

Luz verde del Congreso a la Ley de Movilidad con exigencias a empresas

VOTACIÓN/ El Gobierno salva 'in extremis' la norma, esencial para desbloquear 10.000 millones de fondos europeos. La ley obligará a las empresas de más de 200 trabajadores a desplegar planes de movilidad sostenible.

J. Díaz. Madrid

El Gobierno de Pedro Sánchez recibió ayer dos importantes balones de oxígeno parlamentario con la convalidación del real decreto sobre el embargo de armas a Israel (ver información en página 34) y la aprobación *in extremis* de la Ley de Movilidad Sostenible, norma que Podemos había amenazado con tumbar hasta poco antes de la votación final, en la que salió adelante con 174 votos a favor, 170 en contra y las 4 abstenciones de los diputados morados, un resultado muy ajustado que, por momentos y tras una jornada de infarto, había amagado con ser mucho peor.

Al filo de la campana, el Ejecutivo logró arrancar la abstención a Podemos, hasta ese momento enrocado en una petición aparentemente inasumible de paralizar por completo el proyecto de ampliación del aeropuerto de El Prat. "Para que Podemos no tumbé hoy esta ley insuficiente e inútil, exigimos aquí y ahora un compromiso claro por escrito de que no habrá ampliación de El Prat", había advertido el portavoz de Podemos en el Congreso, Javier Sánchez, hasta ese momento rotundo en su negativa. Al final, los morados dieron su brazo a torcer tras lograr el "compromiso público" del Gobierno de que las obras de El Prat no se iniciarán hasta 2031. Poco después, el Ministerio de Transportes, que dirige Óscar Puente, aclaraba que efectivamente el proyecto no se iniciará antes de 2031, que es la fecha prevista para la entrada en vigor del *DORA IV*, que es el que regirá las inversiones de Aena en el aeródromo catalán. En otras palabras, es lo que ya estaba previsto, porque, según Puente, no hay cambio de planes ni fechas en relación con El Prat, aunque sí el compromiso de extremar la vigilancia sobre las cuestiones medioambientales que implica el proyecto.

Doble mazazo

Para el Gobierno de coalición el naufragio de la Ley de Movilidad Sostenible hubiera sido un doble mazazo: político, pero también y sobre todo económico, porque esa norma es uno de los muchos compromisos contraídos por el Gobierno con Bruselas para des-



Torre de control del aeropuerto de El Prat, en Barcelona.

bloquear la llegada de otros 10.000 millones de euros de nuevos fondos europeos, cuya recepción está condicionada, junto al cumplimiento de otros hitos y reformas, a la entrada en vigor de la ley que, aunque ahora despejada, llegará con meses de retraso (debía haberlo hecho al cierre de 2024). Además, ahora inicia su tramitación en el Senado.

• **Empresas: Plan de movilidad sostenible.** La nueva ley, por tanto, no es un capricho unilateral del Gobierno, lo que no es óbice para que suponga nuevas cargas y obligaciones para el sector empresarial, que desde hace años arrastra una mochila cada vez más pesada de exigencias regulatorias, con el creciente coste que ello supone. Así, la norma obligará a las empresas privadas y públicas con más de 200 trabajadores, o un centenar por turno (en el texto inicial el límite se fijaba en 500 empleados o 250 por turno), a dotarse de un plan de movilidad sostenible que deberá incluir medidas de fomento del transporte colectivo o soluciones de movilidad compartida o colaborativa para reducir emisiones (por ejemplo, compartir coche), incluido "el teletrabajo en los ca-

Podemos se abstiene tras un acuerdo de última hora con el Gobierno sobre El Prat

sos en los que sea posible". Unos planes que serán objeto de negociación entre las empresas y los representantes sindicales de sus trabajadores y que las compañías deberían tener desplegados en un plazo de dos años desde la entrada en vigor de la norma.

• **Los polígonos industriales y empresariales, también.** Además de las empresas de ese tamaño, también estarán obligados a contar con planes de movilidad sostenible los grandes centros de actividad productiva, como los polígonos industriales y empresariales, con la obligación de revisarlos cada cinco años, mientras que concede un plazo de un año a los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 para armar un plan de movilidad sostenible, en su caso simplificado, que deberá ser revisado al menos cada seis años.

• **Electrificación y movilidad urbana.** La norma también

aborda la cuestión de los puntos de recarga para coches eléctricos, con el despliegue de estaciones de recarga rápida y ultrarrápida suficientes y necesarias. Mientras, en el ámbito del transporte urbano, la ley obligará a las ciudades a impulsar la movilidad activa, ya sea a pie o en bicicleta, y a priorizar el transporte público y los vehículos de cero emisiones, y contempla la creación de un fondo estatal para contribuir a la financiación de los servicios de transporte público colectivo reservado a las entidades locales.

• **Priorizar el tren sobre la carretera.** La ley contempla el cierre temporal de carreteras o de algunos tramos, o fijar restricciones de circulación a determinados vehículos, en caso de episodios de elevada contaminación; e incentivará el tráfico de mercancías por tren para reducir el que se realiza por carretera, para lo que se impulsará su modernización y la mejora de su eficiencia energética.

• **Vuelos cortos vs. tren.** Además, se recuperarán los trenes nocturnos y el Gobierno buscará reducir el número de vuelos domésticos en aquellos trayectos de menos de dos horas

y media de duración en los que exista una alternativa por tren, siempre que no se trate de conexiones de enlace con aeropuertos para vuelos internacionales.

• **Etiquetas ambientales de la DGT.** En el texto también figura la futura actualización de las etiquetas medioambientales de la DGT, que previsiblemente afectará a los vehículos que hoy figuran como menos contaminantes de lo que son en realidad, como los híbridos o microhíbridos. En el plazo de un año tras la entrada en vigor de la ley, el Gobierno presentará un estudio para la actualización de dichas etiquetas, en las que se incluirán las emisiones de CO₂ como criterio adicional.

• **Electricidad para aviones y buques.** En el transporte aéreo, los aeropuertos tendrán que implantar infraestructuras que suministren electricidad a los aviones estacionados en remoto y usados para transporte comercial, ya sea el embarque o desembarque de pasajeros o la carga o descarga de mercancías, mientras que los puertos deberán asegurar el suministro eléctrico a buques y barcos atracados.

El Parlament debate frenar "compras especulativas de vivienda"

David Casals. Barcelona

En Cataluña, el Debate de Política General concluirá en la tarde de hoy y los partidos han optado por subir decibelios, para condicionar así al presidente de la Generalitat y líder del PSC, Salvador Illa, que gobierna en minoría. Junts pone el foco en el "concerto económico", ERC en un salario mínimo catalán y el blindaje de la financiación "bilateral", y En Comú Podem, en el intervencionismo en vivienda.

Al referente de Sumar en Cataluña le parecen insuficientes las reformas que Illa tiene en marcha, como el decreto que este mismo mes obligará a los grandes tenedores a inscribirse en un registro y que establecerá multas para los que no lo hagan. También se tramita un proyecto de ley que busca acotar el alquiler de habitaciones y de temporada y otro que blindará la subida de los tributos inmobiliarios.

En Comú Podem llevará a votación prohibir la "compra especulativa de vivienda" y la creación de una tasa para las fortunas superiores a los 100 millones de euros, a quienes se les aplicaría un recargo adicional del 2%, al margen de Patrimonio.

Se trata de un recargo a los ultrarricos teorizado por el economista francés y catedrático de la Universidad de Berkeley (EEUU), Gabriel Zucman, y que el G20 ha llegado a debatir su aplicación para las rentas superiores a los mil millones de dólares.

Conviene tener en cuenta la cercanía entre En Comú Podem y el Sindicato de Inquilinas, que es la gran entidad que insiste en promover medidas de control que llevan tiempo aplicándose en Cataluña y que luego se han extendido a otras autonomías, como el tope a los alquileres. Entró en vigor en 2022, pero el Tribunal Constitucional lo anuló por invasión de competencias. Volvió a figurar en la ley nacional de vivienda que el Congreso aprobó en 2023, y Cataluña los volvió a poner en marcha en marzo de 2024.

Las enmiendas de los socialistas incluyen guñíos a ERC, como las que abordan la Hacienda propia y la financiación "singular". En ellas, se defiende el principio de ordinalidad y también reformas legislativas para traspasar la gestión del IRPF.