lo mismo un esquema abierto en el que cualquier operador pueda realizar vuelos punto a punto que un modelo más estructurado, basado en servicios aéreos regulados, con licencias limitadas, corredores específicos o incluso puentes aéreos urbanos—, lo cierto es que la madurez tecnológica y el desarrollo normativo son ya una realidad. El reto pasa ahora por activar los instrumentos jurídicos y operativos que permitan traducir ese marco en operaciones reales, dotando al sector de un marco estable, claro y predecible. En este contexto, dos hitos serán determinantes para que la movilidad aérea urbana deje de ser una promesa y se convierta en un servicio real al ciudadano:

✓ **La designación de las zonas U-Space**, esto es, los volúmenes de espacio aéreo —idealmente comprendidos entre la superficie y los 120 metros de altitud— en los que podrán realizarse operaciones con aeronaves no tripuladas de forma segura, coordinada y automatizada.

El *Plan Nacional para el Despliegue del U-Space*, aprobado en junio de 2022, preveía contar con las primeras zonas designadas a comienzos de 2023. Aunque su desarrollo avanza de forma gradual, la designación de estas zonas será decisiva, pues implicará la delimitación de los límites de uso, las altitudes operativas, los tipos de operaciones autorizadas y las restricciones derivadas de la coexistencia con otras aeronaves o infraestructuras. **Sin esa delimitación, no es posible la puesta en marcha de proyectos de movilidad aérea urbana, ya que son las zonas U-Space las que definirán, en última instancia, las condiciones operativas bajo las que podrá desplegarse esta nueva forma de transporte urbano.**



✓ **La aprobación definitiva de la Ley de Movilidad Sostenible**, actualmente en tramitación parlamentaria y pendiente de su votación final. Aunque no forma parte del núcleo normativo de la aviación no tripulada, **su impacto será indirecto pero determinante, al prever la creación de espacios controlados de pruebas o “sandboxes” para proyectos innovadores de transporte.** Estos espacios permitirán ensayar, en condiciones reales y, además, dentro de un marco jurídico seguro, soluciones de movilidad aérea urbana, facilitando no solo la validación tecnológica y operativa de los proyectos sino, lo que es más importante, una transición ordenada desde la experimentación hacia la efectiva explotación comercial.

En conjunto, la movilidad aérea urbana avanza hacia una nueva etapa en la que los desafíos ya no son tecnológicos ni normativos, sino de gobernanza y gestión.

El éxito dependerá de la capacidad de las instituciones y del sector para traducir este entramado regulatorio en proyectos reales que integren el cielo como un espacio más de movilidad urbana: conectado, eficiente y, sobre todo, seguro.





Andersen Global is a Swiss verein comprised of legally separate, independent member firms located throughout the world providing services under their own names. Andersen Global does not provide any services and has no responsibility for any actions of the Member Firms or collaborating firms. No warranty or representation, express or implied, is made by Andersen Global, its Member Firms or collaborating firms, nor do they accept any liability with respect to the information set forth herein. Distribution hereof does not constitute legal, tax, accounting, investment or other professional advice.

© 2026 Andersen Global. All rights reserved



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

