



Federació de
Municipis de
Catalunya

9

POLICY BRIEF

SERVEI INFO EUROPA

L'ETS2 I LA TRANSFORMACIÓ DE LA MOBILITAT EUROPEA: LA TRANSICIÓ JUSTA ES GESTA EN L'ÀMBIT LOCAL

Resum

La Unió Europea està transformant la seva política de mobilitat per avançar cap a la descarbonització del transport. Una de les principals novetats és la introducció del règim de comerç de drets d'emissió per als edificis, el transport per carretera i altres sectors (RCDE2, conegut com a ETS2 per les sigles en anglès), que establirà un preu sobre les emissions associades als combustibles fòssils utilitzats en aquests àmbits¹. El Fons Social per al Clima (FSC) constitueix la principal resposta europea als possibles efectes socials i distributius d'aquesta nova mesura, amb recursos destinats a donar suport a les llars, les microempreses i els usuaris del transport més afectats per la transició².

Tot i que l'ETS2 no grava directament les llars o els conductors, sinó les empreses que subministren els combustibles, és molt probable que el cost del sistema es traslladi als preus finals dels combustibles i repercuteixi, per tant, en les persones que els utilitzen per desplaçar-se o escalfar els seus habitatges. L'impacte no serà homogeni: dependrà dels ingressos, el lloc de residència, les distàncies recorregudes i, especialment, la disponibilitat d'alternatives de mobilitat. La dimensió social de l'ETS2 està, per tant, estretament vinculada a les condicions territorials en què es produeix la transició.

Alhora, la descarbonització del transport està accelerant transformacions que es concreten en bona mesura a les ciutats i els territoris: electrificació de flotes, transport públic, infraestructura de recàrrega, mobilitat activa, planificació urbana i reducció de la dependència del vehicle privat, entre d'altres. Les ciutats europees ja fa temps que estan experimentant amb bona part d'aquestes solucions, però també han assenyalat les dificultats de portar-les a escala i la necessitat d'una implicació més gran dels diferents nivells de govern³.

L'ETS2 i l'FSC obren així un nou capítol de la política europea de mobilitat, en un context en què la descarbonització s'articula també amb les prioritats europees de competitivitat i desenvolupament econòmic⁴. Més enllà de la reducció d'emissions i de la mitigació dels seus possibles efectes socials, els municipis poden aprofitar aquesta transició per plantejar una qüestió més àmplia: com aprofitar els canvis en

SERVEI INFO EUROPA

els sistemes de mobilitat per qüestionar les estructures que generen dependència i desigualtats en l'accés a l'ocupació, els serveis i les oportunitats. Des d'aquesta perspectiva, una transició justa no consisteix únicament a compensar les persones que suporten costos més elevats, sinó també a avançar cap a sistemes de mobilitat més assequibles, segurs i sostenibles i cap a territoris menys condicionats per la disponibilitat d'un vehicle privat.

1. L'ETS2 i el nou marc europeu per a la descarbonització del transport

La descarbonització del transport ocupa un lloc central en el Pacte Verd Europeu i en el paquet legislatiu "Objectiu 55"⁵. El transport per carretera representa una part significativa de les emissions europees i és un dels àmbits en què la reducció d'aquestes emissions ha resultat més complexa. La Unió està combinant diversos instruments per accelerar aquesta transició, des d'estàndards d'emissions i objectius d'electrificació fins a inversions en transport sostenible i mecanismes de fixació del preu del carboni.

En aquest context s'introdueix el règim de comerç de drets d'emissió per als edificis, el transport per carretera i altres sectors: l'ETS2. A diferència del règim existent, l'ETS2 no s'adreça directament a les llars o als conductors, sinó a les empreses que subministren els combustibles, que hauran d'adquirir drets d'emissió corresponents a les emissions generades⁶. Tot i que el cost recaigui formalment sobre aquests operadors, hi ha un risc clar de trasllat als preus dels combustibles i, per tant, d'impacte sobre les llars, les empreses i els usuaris del transport. El Comitè Europeu de les Regions calcula que els preus del transport i la calefacció podrien pujar un 30-40% l'any 2030 a causa de l'ETS2⁷.

El mecanisme pretén incorporar el cost climàtic dels combustibles fòssils i generar incentius per reduir-ne el consum. Tanmateix, aquesta lògica econòmica no elimina les diferències entre territoris. La dependència de l'automòbil, la disponibilitat de transport públic, les distàncies entre l'habitatge i el lloc de treball i l'accés a alternatives de mobilitat varien considerablement entre ciutats, àrees metropolitanes i territoris rurals. El mateix augment del preu d'un combustible pot tenir conseqüències molt diferents segons les alternatives de què disposi cada llar.

El mateix Comitè Europeu de les Regions ja ha advertit d'aquesta dimensió distributiva i territorial. El desembre de 2025 va assenyalar que l'aplicació de l'ETS2 en la seva forma actual podia generar un augment significatiu de la pobresa

SERVEI INFO EUROPA

energètica, que ja afecta 47 milions de persones a la Unió, i afeblir la confiança pública en la política climàtica i en les institucions europees. La seva posició vincula la descarbonització amb l'assequibilitat i reclama mesures específiques per a les llars i els territoris més exposats⁸.

També les xarxes de governs locals han cridat l'atenció sobre la dimensió distributiva d'aquesta transició. Els efectes de l'ETS2 poden ser especialment rellevants per a grups com les dones, les persones grans o les llars monoparentals, en funció dels seus ingressos, patrons de mobilitat i accés a alternatives. La Local Alliance —aliança que agrupa les xarxes ACR+, CEMR, Climate Alliance, Energy Cities, Eurocities, FEDARENE, ICLEI Europe i POLIS— també ha assenyalat la necessitat de coordinar, quan sigui necessari, les ajudes directes amb mesures ja existents a escala local, com les polítiques contra la pobresa energètica, determinades reduccions fiscals o les subvencions al transport⁹.

El calendari també ha evolucionat. L'entrada en funcionament de l'ETS2 s'ha ajornat fins al 2028. L'ajornament s'ha produït en un context de desacords entre els Estats membres sobre la idoneïtat d'aquesta mesura en el context actual, especialment pels seus possibles efectes socials i sobre els preus de l'energia, i ha anat acompanyat del reforç de les salvaguardes destinades a limitar la volatilitat dels preus i facilitar un inici més previsible del sistema¹⁰. El juny de 2026, el Consell i el Parlament van acordar reforçar la Reserva d'Estabilitat del Mercat per augmentar la capacitat d'intervenció davant de possibles tensions en els preus. Les subhastes de drets començaran, no obstant això, el 2027¹¹. L'FSC ja ha iniciat el seu període d'aplicació el 2026 i cobrirà el període 2026-2032, de manera que hi ha un període de preparació i anticipació davant dels efectes de l'ETS2 abans de la seva plena entrada en funcionament¹².

Com ja va esmentar la Federació de Municipis de Catalunya en informes de polítiques anteriors, l'FSC mobilitzarà almenys 86.700 milions d'euros entre 2026 i 2032, i combinarà recursos europeus i cofinançament nacional¹³. Pot finançar inversions en eficiència energètica i rehabilitació, mobilitat de zero i baixes emissions i accés al transport públic, així com mesures temporals de suport directe a la renda per als grups més afectats. Els Estats membres han de concretar aquestes actuacions mitjançant els seus Plans Socials per al Clima.

Espanya arriba a aquesta fase amb la transposició de la normativa relativa a l'ETS2 encara incompleta. El Govern va presentar el maig de 2026 una proposta de Pla

SERVEI INFO EUROPA

Social per al Clima de 9.099 milions d'euros per al període 2026-2032, amb 4.723 milions destinats a les llars vulnerables i uns 4.376 milions a la mobilitat¹⁴. Entre les mesures anunciades hi consten el reforç de la mobilitat rural, un "abonament únic social" i ajudes per a la renovació i la descarbonització de vehicles d'autònoms, microempreses i pimes. Segons el mateix Govern, el procés d'elaboració ha inclòs consultes, espais de treball i aportacions formals d'administracions autonòmiques i locals, societat civil i altres actors¹⁵, i el projecte es troba actualment en fase de tramitació abans de la seva remissió a la Comissió Europea. Paral·lelament, el juny de 2026, la Comissió Europea va decidir portar Espanya davant del Tribunal de Justícia de la Unió Europea per no haver comunicat la transposició completa de la Directiva (UE) 2023/959, que modifica el règim europeu de comerç de drets d'emissió i inclou, entre altres mesures, el nou ETS2¹⁶. Així doncs, tot i que el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic ja ha posat en marxa part dels procediments administratius necessaris per a l'ETS2, completar el marc jurídic nacional continua sent una condició rellevant per a la seva plena aplicació.

L'FSC és especialment rellevant perquè introdueix una dimensió redistributiva en una política basada en la fixació d'un preu al carboni. Tanmateix, la seva eficàcia dependrà també de com s'identifiquin les vulnerabilitats i de qui participi en el disseny i l'aplicació de les mesures. L'experiència dels primers Plans Socials per al Clima ha mostrat precisament una participació insuficient dels governs locals i regionals. Una anàlisi de la Local Alliance publicada el juny de 2025, elaborada a partir d'una enquesta a 14 Estats membres, va constatar que en molts casos la consulta s'havia limitat a mecanismes formals, malgrat les obligacions de consulta pública i governança multinivell previstes en el reglament de l'FSC¹⁷.

La mateixa aliança ha reclamat que els governs locals participin no només en la consulta, sinó també en el disseny, la governança, la implementació i l'avaluació dels plans nacionals, i que estiguin representats en els mecanismes de seguiment. També ha assenyalat la importància d'utilitzar dades territorials i locals per identificar adequadament els grups vulnerables¹⁸.

El debat sobre l'ETS2 és, per tant, també un debat sobre la capacitat de les polítiques climàtiques europees per respondre a realitats territorials molt diferents. El repte no consisteix únicament a posar un preu al carboni, sinó a assegurar que les persones que tenen menys alternatives per reduir el seu consum de combustibles fòssils no suportin de manera desproporcionada el cost de la transició.

SERVEI INFO EUROPA**2. De l'electrificació a la transformació de la mobilitat**

En el seu discurs sobre l'estat de la Unió del 16 de setembre, la presidenta de la Comissió Europea, Ursula von der Leyen, va situar l'electrificació al centre de l'estratègia energètica europea i va assenyalar l'objectiu de duplicar la quota d'electricitat de cara al 2040¹⁹. L'electrificació ocupa un lloc central en la descarbonització del transport i ja està transformant les polítiques i les inversions dels governs locals. La renovació de les flotes d'autobusos i vehicles municipals, el desplegament d'infraestructura de recàrrega i l'adaptació de dipòsits i xarxes elèctriques estan passant a formar part de la planificació ordinària de nombroses ciutats. Aquestes inversions, però, tenen costos elevats i requereixen coordinació entre administracions, operadors de transport i proveïdors d'energia.

L'electrificació tampoc no esgota la transformació de la mobilitat. Substituir un vehicle de combustió per un vehicle elèctric en redueix les emissions directes, però no modifica necessàriament la congestió, l'ocupació de l'espai públic, la dependència de l'automòbil o les desigualtats en l'accés a la mobilitat. Per això, les ciutats estan actuant simultàniament sobre altres dimensions del sistema: transport públic, mobilitat activa, mobilitat compartida, logística urbana, gestió de l'espai viari i planificació de proximitat²⁰.

Les polítiques urbanes de reducció de la velocitat són un exemple d'aquesta evolució. Sense anar més lluny, recentment Eurocities ha reclamat suport europeu i nacional perquè les ciutats puguin avançar cap a velocitats urbanes més baixes, vinculant-les no només a la reducció d'emissions sinó també a la seguretat viària, la qualitat de l'espai públic i l'habitabilitat urbana²¹. Paral·lelament, conceptes com la ciutat dels 15 minuts i les polítiques de proximitat estan portant la qüestió de la mobilitat al terreny de la planificació urbana: modificar el mode de transport utilitzat pot ser tan rellevant com reduir les distàncies que s'han de recórrer.

Els anomenats "plans de mobilitat urbana sostenible" constitueixen, en aquest context, una eina per integrar aquestes diferents dimensions. La seva evolució reflecteix precisament el pas d'una política centrada exclusivament en el trànsit i els vehicles cap a una concepció més àmplia de l'accessibilitat, la mobilitat i l'organització del territori.

Aquesta transformació té, a més, una dimensió social que adquireix una rellevància especial amb l'ETS2. La pobresa en el transport no es limita a la dificultat per pagar

SERVEI INFO EUROPA

el combustible: també apareix quan les persones no poden accedir de manera assequible i adequada a la feina, la sanitat, l'educació o altres serveis essencials. Aquesta qüestió no es limita a les grans ciutats: també afecta municipis petits i territoris rurals i periurbans, on les distàncies, la menor densitat de població i una oferta més limitada de transport públic poden fer més difícil reduir la dependència de l'automòbil.

Les conseqüències poden ser significatives fins i tot en territoris europeus amb sistemes de protecció social consolidats. Estudis recents, per exemple, han identificat als Països Baixos entre 113.000 i 270.000 llars exposades simultàniament a ingressos baixos i costos elevats de combustible²². La vulnerabilitat pot ser especialment elevada quan les despeses de transport competeixen amb les de calefacció o refrigeració.

Aquesta perspectiva convida també a abordar la transició des d'un enfocament de drets. Considerar la mobilitat com un dret, tal com defensa, entre d'altres, ICLEI Europe, no significa únicament compensar les persones que resultin perjudicades per l'augment dels costos del transport, sinó preguntar-se quines condicions s'han de garantir perquè totes les persones puguin accedir de manera assequible, segura i adequada a l'ocupació, l'educació, la salut i altres serveis essencials²³. L'enfocament de drets desplaça així l'atenció des de la mitigació dels impactes cap a la transformació de les estructures que generen desigualtats de mobilitat: la distribució territorial de serveis i oportunitats, la dependència de l'automòbil, la disponibilitat i qualitat del transport públic i les decisions sobre l'ús de l'espai i la inversió pública. Des d'aquesta perspectiva, la transició justa no consisteix només a reduir-ne o compensar-ne els efectes negatius, sinó a utilitzar la transformació de la mobilitat per construir sistemes més accessibles i equitatius.

La dimensió distributiva tampoc no acaba a Europa. L'electrificació a gran escala depèn de minerals i matèries primeres l'extracció i el processament de les quals es concentren en bona mesura fora d'Europa i poden generar impactes importants a nivell ambiental, social i de drets humans. La transició tecnològica planteja així qüestions que van més enllà de les emissions del vehicle i afecten les cadenes globals de subministrament i la distribució dels seus costos.

En aquest context, les xarxes de ciutats estan posant el focus en una mobilitat que sigui simultàniament baixa en emissions, accessible, assequible i justa. El debat sobre l'ETS2 fa especialment visible aquesta connexió: l'èxit de la transició no

SERVEI INFO EUROPA

dependrà únicament de quants vehicles de combustió siguin substituïts, sinó també de si les persones disposen d'alternatives reals per desplaçar-se i mantenir el seu accés a llocs de treball, serveis i oportunitats.

3. La dimensió local: competències, capacitats i finançament

L'aplicació territorial de la transició planteja una qüestió que va més enllà de les competències formals dels governs locals. Les ciutats i els municipis gestionen o influeixen sobre àmbits directament relacionats amb la mobilitat —transport públic, planificació urbana, aparcament, zones de baixes emissions, mobilitat activa, flotes municipals o espai públic—, però moltes de les decisions que en condicionen la capacitat d'actuació corresponen als nivells regional, estatal o europeu.

Aquesta fragmentació és especialment visible a les àrees metropolitanes i als territoris rurals, on els desplaçaments quotidians desborden els límits municipals i l'oferta de transport depèn de xarxes i decisions supramunicipals. També n'afecta el finançament: les inversions en transport públic, electrificació, infraestructura de recàrrega o mobilitat activa requereixen recursos que no sempre estan disponibles en els pressupostos locals.

Les dades recents del Comitè Europeu de les Regions i l'OCDE il·lustren aquesta bretxa. En una consulta realitzada a 215 governs subnacionals de 22 Estats membres sobre els reptes d'inversió de les ciutats i les regions, el 76% va identificar la coordinació vertical entre nivells de govern com una limitació, mentre que el 77% va assenyalar com a repte important o moderat la mobilització de subvencions i ajudes i el 66%, l'accés a finançament extern²⁴.

El debat sobre l'FSC no es limita a la participació en el disseny dels plans, sinó també a la manera com es canalitzen i es gestionen els recursos. La Local Alliance ha plantejat la utilització de dades territorials i locals per identificar vulnerabilitats, la coordinació de les ajudes amb instruments locals ja existents —com mesures contra la pobresa energètica, reduccions fiscals o subvencions de transport— i la possibilitat d'assignar directament una part dels recursos als governs locals i regionals²⁵. També assenjala el potencial d'utilitzar aquests recursos de manera integrada amb l'aplicació de la Directiva d'eficiència energètica dels edificis, la Directiva d'eficiència energètica i la Directiva d'energies renovables²⁶.

SERVEI INFO EUROPA

A Espanya, com s'apuntava, la proposta del Pla Social per al Clima ha estat elaborada mitjançant un procés que el Govern descriu com a participatiu, i el 2026 s'han obert audiències i tallers abans de la seva remissió a Brussel·les²⁷. No obstant això, serà durant la implementació quan s'haurà de comprovar fins a quin punt els governs locals participen realment en l'assignació, l'execució i el seguiment dels recursos.

El debat sobre l'ETS2 posa així de manifest una qüestió més àmplia ja assenyalada en *policy briefs* anteriors de la Federació de Municipis de Catalunya: disposar de finançament europeu no equival automàticament a tenir capacitat per accedir-hi. La preparació de projectes, els requisits administratius, la disponibilitat de personal tècnic i la coordinació entre administracions poden determinar quins territoris aprofiten efectivament els nous recursos²⁸.

Aquesta qüestió no es limita a l'FSC. El debat sobre el pròxim pressupost europeu mostra també la importància de com es dissenyen i canalitzen els fons. Eurocities ha advertit que el futur finançament podria canalitzar-se a través de plans nacionals i regionals sense garantir la participació de les ciutats, i ha reclamat mecanismes de governança multinivell que n'assegurin la implicació en el disseny i l'aplicació de les inversions²⁹.

4. Oportunitats per als governs locals catalans

L'ETS2 i l'FSC obren noves oportunitats perquè els governs locals accelerin transformacions que moltes ciutats ja han iniciat. El marge d'actuació serà diferent segons el marc competencial i financer de cada territori, però es poden identificar quatre línies de treball: consolidar projectes de mobilitat sostenible, preparar-se per accedir a nous recursos, participar en la implementació de l'FSC i anticipar-se al pròxim cicle financer europeu.

4.1 Consolidar projectes de mobilitat sostenible

La prioritat no és partir de zero, sinó aprofitar les polítiques i els projectes que ja estan en marxa. L'electrificació del transport públic i de les flotes municipals, la mobilitat activa, les zones de baixes emissions, la millora del transport públic i les polítiques de proximitat poden integrar-se en estratègies més àmplies de mobilitat sostenible.

Els plans de mobilitat urbana sostenible poden exercir un paper rellevant en aquesta integració per mitjà de la connexió de les inversions en vehicles i infraestructura amb

SERVEI INFO EUROPA

objectius més amplis d'accessibilitat, reducció de la dependència de l'automòbil i millora de la qualitat de l'espai urbà. Com assenyala Eurocities, moltes de les solucions necessàries per avançar cap a una mobilitat urbana sostenible ja han estat provades; el repte és facilitar-ne el desplegament i la replicació a una escala més àmplia³⁰.

4.2 Preparar-se per accedir a nous recursos

L'FSC constitueix la principal nova font europea vinculada als efectes socials de l'ETS2. Per als governs locals, serà important anticipar quins projectes poden contribuir als seus objectius i com podran integrar-se en els mecanismes de finançament que estableixin els Estats membres.

Això requereix disposar de carteres de projectes prou madures, identificar necessitats i grups vulnerables amb dades territorials i establir aliances amb altres administracions i actors. També serà rellevant connectar les actuacions vinculades a l'FSC amb altres fonts de finançament europeu.

L'FSC no serà l'única oportunitat. En mobilitat urbana continuaran sent rellevants programes com els programes Horizon Europe i LIFE i el mecanisme Connectar Europa, així com iniciatives com CIVITAS o la Missió de Ciutats Climàticament Neutres. L'experiència de les convocatòries europees mostra també la importància d'identificar les oportunitats de finançament, construir aliances i disposar de projectes prou preparats per poder aprofitar-les³¹.

4.3 Participar en la implementació del Fons Social per al Clima

La participació local no acaba amb la consulta dels Plans Socials per al Clima. Durant la seva implementació i seguiment, els governs locals poden aportar informació sobre patrons de mobilitat, vulnerabilitat i accés als serveis; contribuir a adaptar les mesures a les característiques de cada territori, i treballar a través de les xarxes municipals per traslladar posicions comunes³².

També serà important seguir com es canalitzen a Espanya els recursos de l'FSC i quin paper s'assigna als governs locals en la seva execució. La capacitat d'influir en aquesta fase serà determinant perquè les mesures responguin a les necessitats territorials i arribin efectivament als grups més afectats per desigualtats estructurals.

SERVEI INFO EUROPA**4.4 Anticipar-se al pròxim cicle financer europeu**

El desplegament de l'ETS2 i de l'FSC coincidirà amb la negociació del pressupost europeu per al període 2028-2034. Les decisions que s'adoptin sobre la política de cohesió, els futurs plans nacionals i regionals i la participació de les ciutats en el seu disseny condicionaran el marc financer en què es desenvoluparà bona part de la transició³³.

El setembre de 2026, les negociacions han entrat en una fase més decisiva. El Consell ha avançat en posicions parcials sobre els futurs plans nacionals i regionals i sobre la política de cohesió, mentre que el Parlament Europeu ha reclamat una participació més gran de les autoritats regionals i locals en els nous plans³⁴. El pròxim moment clau serà el Consell Europeu d'octubre, que haurà d'impulsar els treballs amb vista a assolir un acord sobre el marc financer plurianual abans de finals de 2026. En aquest context, les decisions sobre la governança dels futurs fons seran tan importants per als municipis com el volum global del pressupost: determinaran qui participa en el seu disseny, com es distribueixen els recursos i quin marge tindran els governs locals per definir inversions adaptades als seus territoris.

La transició associada a l'ETS2 es desenvoluparà, per tant, en paral·lel a una transformació més àmplia de la política d'inversió europea. Per als governs locals catalans, totes dues agendes estan estretament relacionades: la capacitat de respondre als efectes socials de la descarbonització dependrà no només dels recursos específics de l'FSC, sinó també del futur de la política de cohesió, dels programes europeus competitius i de la manera com s'articuli la governança multinivell.

L'ETS2 no és, en aquest sentit, únicament una nova regulació europea sobre els combustibles. La seva aplicació està posant a prova la capacitat de la Unió per vincular descarbonització, justícia social i governança territorial. Les ciutats i els municipis ja estan desenvolupant bona part de les transformacions necessàries; la qüestió que s'obre ara és si les polítiques i el finançament europeus permetran que ho puguin fer amb els recursos, les capacitats i el marge de decisió adequats. En última instància, els governs locals tindran un paper central a l'hora de convertir els objectius europeus de descarbonització en canvis concrets en la mobilitat quotidiana i de determinar, en bona mesura, fins a quin punt la transició ecològica resulta també una transició justa.

Barcelona, setembre de 2026

SERVEI INFO EUROPA

¹ Comissió Europea, "ETS2: buildings, road transport and additional sectors", (accés setembre de 2026), https://climate.ec.europa.eu/areas-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en.

² Comissió Europea, "Social Climate Fund", (accés setembre de 2026), <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/social-climate-fund.html>.

³ Eurocities, "We already know many solutions that work for cities", 9 de setembre de 2026 (accés setembre de 2026), <https://eurocities.eu/latest/we-already-know-many-solutions-that-work-for-cities/>.

⁴ Consell de la Unió Europea, "MFF 2028-2034: Council agrees its position on new and innovative fund to boost EU's competitiveness", 16 de juny de 2026 (accés setembre de 2026), <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/06/16/mff-2028-2034-council-agrees-its-position-on-new-and-innovative-fund-to-boost-eu-s-competitiveness/>.

⁵ Consell de la Unió Europea, "Fit for 55", (accés setembre de 2026), <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/fit-for-55/>.

⁶ Comissió Europea, "ETS2: buildings, road transport and additional sectors".

⁷ Comitè Europeu de les Regions, "Action Plan for Affordable Energy – How to secure affordable, stable and clean energy for all EU cities and regions", 10 de desembre de 2025 (accés setembre de 2026), <https://www.cor.europa.eu/en/our-work/opinions/cdr-1119-2025>.

⁸ *Ibid.*

⁹ Local Alliance, "With the deadline near, Local Governments still left out of national Social Climate Plans", juny de 2025 (accés setembre de 2026), https://www.acrplus.org/docs/en/2025111524_2025-06-17-local-alliance-policy-brief-scf.pdf.

¹⁰ Consell de la Unió Europea i Parlament Europeu, "ETS2 Market Stability Reserve: Council and Parliament reach provisional agreement", 11 de juny de 2026 (accés setembre de 2026), <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/06/11/ets2-market-stability-reserve-council-and-parliament-reach-provisional-agreement/>.

¹¹ Comissió Europea, "Timing of the publication of the EU ETS auction calendar", 2 de juliol de 2026 (accés setembre de 2026), https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/timing-publication-eu-ets-auction-calendar-2026-07-02_en.

¹² Comissió Europea, "Social Climate Fund", (accés setembre de 2026), https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/funding/social-climate-fund_en.

¹³ *Ibid.*; Federació de Municipis de Catalunya, "El futur està en joc: com assegurar un lloc per a les ciutats en el pressupost de la Unió posterior al 2027", Policy Brief 5, setembre de 2025 (accés setembre de 2026), <https://fmc.cat/documents/43243/doc/Policy%20Brief%205.pdf>.

¹⁴ Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, "El Gobierno impulsa un Plan Social para el Clima de 9.099 millones...", 25 de maig de 2026 (accés setembre de 2026), <https://www.miteco.gob.es/es/prensa/ultimas-noticias/2026/mayo/el-gobierno-impulsa-un-plan-social-para-el-clima-de-9-099-millon.html>.

¹⁵ Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, "Informe de conclusiones del taller del proceso participativo para la elaboración del Plan Social para el Clima", (accés setembre de 2026), https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/energia/files-1/balances/plan-social-para-el-clima/Informe%20jornada%20PSpC_2025%20mayo.pdf.

¹⁶ Comissió Europea, "June infringements package: key decisions in energy", 4 de juny de 2026 (accés setembre de 2026), https://energy.ec.europa.eu/news/june-infringements-package-key-decisions-energy-2026-06-04_en.

¹⁷ ICLEI Europe, "Framing the challenge: Why Mobility as a Human Right Matters", 2025 (accés setembre de 2026), https://iclei-europe.org/fileadmin/templates/iclei-europe/lib/resources/tools/push_resource_file.php?uid=cyYahfhP; ICLEI Europe, "Mobility as a Right (MaaR)", maig de 2025 (accés setembre de 2026), <https://e-library.iclei.org/uploads/ICLEI-ES-recommendations-on-MaaR-05-2025-pages.pdf>.

¹⁸ Local Alliance, "From Policy to Action: Unlocking the Potential of Local and Regional Governments in the Social Climate Fund", (accés setembre de 2026), <https://ccre-cemr.org/wp-content/uploads/2024/12/Local-Alliance-Briefing.pdf>.

¹⁹ Comissió Europea, "2026 State of the Union Address by President von der Leyen", 16 de setembre de 2026 (accés setembre de 2026), https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/speech_26_1868.

SERVEI INFO EUROPA

²⁰ Eurocities, "Beyond mobility: integrated urban planning for liveable and resilient neighbourhoods", (accés setembre de 2026), <https://eurocities.eu/latest/beyond-mobility-integrated-urban-planning-for-liveable-and-resilient-neighbourhoods/>.

²¹ Eurocities, "Cities need EU and national support to deliver lower urban speeds", 28 de juliol de 2026 (accés setembre de 2026), <https://eurocities.eu/latest/cities-need-eu-and-national-support-to-deliver-lower-urban-speeds/>.

²² TNO, "Group of households with fuel cars vulnerable in transition to sustainable mobility", (accés setembre de 2026), 13 de febrer de 2024 <https://www.tno.nl/en/newsroom/2024/02/group-households-fuel-cars-vulnerable/>.

²³ ICLEI Europe, "Mobility as a Right (MaaR)".

²⁴ Comitè Europeu de les Regions i OCDE, "CoR-OECD consultation sheds light on regions and cities' investment challenges", (accés setembre de 2026), <https://www.cor.europa.eu/en/news/cor-oecd-consultation-sheds-light-regions-and-cities-investment-challenges>.

²⁵ Local Alliance, "From Policy to Action: Unlocking the Potential of Local and Regional Governments in the Social Climate Fund".

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, "El Gobierno impulsa un Plan Social para el Clima de 9.099 millones...".

²⁸ Federació de Municipis de Catalunya, "El futur està en joc: com assegurar un lloc per a les ciutats en el pressupost de la Unió posterior al 2027".

²⁹ Eurocities, "The next EU budget must be built with cities", 19 de juny de 2026 (accés setembre de 2026), <https://eurocities.eu/latest/the-next-eu-budget-must-be-built-with-cities/>.

³⁰ Eurocities, "We already know many solutions that work for cities".

³¹ *Ibid.*

³² A Espanya, ja hi ha iniciatives de col·laboració per millorar l'intercanvi de dades sobre mobilitat urbana, com ara el recent acord entre la Federació Espanyola de Municipis i Províncies i l'Associació Espanyola del Transport. Associació Espanyola del Transport, "AET y FEMP compartirán datos para optimizar la movilidad urbana en España", 14 de juliol de 2026 (accés setembre de 2026), <https://www.aetransporte.org/2026/07/14/aet-y-femp-compartiran-datos-para-optimizar-la-movilidad-urbana-en-espana/>.

³³ Consell de la Unió Europea, "Timeline - The EU's long-term budget 2028-2034", (accés setembre de 2026), <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/the-eu-s-long-term-budget-2028-2034/timeline-eu-long-term-budget-2028-2034/>.

³⁴ Parlament Europeu, "European Fund for economic, social and territorial cohesion, agriculture and rural, fisheries and maritime, prosperity and security for the period 2028-2034", (accés setembre de 2026), <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/spotlight-MFF%202028-2034/file-european-fund-cohesion-agriculture-rural-fisheries-prosperity-and-security>.