

La llei de regulació de vehicles és una passa necessària. Però sense alternatives reals al cotxe, no n'hi ha prou.

La mobilitat comença en sortir de casa. Per descongestionar Mallorca calen menys cotxes i, alhora, voreres caminables i accessibles per a tothom, un transport públic competitiu i digne —tren i autobús amb bones freqüències—, més bicicleta i bici pública, i intermodalitat de debò. Amb una idea de fons: no construir més, sinó gestionar i actuar amb el que ja tenim. Anàlisi de la nova llei del Consell de Mallorca i propostes de Sineu en Bici i a Peu.

Sineu en Bici i a Peu · Juny de 2026

En poques paraules

Mallorca circula en saturació estructural des de 2017. Ja hi ha més d'un vehicle per cada adult i, en plena temporada, sobren més de 118.000 cotxes respecte de la capacitat que el mateix Consell considera assumible. Davant d'això, el Consell acaba d'aprovar una llei per limitar l'entrada de vehicles. Benvinguda: era necessària i demandada.

Però no enganyem ningú: tal com està, no descongestionarà l'illa. Amb prou feines toca el parc dels residents, deixa fora l'única cosa que de debò descongestiona —un transport públic competitiu i digne, amb bones freqüències, i poder caminar i anar amb bici amb seguretat—, i ho torna a ajornar tot a un nou estudi de càrrega. I aquí cal ser directes: no calen més estudis ni més obra nova per saber què s'ha de fer. Les dades ja hi són, la infraestructura també. El que falta és voluntat. S'ha d'actuar ara. I el moment és aquest, perquè el Pla Director de Mobilitat caduca aquest desembre... sense haver-se complert.

1. Què ha aprovat el Consell

El divendres 5 de juny de 2026, en ple extraordinari, el Consell de Mallorca va aprovar la proposició de llei de regulació de l'afluència de vehicles, amb 28 vots a favor i 5 abstencions. La norma ara passa al Parlament de les Illes Balears, on s'ha de ratificar perquè pugui entrar en vigor; el Consell confia a tenir-la enllestida abans d'acabar l'any. Cal recordar que el Govern va rebutjar la via del decret llei, proposada pel PSIB, que hauria permès accelerar-ne la posada en marxa.

Aquests són els punts principals de la llei, segons el text aprovat i la informació publicada:

- El Consell podrà fixar un sostre de vehicles —quants poden entrar i romandre a l'illa en els períodes de més afluència—, que es determinarà a partir d'un nou estudi de càrrega.
- Els residents a Mallorca queden exclosos de les limitacions. Els no residents amb habitatge a l'illa podran tenir-hi un únic vehicle, sempre que tributi a Mallorca.
- Es preveuen exempcions per a treballadors temporals, residents de Menorca, Eivissa i Formentera que es desplacin per feina o salut, persones amb mobilitat reduïda i vehicles oficials i de servei públic.

- Es controlaran les flotes de cotxes de lloguer, amb un màxim de vehicles en circulació i quotes per a cada empresa.
- Hi haurà taxes d'entrada i de permanència, que cobraran les navilieres dins el preu del bitllet i transferiran al Consell.
- Les sancions aniran de 300 a 30.000 euros, amb possibilitat d'immobilitzar els vehicles que accedeixin sense autorització.
- Es crea una Comissió de Coordinació de Polítiques de Mobilitat amb el Consell, el Govern, els ajuntaments i l'Estat.
- El text esmenta, a més, algunes mesures de mobilitat sostenible —vials cívics, aparcaments intermodals dissuasius i foment del cotxe compartit—, que, com veurem, queden enunciades sense gaire concreció ni la condició que les faria útils.

2. Un diagnòstic que la llei confirma

La pròpia llei reconeix el que Sineu en Bici i a Peu defensa: que el creixement del trànsit va molt per davant del creixement de la població. No és una percepció, és un fet mesurable. Aquestes són les xifres que dimensionen el problema, a partir de dades oficials (DGT Datos Municipales 2025, Ports de l'Estat i l'estudi de càrrega CINESI encarregat pel propi Consell el 2024):

Indicador (Mallorca, 2025)	Valor	Què ens diu
Parc de vehicles (DGT, sense ciclomotors)	861.696 (+21.645 vs 2024)	Continua creixent
Capacitat assumible (sostre CINESI)	834.263	Llindar de referència
Excés estructural (tot l'any, parc resident)	+27.433	Sobra abans dels turistes
Excés en el pic d'estiu (agost)	+118.433	27.433 fixos + 91.000 estacionals
Motorització	887 / 1.000 hab.	Quasi un vehicle per persona
Entrades de vehicles pels ports (2023)	324.623 (+108 % vs 2017)	La pressió importada creix

La mateixa xifra es pot mirar de diverses maneres, totes amb dades oficials: 887 vehicles per cada 1.000 habitants equivalen a uns 1.076 per cada 1.000 persones en edat de conduir —és a dir, més d'un vehicle per cada adult— i a 1,55 vehicles per conductor amb carnet. Balears és la comunitat més motoritzada de tot l'Estat, al voltant d'un 25 % per damunt de la mitjana. A més, cada any entren a l'illa uns 35.000 vehicles que ni en surten ni s'incorporen al cens local. I el cost no és només de trànsit: les emissions del transport per carretera a les Illes han crescut un 139 % entre 1990 i 2022 i ja són el 35 % del total.

La lectura és clara: el problema no és només que arribin cotxes de fora a l'estiu. Fins i tot sense els turistes, Mallorca ja té més vehicles dels que les seves carreteres poden absorbir còmodament. I a sobre, cada estiu en desembarquen desenes de milers més. La saturació no la generen només els altres: la generem entre tots, residents i visitants, perquè el model de mobilitat depèn massa del cotxe.

3. Què resol la llei... i què deixa pendent

El que la llei fa bé

Posar un sostre a l'entrada de vehicles i controlar les flotes de lloguer és sensat i necessari. Ataca la part més visible i més estacional del problema —la pressió que arriba de fora— i dona al Consell una eina legal que fins ara no tenia. Que s'aproves amb un suport tan ampli també és valuós: vol dir que el diagnòstic ja no es discuteix.

La base de tot: que tothom pugui moure's, començant per caminar

La mobilitat de les persones no comença a l'estació ni al volant: comença quan sortim de casa nostra, a peu. Abans de qualsevol viatge en tren, bus o cotxe, hi ha una vorera, un pas de vianants, una travessia. Si aquest primer tram no és segur, còmode i accessible per a tothom —infants, gent gran, persones amb mobilitat reduïda, cotxets—, la resta del sistema no funciona. Per això la caminabilitat i l'accessibilitat universal no són un detall: són la base sobre la qual s'aguanta tota la cadena. La llei amb prou feines en parla, i el nou marc de mobilitat les hauria de posar al centre.

Les mesures «sostenibles» de la llei: bones paraules, poca concreció

El Consell presenta com a aposta per la mobilitat sostenible tres mesures: els vials cívics, els aparcaments intermodals dissuasius i el foment del cotxe compartit. Cap de les tres, tal com estan plantejades, resol el problema.

Els vials cívics són camins per a vianants i bicicletes que el Consell construeix vora les carreteres per connectar pobles, dins un pla de 45 milions d'euros i uns 60 quilòmetres. El problema és triple. Primer: és obra nova, quan el que ens cal és gestionar millor l'espai que ja tenim. Segon: l'execució deixa molt a desitjar —l'eix entre Inca, Lloseta i Binissalem fa només 2,5 metres d'amplada i obliga vianants i bicicletes a compartir un espai insuficient—. I tercer, i no menor: es financen en part amb l'Impost de Turisme Sostenible (el d'Inca, amb 2 dels 3,7 milions), és a dir, amb els diners que haurien de reforçar el transport públic.

Els aparcaments intermodals dissuasius —per deixar el cotxe i continuar en transport públic— no serveixen de res si no es compleixen dues condicions alhora: que a l'altra banda hi hagi un servei prou bo i freqüent perquè valgui la pena baixar del cotxe, i que hi hagi mesures que desincentivin continuar tota la ruta amb el vehicle privat. Sense totes dues, l'aparcament queda buit.

I «fomentar el cotxe compartit» és, de moment, només una paraula: la llei no diu com es farà. Sense actuacions concretes —un carril reservat als vehicles d'alta ocupació, una plataforma pública per compartir trajectes, avantatges reals d'aparcament o de peatge—, no passa de bona intenció. Necessitam propostes i intervencions, no paraules.

El primer buit: el parc local queda gairebé intacte

La llei se centra en els no residents i en els cotxes de lloguer. Però les dades demostren que el parc dels residents, per ell mateix, ja supera la capacitat de les carreteres. Limitar només l'entrada de fora és necessari, però no atacarà l'excés estructural que tenim tot l'any. Sense una aposta decidida per alternatives al cotxe per als propis mallorquins, el fons del problema continuarà.

El segon buit: sense alternativa digna, el cotxe seguirà sent l'única solució

Aquest és el punt clau. Avui, per a moltes persones, el cotxe no és una opció: és l'única manera realista d'arribar a la feina, a l'hospital o a un altre poble. I ho és perquè el transport públic actual no és prou competitiu —freqüències escasses, horaris que no quadren, connexions que fallen—. Mentre això no canviï, posar barreres a l'entrada de cotxes serà posar una tanca sense obrir cap porta. El que de debò descongestiona és un transport públic competitiu i digne: un servei bo, fiable, freqüent i ben connectat. I quan s'ha millorat, ha funcionat: cada cop que SFM ha ampliat l'oferta, la demanda ha crescut. El problema no és la manca de demanda, és la manca de servei. A tot això s'hi suma una limitació de fons: el Consell no té les competències de mobilitat —les té el Govern de les Illes Balears—, de manera que tot el que la llei diu sobre transport públic queda, ara mateix, en una declaració d'intencions.

4. El Pla actual caduca aquest desembre... sense haver-se complert

El marc que ordena la mobilitat a les Illes és el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB), aprovat pel Decret 35/2019. No és una simple declaració: té rang normatiu i va néixer amb un canvi de paradigma explícit, deixar enrere la lògica de "més carretera" per descongestionar la xarxa existent amb transport públic i modes no motoritzats. Ara, en el seu darrer any de vigència, els seus compromisos principals per al 2026 no s'han complert ni s'hi acosten:

- Reduir l'ús del cotxe del 57 % al 36 % dels desplaçaments.
- Triplicar la demanda ferroviària.
- Reduir les emissions del transport, que en canvi han continuat creixent.
- Construir carrils Bus-VAO. Eliminats aquesta legislatura.

El motiu de fons és senzill: el transport públic no ha estat una prioritat real d'aquesta legislatura. Tres anys després, el parc de vehicles no ha parat de créixer i cap mesura aplicada ha tingut cap efecte sobre la saturació. I les inversions ho expliquen: pel costat de la carretera, tot avança; pel costat del tren, el servei que la gent fa servir avui no millora, i el que es promet és obra nova a anys vista:

Àmbit	Actuacions d'aquesta legislatura	Què suposa per al servei d'avui
Carreteres	Renovació de ferm a la Serra (16 M€), variant de s'Alqueria Blanca (11 M€), tram I del 2n cinturó (inici 2027), rotondes i asfalt	Més capacitat viària per a un parc que ja no hi cap
Tren — servei actual	Manteniment de SFM +40 % (26 M€); sense millorar les freqüències d'Inca a Sa Pobla i Manacor	Cap augment de freqüències a T2 i T3
Tren — obra nova futura	Sa Pobla–Port d'Alcúdia (225 M€, obres no abans de 2028) i Palma–Llucmajor (690 M€, en informació pública)	Promeses a 3-7 anys vista

L'asimetria és el problema. El ciutadà que avui agafa el tren a Sa Pobla o a Manacor no necessita una línia nova per al 2033: necessita que la que té funcioni bé ara. I mentre s'anuncien centenars de milions en obra futura, les freqüències de les línies T2 i T3 segueixen igual i els semidirectes que connectaven la part forana amb Palma es van

suprimir el novembre de 2025. No demanem un canvi de model: demanem que es compleixi el que el Pla vigent ja preveu. I com que el PDSMIB caduca aquest desembre i s'ha de revisar, just ara és el moment de decidir quin transport públic volem, amb la caminabilitat, la bici i el transport públic com a prioritats pressupostària real.

5. Ni més estudis ni més obra nova: actuar amb el que tenim

La nova llei torna a condicionar el sostre de vehicles a un nou estudi de càrrega. Però aquest estudi, en bona part, ja existeix: el CINESI de 2024, encarregat pel mateix Consell, ja va quantificar l'excés de vehicles i la saturació de la xarxa, i les nostres dades ho confirmen. Demanar un altre informe per començar a actuar és, a la pràctica, ajornar les decisions un any més, just quan la legislatura entra en el seu tram final.

I tampoc no cal construir més. Mallorca té una xarxa de carreteres molt bona i àmplia; el problema no és que en falti, sinó com la fem servir. En comptes d'obrir noves vies o de bastir infraestructures separades i estretes, el que toca és gestionar i reassignar l'espai que ja tenim: reservar un carril per al bus i el cotxe compartit, donar prioritats als modes que mouen més gent en menys espai, i posar els diners en el servei, no en el ciment.

La conclusió és clara: les dades ja hi són i la infraestructura també. No falten estudis ni carreteres: falta gestió i voluntat. S'ha d'actuar ara.

I hi ha mesures per reduir el nombre de vehicles i la dependència del cotxe que es poden posar en marxa des d'avui mateix: recuperar els trens semidirectes eliminats el novembre de 2025, apujar les freqüències de tren i bus, destinar ja l'Impost de Turisme Sostenible al transport públic, o programes municipals de camins escolars segurs i pacificació de travessies, reinstaurar el carril VAO a l'accés de Palma. Reduir vehicles ara no només és necessari: és possible.

6. Les propostes de Sineu en Bici i a Peu

L'objectiu de fons és que el cotxe deixi de ser l'única opció realista per moure's. Totes aquestes mesures es poden fer gestionant el que ja tenim, sense obra nova i sense esperar més estudis:

1. Garantir la caminabilitat i l'accessibilitat universal: voreres amples i sense barreres, passos de vianants segurs, camins escolars i pacificació de les travessies de poble. La mobilitat comença a la porta de casa.
2. Millorar el servei de tren existent, no ampliar la xarxa: doblar les freqüències de les línies T2 (Sa Pobla) i T3 (Manacor), recuperar els trens semidirectes eliminats el novembre de 2025. Capacitat suficient dels trens, som persones no sardines. No falta més via fèrria; falta que la que tenim funcioni bé.
3. Un autobús digne i competitiu: el servei actual és molt deficitari. Cal millorar-ne les freqüències, els horaris i les connexions, especialment al Pla i a la part forana. Probablement caldria un estudi específic de la xarxa d'autobús.
4. Reassignar l'espai de les carreteres que ja tenim a favor del transport públic i el cotxe compartit: reservar un carril Bus-VAO a les autopistes —sense fer obra nova, reaprofitant un carril existent— per a autobusos i vehicles d'alta ocupació.

5. Concretar el cotxe compartit amb actuacions reals: una plataforma pública per compartir trajectes de feina, avantatges al carril d'alta ocupació i places reservades als nodes intermodals. I aparcaments dissuasius només en espais ja existents, útils únicament si a l'altra banda hi ha un servei freqüent i fiable.
6. Desplegar una xarxa ciclable segura i un servei de bici pública d'abast comarcal, connectats amb les estacions de tren.
7. Destinar prioritàriament l'Impost de Turisme Sostenible al transport públic —no a obra com els vials cívics—, perquè qui genera pressió ajudi a finançar-ne la solució.

7. Conclusió

La llei és necessària, però no descongestionarà res si es queda a mitges o s'ajorna un any més darrere d'un nou estudi o d'una nova obra. Limitar l'entrada de cotxes sense alternativa digna és posar una tanca sense obrir cap porta. El camí complet és donar a la gent —resident i visitant— una manera digna de moure's sense cotxe: poder caminar amb seguretat per una via accessible per a tothom, un transport públic competitiu i digne de tren i autobús, amb bones freqüències i un bon servei, una xarxa per anar amb bicicleta i un servei de bici pública, i intermodalitat real entre tots els modes. No cal més xarxa ferroviària ni més carreteres: cal que funcioni bé el que ja tenim, gestionant-ho amb cap i posant els diners en el servei, no en el ciment. El tren n'ha de ser un eix vertebrador, però no l'únic. Les dades ja hi són i les mesures també: reduir vehicles ara és possible. El que falta és voluntat. El 2026 tenim la finestra oberta. Aprofitem-la.

Sobre l'entitat i contacte

Sineu en Bici i a Peu (CIF G21620646) és una associació sense ànim de lucre per la mobilitat sostenible amb seu a Sineu (Mallorca).

Contacte: info@sineubiciapeu.org · sineubiciapeu.org

Annex: fonts

Les dades sobre l'aprovació i el contingut de la llei procedeixen de la nota oficial del Consell de Mallorca i de la premsa que en va informar entre el 5 i el 8 de juny de 2026. El text legal definitiu es publicarà al BOIB un cop ratificat pel Parlament; la proposició de llei es pot consultar al registre del Parlament de les Illes Balears.

- Nota oficial del Consell de Mallorca: «El Consell de Mallorca presenta en el ple l'aprovació de la llei de regulació d'afluència de vehicles», 5/6/2026 (conselldemallorca.es). Premsa: Ara Balears (5/6/2026), elDiario.es Illes Balears (5/6/2026), Forà Vila i Thursday Daily Bulletin (7/6/2026).
- Dades de vehicles: elaboració pròpia de Sineu en Bici i a Peu (anàlisi interna, no publicada) a partir de fonts públiques: DGT, Datos Municipales 2025 (publicat el 21/4/2026); Ports de l'Estat; i l'estudi de capacitat de càrrega CINESI (Consell de Mallorca, 2024).
- Dades d'emissions i de servei ferroviari (fonts públiques): inventari d'emissions de gasos d'efecte hivernacle del Govern de les Illes Balears, sèrie 1990-2022; dades de viatgers de Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).

- Vials cívics: Consell de Mallorca, Pla de Vials Cívics i nota del vial cívic Inca–Lloseta–Binissalem (finançament ITS), 2024.
- Estudi de capacitat de càrrega de la xarxa viària de Mallorca (CINESI, per encàrrec del Consell de Mallorca, 2024).
- Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 (Decret 35/2019). L'avaluació del seu grau d'execució és anàlisi pròpia de Sineu en Bici i a Peu, no publicada.

Aquest document es publica sota llicència CC BY-SA 4.0. Les dades i conclusions es poden reutilitzar lliurement amb citació de la font.