

Nova llei i marc normatiu de mobilitat: què canvia per a les empreses i les administracions locals?



**Generalitat
de Catalunya**

**El Govern de
TOTHOM**

1

Aspects previs

Marc normatiu a Catalunya

Llei 9/2003, de mobilitat

- La Llei 9/2003 de la Mobilitat, ja estableix des de fa més de 20 anys la següent jerarquitització:



“La Llei estableix els principis i objectius, que han de respondre a una gestió de la mobilitat de persones i mercaderies orientada a la sostenibilitat i la seguretat, així com determinar els instruments necessaris per dur-ho a terme.”

Marc normatiu a Catalunya

Llei 9/2003, de mobilitat

- La llei, pionera a Europa, manté plenament vigents molts dels seus principis. Un dels principals punts forts és el marc estructurat de planificació, que permet assegurar que els diferents instruments i responsables actuïn dins d'un marc comú i coordinat.
- La llei defineix no només objectius i principis, sinó també la relació entre actors, i incorpora elements clau de participació i compartició de dades, com ara l'Observatori de la mobilitat.
- Aquest model garanteix la coherència entre la planificació estratègica i l'execució local, assegurant l'alineació entre els diferents nivells d'actuació.
- En definitiva, permet coordinar actors i evitar disfuncions a la presa de decisions.



El desplegament normatiu posterior de la Llei, també ha marcat aspectes referents i innovadors: en foren un exemple el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada o les Directrius Nacionals de Mobilitat

2

La nova Llei 9/2025 de Mobilitat Sostenible

Marc general

La mobilitat com a dret i element clau del benestar

- La mobilitat és una condició essencial del benestar i de la qualitat de vida.
- Es configura com un dret ciutadà necessari per exercir drets com el treball, l'educació, la salut o l'oci.
- La garantia del dret a la mobilitat ha d'arribar a tot el territori.
- Atenció específica a zones rurals i territoris despoblats.
- Evoluciona el concepte de mobilitat – Sostenibilitat i avança en els reptes ambientals
- Incorpora aspectes com la igualtat, inclusió i dimensió social



Es tracta d'una Llei bàsica però amb caràcter supletori (respecta a la normativa de rang inferior però aquesta no pot ser menys restrictiva)

Organització i governança (Títol I)

Sistema General de Mobilitat Sostenible:

- **Fòrum de Mobilitat Sostenible** és un instrument de cooperació entre totes les administracions competents en matèria de transports i mobilitat. (AGE, CCAA, municipis).
- **Consell Superior de Mobilitat Sostenible** es configura com l'òrgan superior d'assessorament, consulta i debat de l'Administració en assumptes que afecten el funcionament del sistema de transports, i serveix de via institucional de participació dels **sectors econòmics, les organitzacions socials i les persones usuàries**, inclòs el sector associatiu de la discapacitat.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Acción de
Gobierno

Nota de prensa

Hoy, en Consejo de Ministros

El Gobierno aprueba dos decretos que sientan las bases del nuevo Sistema de Movilidad Sostenible

- El Consejo de Ministros ha dado luz verde a la tramitación urgente de dos reales decretos por los que se establece la composición y funciones del Foro Territorial de Movilidad Sostenible y del Consejo Superior.
- La Ley de Movilidad Sostenible contempla la creación de estos ámbitos participativos de cooperación y asesoramiento para una adecuada implementación y desarrollo del Sistema de Movilidad Sostenible.
- Ambos instrumentos dotarán al Sistema de Movilidad Sostenible de los elementos de gobernanza necesarios para consolidar la movilidad como un derecho de la ciudadanía.

Organització i governança (Títol I)

Sistema General de Mobilitat Sostenible:

- Fòrum Territorial
- Consell Superior de Mobilitat.

Eines:

- **Espai de Dades Integrades de Mobilitat (EDIM).** Aquest sistema implica noves obligacions de cooperació i subministrament de dades per als operadors.
- DOMOS. Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible.



L'Espai de Dades Integrat de Mobilitat (EDIM), vinculat al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que aglutinarà la informació relativa a la mobilitat, generada a partir de les dades proporcionades per administració pública, operadors, gestors d'infraestructura... Actualment l'estratègia del EDIM està a exposició pública (procés obert fins a 27 d'abril)

Organització i governança (Títol I)

Sistema General de Mobilitat Sostenible:

- Fòrum Territorial (AGE, CCAA, municipis)
- Consell Superior de Mobilitat.

Eines:

- Espai de Dades Integrades de Mobilitat (EDIM).
- **DOMOS**. Document d'orientacions per a la mobilitat sostenible.

DOMOS, amb orientacions estratègiques vinculants per a l'Administració General de l'Estat.

Orientacions generals per a la mobilitat sostenible, especificant les aplicables a les zones urbanes i metropolitanes i a les zones rurals/ baixa densitat i un sistema d'indicadors com a mecanisme d'informació sobre l'estat del transport i la mobilitat, i avaluació de les polítiques implantades.

Desenvoluparà recomanacions metodològiques, així com guies de bones pràctiques. Es consideraran documents de caràcter vinculant

Planificació estratègica (Títol II)

Instrument de planificació a diferents escales territorials

La Llei estableix altres instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- **Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals**
- Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat
- Plans de Mobilitat sostenible al treball

- En el termini d'un any, els municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants han d'aprovar un pla de mobilitat sostenible simplificat.
- Revisió als 6 anys i seguiment cada 3 anys.
- La disposició dels plans serà requisit per accedir al finançament estatal de la mobilitat sostenible.

Planificació estratègica (Títol II)

Instrument de planificació a diferents escales territorials

La Llei estableix altres instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals
- **Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat**
- Plans de Mobilitat sostenible al treball

- El MITMA establirà quins grans centres d'activitat, i una vegada definits, en un període de 18 mesos, hauran de disposar d'aquests plans.
- Revisió cada 5 anys.
- Caldrà designar un gestor de mobilitat.
- Aprovat a la entitat local on pertanyi.

Planificació estratègica (Títol II)

Instrument de planificació a diferents escales territorials

La Llei estableix altres instruments de planificació següents amb una incidència directa sobre la mobilitat del territori:

- Instrument de planificació en matèria de transports i mobilitat de les comunitats autònomes
- Plans de mobilitat sostenible d'entitats locals
- Plans de mobilitat sostenible per a grans centres d'activitat
- **Plans de Mobilitat sostenible al treball**

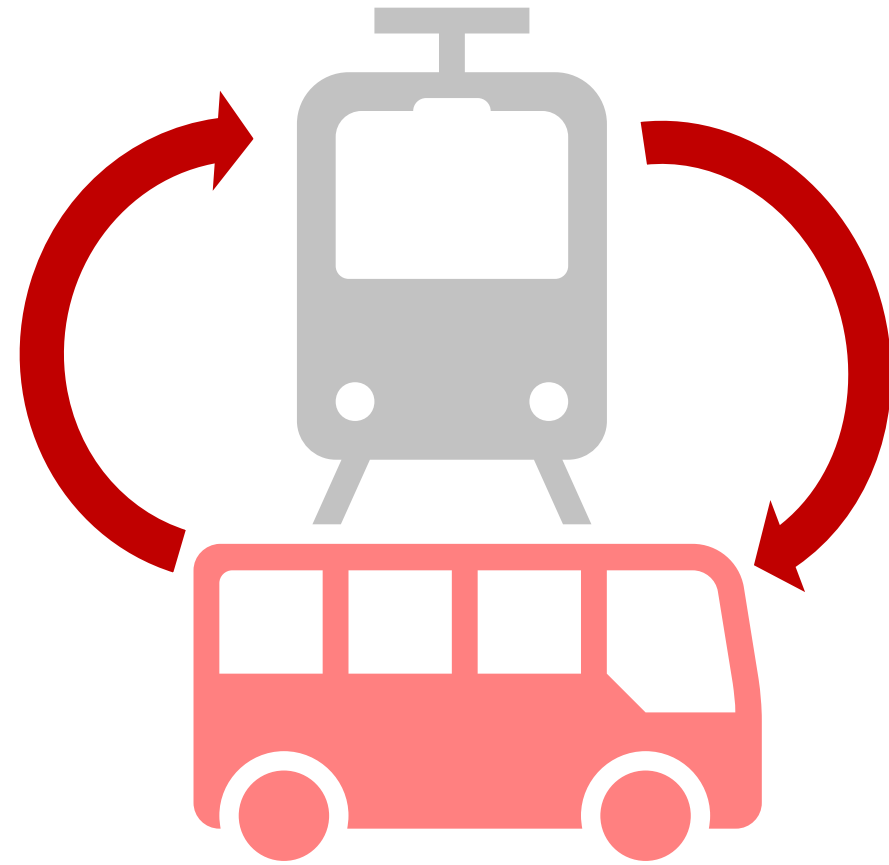
- Obligatori en centres de més de 200 treballadors o 100 per torn.
- Termini: 12 mesos (pel RD 7/2026) (desembre 2026).
- Negociació amb la representació legal dels treballadors.
- Els convenis col·lectius han d'incloure la negociació de mesures per fomentar la mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina. Disposició final tercera (Estatut dels Treballadors i mobilitat sostenible)

Planificació i gestió d'infraestructures per al transport i Serveis de transport (Títol III)

Les entitats locals i les comunitats autònomes podran promoure serveis de mobilitat de connexió amb el ferrocarril en qualsevol de les seves formes, entre els municipis que no disposin d'estació de ferrocarril i les estacions més properes de ferrocarril convencional o de la xarxa d'alta velocitat, amb horaris coordinats amb els dels serveis ferroviaris, sempre que no existeixi un servei regular d'autobús que cobreixi aquesta relació.

També podran promoure **connexions amb línies regulars d'autobús existents** quan un municipi no disposi de parada pròpia, coordinant-ne els horaris.

Quan aquests serveis es prestin amb vehicles de turisme (per exemple, taxi o transport a demanda), les comunitats autònomes poden crear **àrees de prestació conjunta** o ampliar el règim regulador existent a les estacions ferroviàries.



Finançament i Fons Estatal de mobilitat sostenible (Títol IV)

Instrument de finançament

- Es crea el Fons Estatal de Contribució a la Mobilitat Sostenible (FECMO).

Preveu **aportacions econòmiques estatals** destinades a:

- sostenir el transport públic col·lectiu;
 - impulsar la descarbonització del transport;
 - fomentar la digitalització i la innovació en mobilitat;
 - millorar l'accessibilitat universal i la cohesió territorial.
- El fons finança costos operatius i de forma complementària subvencions per a inversions.
 - Serveis urbans i interurbans, metropolitans i rurals.
 - La cobertura pot arribar fins al 50% del cost del servei.

Innovació i dades (Títol V)

Permet **provar innovacions** com:

- vehicles automatitzats i connectats,
- nous serveis de mobilitat,
- tecnologies digitals,
- solucions intel·ligents de gestió del transport.

Els “sandbox” són un **laboratori legal i controlat** on es poden provar innovacions de mobilitat abans d'aplicar-les de manera general.

Es pretén convertir la mobilitat en un **àmbit d'innovació oberta**, accelerant la digitalització del transport, fomentant la competitivitat del sector i facilitant la transició cap a una mobilitat més segura, eficient i sostenible.

Altres aspectes

Transport a demanda en zones rurals (DA 37)

- Impuls al transport públic a demanda en zones rurals, en coordinació amb CCAA i entitats locals.
- Es preveu un informe-diagnosi previ en sis mesos.
- El Govern promourà un programa específic de subvencions a CCAA i entitats locals per garantir la mobilitat bàsica en territoris despoblats.

Altres aspectes

Canvis a la Llei d'ordenació de transports terrestres (LOTT) (DF4)

- La concessió de serveis com a modalitat general. Possibilitat també del contracte de serveis.
- Es manté el principi d'exclusivitat en la prestació de serveis regulars.
- Possibilitat de tràfics concurrents per raons d'interès general per via reglamentària o previsió en els plecs, amb aprovació del Govern.
- Regulació de noves modalitats:
 - Transport a la demanda: modalitat de transport públic com el transport regular i el discrecional.
 - Mobilitat col·laborativa: Transport privat particular. Només es permet repartir despeses del viatge (combustible, peatges, etc.), no obtenir benefici econòmic.
 - Vehicle compartit (Car-Sharing): S'inclou en l'activitat de lloguer de vehicles sense conductor. És una activitat professional i regulada, amb vehicles gestionats per empreses o operadors.

3

Conclusions

Conclusions

- **Sistema de mobilitat integrat i intermodal**
Es reforça la connexió entre modes de transport (tren, autobús, mobilitat compartida), amb serveis coordinats.
- **Planificació i governança més coordinades**
S'estableixen instruments estratègics i una major cooperació entre administracions per garantir coherència en les polítiques de mobilitat.
- **Finançament estable**
Es crea un sistema de finançament públic més estable per assegurar la viabilitat del transport públic i les polítiques de mobilitat sostenible.
- **Impuls de la innovació i la digitalització**
Es promouen espais de prova (sandbox), la digitalització dels serveis i l'ús de dades per millorar l'eficiència del sistema.
- **Dimensió social i laboral de la mobilitat**
La mobilitat s'integra en l'àmbit laboral mitjançant plans de desplaçament sostenible a les empreses i mesures de negociació col·lectiva.
- **Equitat i cohesió territorial**
Es busca garantir l'accés al transport públic en tot el territori, incloses zones rurals o menys connectades.



**Generalitat
de Catalunya**

El Govern de
Tot ho podem

Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

Direcció General de Transports i Mobilitat

dgtm.territori@gencat.cat