



# Resumen de Prensa

lunes, 14 de febrero de 2022

## Casi 12.000 empresas están obligadas a tener un plan de igualdad el 7 de marzo

Acaba el plazo dado por el Gobierno a las compañías de 50 a 100 trabajadores, pero apenas 4.560 de unas 30.000 tienen hoy un proyecto registrado

LUCÍA PALACIOS

MADRID. Cuenta atrás para que todas las empresas con más de 50 empleados tengan que tener ya publicado de forma oficial un plan de igualdad. Queda menos de un mes, apenas tres semanas, para que termine el plazo de adaptación de tres años que dio el Gobierno a las compañías de entre 50 y 100 trabajadores para que elaboraran su plan, cumpliendo con lo exigido en el real decreto-ley de medidas urgentes para garantizar la igualdad de trato aprobado el 7 de marzo de 2019.

Por ello, el próximo 7 de marzo casi 12.000 empresas se suman a la obligación que ya tenían aquellas con una plantilla de más de 100 personas. De lo contrario, podrán ser sancionadas con hasta 7.500 euros de multa. Y deben tenerlo elaborado, depositado, registrado y publicado, es decir, haber cumplido con todos los trámites, según explicó a este periódico Ana Ercoreca, presidenta del Sindicato de Inspectores de Trabajo (SITSS).

Así, desde marzo, serán más de 30.000 empresas las que deban tener un plan de igualdad. Pero, paradójicamente, a día de hoy poco más de 4.560 lo tienen publicado, según los datos que figuran en el portal Regcon, dentro de la web del Ministerio de Trabajo. Significa esto que apenas una de cada seis empresas cumple con la ley. «Van a tener que hacer planes de igualdad muchas empresas», reconoce Ercoreca.

Aunque son pocas en España las que tienen más de 50 empleados, apenas 30.000 de las cerca de tres millones que hay, debido a que el tejido productivo se compone mayoritariamente de pymes y micropymes, dan empleo a la mayor parte de asalariados del país. Por tanto, más de 8,4 millones de trabajadores, casi el 60% del total, deberían estar protegidos por un plan de igualdad desde el próximo mes.

Cabe recordar que, a su vez, no solo están obligadas las empresas de más de 50 trabajadores, sino también aquellas cuyo convenio colectivo de aplicación así lo prevea, con independencia de la plantilla que tengan, así como las empresas para las que así lo haya acordado la autoridad laboral a través de un procedimiento sancionador. Para el

resto, la elaboración de un plan de estas características será voluntario.

Pero a día de hoy, la inmensa mayoría de empresas no tiene un plan de igualdad, lo que supone una infracción de carácter grave que puede implicar una multa de entre 751 euros y 7.500 euros. Es más, si existe una orden de la autoridad laboral para que la empresa posea uno de estos planes y aun así sigue sin tenerlo, la sanción pasaría a ser muy grave y las multas se elevarían hasta los 187.515 euros, cuantía que deberán pagar también aquellas compañías en las que se detecte discriminación por razón de género.

La Inspección de Trabajo llevará a cabo actuaciones para controlar que esté todo en regla, aunque sancionar o no depen-

derá del criterio de cada funcionario. «Si veo que están aún negociando y es cuestión de poco tiempo, requeriré. Pero si no han iniciado ni los trámites, entonces ya sancionaré», advierte Ercoreca. Desde UGT señalan que la Inspección de Trabajo está aún dando «mucha manga ancha en este momento» y los sindicatos han hecho ya varias denuncias de empresas por entorpecer la negociación.

### 163 sanciones en 2021

A lo largo del año pasado, la Inspección de Trabajo llevó a cabo más de 2.200 actuaciones en materia de igualdad, un 47% más que un año atrás, en las que se registraron 163 infracciones que afectaron a 36.663 trabajadores, según los datos facilitados por el ministerio. La cuantía recaudada por estas multas asciende a 324.771 euros.

Cristina Antoñanzas, vicesecretaria general de UGT, señala que el nivel de debate está siendo «altísimo» y los sindicatos están negociando en todos los territorios porque, por un lado, hay que actualizar los planes que estaban ya firmados –tal y como recoge la ley– y, por otro, hay que seguir firmando planes nuevos. «Y no queremos hacer un copia

### IMPACTO

**30.056**

empresas hay en España con más de 50 trabajadores que deben tener un plan de igualdad.

**7.500**

euros de sanción puede llegar a pagar una empresa por no tener un plan registrado.

y pega, sino que deben pisar tierra firme y reflejar un diagnóstico de la situación de cada empresa», sostiene.

Además, Antoñanzas indica que la gran mayoría de administraciones dan puntos extra para presentarse a contratación pública a las compañías que tienen planes de igualdad, lo que ha provocado que firmas pequeñas, incluso de entre cinco y diez trabajadores, pidan negociarlos. Y es que estos planes deben pactarse con los representantes de los trabajadores o, en ausencia de un comité, con los sindicatos más representativos del sector. Además, han de incorporar una auditoría de la empresa.



Trabajadoras en la planta de tratamiento de ajo en Las Pedroñeras (Cuenca). ÓSCAR CHAMORRO



Sillas de la terraza de un bar en Valencia apiladas por la falta de actividad en abril de 2020, durante el confinamiento general por la pandemia. EFE / ANA ESCOBAR

## «Acaban en febrero y nadie sabe nada»: caos ante el fin de los ERTE

Empresas, trabajadores, despachos y la propia Administración no saben a qué atenerse

**ALEJANDRA OLCESÉ MADRID**  
Quedan quince días para que desaparezcan los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) tal y como los conocemos a día de hoy y las empresas y los 118.000 trabajadores afectados no saben cómo tienen que actuar ante este cambio inminente. La confusión es generalizada, no sólo reina en las compañías sino que se percibe también en los despachos de derecho laboral del país e incluso en el propio Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), al que después acusarán de colapso cuando se acumulen los trámites.

«No hace falta, no es necesario prorrogar los ERTE ya, porque el artículo 47 y 47.bis dice que ya quedan como una herramienta estructural de nuestro país. Que todas las empresas que no necesiten sepan que ya no hay que prorrogar los ERTE», sentenciaba la semana pasada la ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, al anunciar la subida el salario mínimo.

Pero lo cierto es que las empresas no están tranquilas, porque nadie les ha explicado lo que tienen que hacer. «Tenemos muchas consultas de empresas sobre todo porque tenemos el tope temporal del 28 de febrero. Nos están preguntando cómo tienen que hacer el paso de los ERTE del último real decreto de pro-

rogna a los recogidos en el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores o al Mecanismo RED», cuentan desde CEOE a EL MUNDO.

Las empresas que hasta ahora tienen en vigor un ERTE Covid se encuentran en una tesitura complicada, ya que a partir de ahora no va a haber ningún mecanismo que les ofrezca la misma protección que tienen, salvo que el Ministerio legisle por sorpresa, algo que nadie en el sector espera. Pueden optar por los ERTE limitativos o por fuerza mayor que regula el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, pero tienen dos peculiaridades: son mucho más restrictivos y para ser aprobados es preciso que existan restricciones administrativas que impidan la actividad -con lo que muchas empresas quedarán fuera-, además, no conllevan bonificaciones en las cotizaciones a la Seguridad Social como hasta ahora.

Por ejemplo, un hotel de Mallorca que a día de hoy esté cerrado porque acusa una caída de la actividad por el Covid, no podrá seguir en un ERTE limitativo o por fuerza mayor salvo que haya restricciones administrativas -impuestas por el Gobierno central o autonómico- que le impidan funcionar con normalidad (como que restrinjan su aforo).

«Existe cierta confusión en las organizaciones. Muchas compa-

ñas podrían estar pensando acogerse a la nueva normativa prevista en el artículo 47.6 como vía para continuar con ERTE impositivos o por limitaciones cuando lo cierto es que este tipo de expedientes serán aprobados por la autoridad laboral en casos muy excepcionales y, en todo caso, siempre que medien decisiones adoptadas por la autoridad pública competente», advierte Alfredo Aspra, abogado laboralista y socio de Labormatters Abogados a este medio.

La opción de recurrir al Meca-

**Yolanda Díaz afirma que no hace falta prorrogarlos, pero nadie se fia**

nismo RED en principio estaría descartada, ya que estos sistemas no tienen nada que ver con el Covid y deben ser declarados por el Consejo de Ministros cuando la coyuntura económica lo aconseje (modalidad cíclica) o cuando sea necesario un proceso de transición o reconversión en un sector (modalidad sectorial), algo que de momento no ha sucedido.

«Se trata de una nueva medida

ideada básicamente para no tener que depender de aceptación de patronal y sindicatos. Por lo tanto, tiene que estar activado por el Consejo de Ministros, por lo que el botón rojo de aplicación lo tiene el Gobierno. Es un ERTE para casos graves sin necesidad de permisos de terceros», apunta Luis Jiménez-Arellano, responsable de Laboral del bufete Mas y Calvet.

«¿Qué pueden hacer entonces estas compañías?, «iniciar la negociación de ERTE por causas económicas, técnicas, organizativas o productivas (ETOP), para que puedan aplicar medidas de suspensión del contrato de trabajo o reducción de jornada a partir del 1 de marzo. Ahora bien, deben ser conscientes de que este tipo de ERTE debe negociarse con la representación legal de los trabajadores y que no tendrá exoneraciones en Seguridad Social», avisa Aspra. El tema cambia radicalmente. El experto advierte de que si el día 1 de marzo estas empresas no han negociado otro ERTE, tendrán que pagar el 100% del sueldo de su plantilla.

Ignacio Esteban, socio del departamento Laboral de Garrigues, explica a este medio que si las empresas intentan tramitar un ERTE ETOP deben tener en cuenta que «el período de consultas tendrá una duración máxima de quince días,

salvo cuando la empresa tenga una plantilla inferior a cincuenta empleados, en cuyo caso el período de consultas no excederá de siete días», con lo que deben iniciar esa negociación lo antes posible.

Las empresas que sí están sometidas a restricciones administrativas (por ejemplo: cierre del ocio nocturno en alguna comunidad) sí podrán pedir ERTE por fuerza mayor temporal o limitativos, regulados en el artículo 47. El experto de Ga-

**Hay inseguridad por las condiciones que se mantendrán a partir del día 28**

rrigues recuerda que el procedimiento se iniciará mediante una solicitud simultánea a la representación de los trabajadores y a la autoridad laboral. Esta última tendrá que constatar que existe esa limitación, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social emitirá un informe preceptivo y se emitirá resolución del ERTE en un plazo de cinco días desde la solicitud. En caso de no emitirse respuesta en este plazo operará el silencio administrativo positivo (se entenderá aceptada la existencia de la fuerza mayor). Si cuando vaya a acabar el ERTE, persiste la circunstancia que da lugar a la fuerza mayor, «se deberá solicitar una nueva comprobación de la existencia de la fuerza mayor».

### INCERTIDUMBRE

Los propios afectados por ERTE también están viviendo días de nerviosismo por la incertidumbre y la falta de información, ya que en muchos casos sus empresas no les han dado de pistas sobre qué pasará con ellos a partir del 28 de febrero. «Desafortunadamente nadie sabe nada, fui con mis compañeros a información laboral ya que nuestro jefe no nos dice nada y nos informaron de que aún no está aprobado el ERTE más allá del día 28... que esperemos a ver qué decisión toman con respeto a los ERTE», cuenta a este periódico una trabajadora que lleva en ERTE desde marzo de 2020.

En el SEPE el desconcierto es el mismo. «Los ERTE están en vigor hasta el día 28 de este mes, estamos a la espera de nuevas instrucciones. No se sabe qué va a pasar, para ello se tienen que dictar nuevas instrucciones por parte del Gobierno», señalan fuentes del organismo. «Estoy seguro que desde la Subdirección General de Prestaciones por Desempleo del SEPE se está trabajando con el Ministerio en este sentido», confían.

Los trabajadores de este organismo esperan tener noticias cuanto antes de cómo deben proceder, ya que si luego se producen cuellos de botella en la tramitación y demoras en las aprobaciones, serán objeto de las críticas como ha sucedido en otras ocasiones.



**ECONOMÍA**

**DINERO FRESCO.** La burda tergiversación de Moncloa con Von der Leyen y el intempestivo desfile del PP ante autoridades comunitarias provocan malestar en la Comisión Europea

*Bruselas: «Cansa que Gobierno y PP nos utilicen con los fondos»*



CARLOS SEGOVIA

Para los que creen fervientemente la versión gubernamental de que España es lo más top en Bruselas puede ser interesante comparar cómo presenta la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, los primeros 7.400 millones de euros de los fondos europeos para Francia en comparación con cómo lo hizo con la cuarta economía del euro. De Francia, la única junto a España hasta ahora en pasar examen, asegura en un vídeo que «ha emprendido efectivamente avances rápidos en su plan de recuperación (...) se ha comprometido realmente con reformas ambiciosas como la de sanear sus cuentas públicas, descarbonizar su economía o dar formación a los jóvenes que son proyectos de futuro que Europa está orgullosa de financiar. Este primer pago estoy segura que es el comienzo de un éxito francés».

En cambio, el pasado 2 de diciembre y pese a que España era el primer país en lograrlo, la alemana fue más fría y, en un vídeo más corto, dijo que debía recibir los primeros 10.000 millones, porque «ha hecho buenos avances en el plan» y «recibi-

rá más a medida que cumpla con los hitos establecidos».

No hay que tomar palabras corteses de la presidenta como un respaldo político de primer orden. Por eso fue tan burdo que el ministro de la Presidencia, Félix Bolaños, se apresurara el pasado 31 de enero a aircular una carta de cortesía de Von der Leyen y presentarlo como un documento clave de espaldarazo al Gobierno de Pedro Sánchez que «deja en evidencia al PP y su actitud de obstruccionismo con los fondos».

También del lado de la oposición ha sido muy deslucido el reciente desfile de dirigentes del PP en Bruselas. No han tenido entrevistas con los comisarios clave a los que transmitir sus quejas sobre la falta de transparencia en el reparto de los fondos europeos. La limitada agenda del propio Pablo Casado y del grupo de alcaldes encabezados por José Luis Martínez Almeida en la capital comunitaria muestra que fueron visitas improvisadas e intempestivas incómodas para la Comisión en el marco de la campaña en Castilla y León. El PP tiene derecho a denunciar arbitrariedades -también lo hace la oposición portuguesa- pero deben medir bien sus pasos.

«Nos cansa que Gobierno y el PP nos utilicen con los fondos europeos. Estamos ya cansados», critican a este diario fuentes de la Comisión Eu-



Ursula von der Leyen, con miembros del Gobierno y barones del PP en la Conferencia de presidentes de octubre de 2020. POC

**La Comisión no está fiscalizando a fondo el arranque del plan y rehúye polémicas**

**Sánchez no pactó con el PP pese a que el 28% del plan es para otra legislatura**

ropea implicadas en las relaciones con España. La línea oficial es que la marcó un portavoz comunitario cuando tuvo que corregir al Gobierno en que la carta de Von der Leyen no está vinculada a respaldar a Sánchez frente a Casado. «Es que no entramos en ese debate, en esta fase lo que hacemos es evaluar si se van cumpliendo con las objetivos de reforma e inversión del plan tal y como

han sido suscritos en el acuerdo operacional», dicen en la Comisión.

El Gobierno tiene suerte de que el Ejecutivo comunitario está en fase de dar aprobado general y de facilitar financiación a los países golpeados por la pandemia sin enseñar los dientes en la evaluación de la calidad de las reformas o de las inversiones. Tampoco la jefa de la task force en la Comisión, Céline Gauzer, parece contar con medios y voluntad de fiscalizar lo que los distintos países miembros están haciendo de momento con el dinero en contraste con otro tipo de fondos, los estructurales.

Esta falta de vigilancia no será eterna y habrá que ver las consecuencias futuras. Por ahora, la cuarta economía del euro no ejecutó en el primer año ni el 10% de lo previsto y peor aún, aprueba reformas clave de forma pírrica y endeble ofreciendo nula expectativa de solidez a largo plazo a inversores y socios comunitarios. De las dos principales reformas hasta ahora, la de las pensiones salió con 176 a favor (de 350) y

con la patronal CEOE apartándose finalmente. La segunda, la laboral, por 175 votos gracias al patinazo del diputado del PP, Alberto Casero. Sorprende que en pleno siglo XXI los letrados del Congreso no le vean con derecho a corregirlo antes de una votación presencial.

El origen de todo el problema es que el Gobierno no pactó con el primer partido de la oposición el plan, pese a que, según un cálculo de Llorente y Cuenca, al menos el 28% de las medidas comprometidas corresponden a otra legislatura. Esta consulta se une a otros críticos de CEOE, Esade o EY avisando de multitud de «puntos débiles» incluida «su gobernanza, en un Estado compuesto y descentralizado como el español». De seguir así, el espectáculo ante la UE está asegurado y también la pérdida de una gran oportunidad.

Siga a Carlos Segovia en Twitter: @carlossegovia\_carlos.segovia@elmundo.es

lunes, 14 de febrero de 2022



domingo, 13 de febrero de 2022

# Una inversión de treinta millones levantará la nueva estación de autobuses en Farnesio

El anteproyecto de la terminal contempla un moderno edificio de viajeros conectado con un área de dársenas a cubierto

J. ASUA



VALLADOLID. Es un anteproyecto. De momento, solo un boceto abierto a modificaciones, pero,

al menos, ya hay una primera idea. La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León presentó el pasado 2 de febrero a los miembros del comité técnico del plan de integración ferroviaria los primeros planos de la futura estación de autobuses, que sustituirá a las obsoletas instalacio-

nes que dan servicio desde 1972 en la calle Puente Colgante. La terminal, que se ubicará en una parcela del barrio que surgirá tras el derribo de las instalaciones de los antiguos talleres de Renfe en Farnesio, ocupará una superficie aproximada de 15.000 metros cuadrados en la que se con-

templán dos zonas diferenciadas, aunque interconectadas entre sí. Por un lado, un edificio funcional que concentrará toda la actividad de recepción de viajeros. Y por otro, la zona de embarque, en la que se prevé habilitar alrededor de treinta dársenas para el aparcamiento y acceso a los autocares.

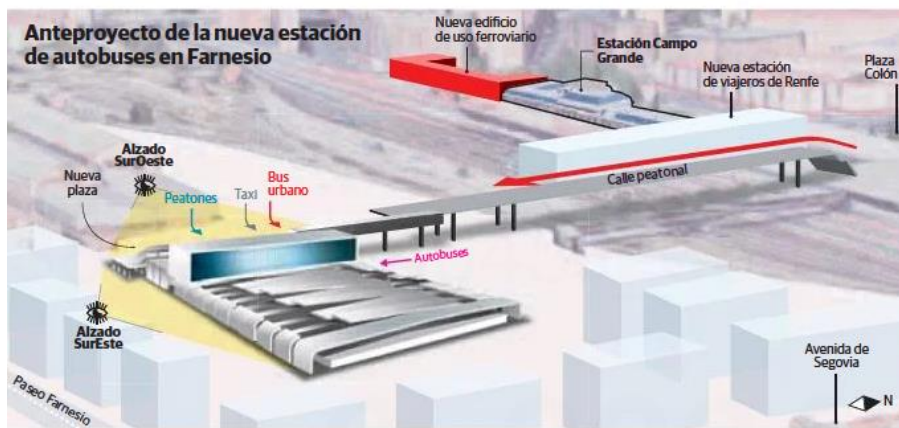
Dos son los diseños arquitectónicos que baraja el Ejecutivo regional: el primero, formado por módulos rectangulares bajo los que se ubicaría el área de estancia y la playa de estacionamiento y otro en el que se combina ese inmueble-vestíbulo con otro destinado a los autobuses y cubierto con una especie de lamas de hormigón.

«No se puede dar el proyecto por cerrado, porque no lo está», insisten fuentes de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, que coordina las principales intervenciones del plan ferroviario. «Son todo potenciales o 'demos', cuando llegue el momento de licitar la redacción definitiva la empresa adjudicataria puede presentar otros diseños totalmente diferentes», advierten con precaución. Tampoco se pueden aventurar todavía plazos para iniciar la ejecución.

### Cafetería, comercios...

La documentación presentada en esa reunión, donde también se dieron a conocer las obras para ampliar la estación de trenes con un edificio pasante sobre los andenes y una calle elevada para unir la zona de Colón con Farnesio, apunta ya algunas claves de la terminal. Así, se plantea una amplia zona de acceso a la estación. Bajo un sotechado, se dibujan tres canales diferenciados: uno para el transporte público, otro para el vehículo privado, con un área de 'kiss and ride' (besar y montar) para dejar a los viajeros de forma rápida, y otro canal para peatones. También junto a la entrada se sitúa la parada de taxis.

En cuanto al edificio para viajeros, se proyecta un gran vestíbulo. A ambos lados de la entrada al mismo se situarán dos módulos para las taquillas. En uno de los extremos de esta área de recepción, se habilitará una cafetería y la zona de facturación. En el de enfrente, las oficinas de las diferentes compañías de transporte que operan en la capital. Desde esta recepción, en la que también se prevé una consigna para el equipaje, se pasará al área de autocares, a la que se accede por un amplio pasillo central en el que se levantará un quiosco, siempre según este proyecto provisional.



### Alzado SurOeste

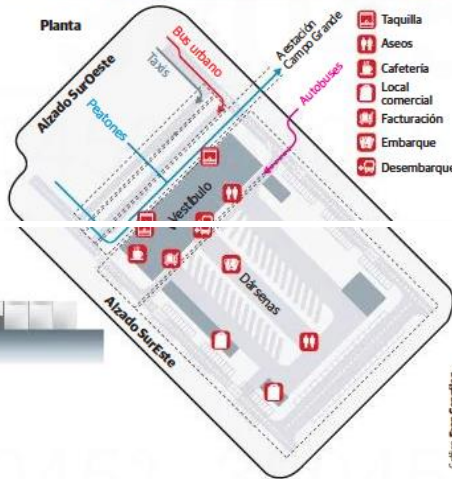
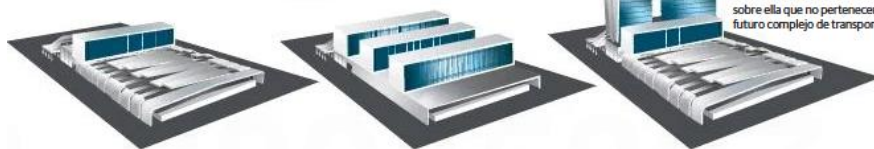


### Alzado SurEste



### Opciones

La Junta ha presentado dos proyectos arquitectónicos diferentes para la terminal a expensas de la definición de las características de la parcela. En ambos se contempla un edificio de recepción de viajeros y el área de las dársenas de los autobuses. Cambia únicamente el aspecto exterior.



\*Infografía de la estación con la recreación de dos edificios sobre ella que no pertenecen al futuro complejo de transportes.

Grafico Fran González



Domingo 13.02.22  
**EL NORTE DE CASTILLA**

**LOS DATOS**

**28,6**

millones era el coste previsto para construcción de la estación en el convenio de 2017.

**15.000**

metros cuadrados es la superficie mínima necesaria para las nuevas instalaciones.

**La estación para autocares se diseñará para un volumen de viajeros cercano a los cuatro millones al año**

En una de las fachadas de este complejo, se planea la creación de dos locales comerciales amplios para la instalación de sendos negocios. La estación se diseñó para dar cobertura a los cerca de cuatro millones de viajes en autobús que se registran cada año en Valladolid. Los últimos datos facilitados por la Consejería de Fomento arrojan que la actual terminal suma semanalmente 3.533 expediciones, con una distribución diaria en jornadas laborables de 233 llegadas y 355 salidas de vehículos, un movimiento que se ha rebajado como consecuencia de la pandemia.

La construcción de la terminal tiene un presupuesto cercano a los treinta millones de euros. Aunque su planificación corresponde a la Consejería de Fomento de la Junta, será la Sociedad Valladolid Alta Velocidad la que saque a licitación la obra y pague su coste, según se contempla el convenio firmado entre el Ministerio de Transportes, el Ayuntamiento y la Junta en 2017.

La terminal se ubicará en un

parcela interior del futuro barrio de talleres junto a una plaza ajardinada en la que desembocará la calle elevada que discurrirá paralela al edificio que Adif construirá sobre los andenes. Ambos proyectos están interrelacionados y dependen del desarrollo de los suelos que ahora ocupan las vetustas naves de reparación de trenes, donde están previstas un total de 2.500 nuevas viviendas.

¿Cuándo arrancarán ambas construcciones? La Junta maticaba hace tres meses que cualquier paso para comenzar con la edificación de la nueva estación de autobuses requiere la previa urbanización de la parcela al completo, es decir debe contar con las calles para el acceso y salida de los vehículos y con todas las condiciones de infraestructuras –redes de agua y suministro eléctrico, etc.– para poder afrontar la obra.

**Y túnel en Arco de Ladrillo**

La Concejalía de Planeamiento Urbanístico ya trabaja en el proyecto de actuación de este barrio. Se trata de la delimitación de las diferentes parcelas en la que se levantarán los bloques de pisos y otras dotaciones. Se salvarán de la demolición una nave ferroviaria protegida y la fachada de otra. Antes Renfe debe entregar los suelos, que habrá que descontaminar para meter las máquinas con garantías. ¿Plazos? Nadie se atreve a acotarlos.

Paralelamente, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad trabaja en otro aspecto fundamental de las obras: el pliego de condiciones para el proyecto de demolición del achacoso viaducto de Arco de Ladrillo para su sustituirlo por un túnel con dos carriles por sentido que permitirá liberar la zona de tráfico. Este paso subterráneo también es importante para la circulación de los autobuses que utilizarán la terminal de Farnesio para entrar y salir de la misma desde o hacia el Paso de Zorrilla o la avenida de Salamanca.



Estación de autobuses, en el número 2 de Puente Colgante. A. HINGUEZA

**Un relevo necesario para una cincuentona que ha envejecido mal**

Lleva esperando relevo desde que en 2002 se firmó el primer convenio, el que anunciaba el soterramiento de las vías. Ya entonces se avanzó su jubilación forzosa ante la llegada de una nueva terminal intermodal que iba a situarse junto a la estación de trenes de Campo Grande. Desde entonces, la instalación de Puente Colgante, que este año cumplen medio siglo, esperan a su sustituta. Lo hace en un avanzado estado de deterioro y dejadez al que se intentó poner remedio con una reforma en el año 2003, que ha servido para poco. Aún deberá cumplir su función hasta que al otro lado de la vías entre en servicio la nueva terminal.

**El solar de la terminal de Puente Colgante acogerá 200 viviendas tras la mudanza**

**Los terrenos están valorados en 21,6 millones de euros**

**J. A.**

VALLADOLID. El movimiento de piezas entre Puente Colgante y los suelos de Farnesio con el traslado de la estación de autobuses dejará libre la céntrica parcela que ahora acoge la terminal. Su futuro: uno o varios bloques de viviendas. La planificación de los terrenos liberados con las diferentes actuaciones de integración ferroviaria contempla para ese suelo la construcción de 199 pisos

(200.000 metros cuadrados de edificabilidad).

Los terrenos están valorados, según la tasación que la empresa Segipsa elaboró en 2020, en 21,6 millones de euros, un dinero que irá la caja de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad para obras y para devolver la cantidad que adelantó el Ministerio de Fomento entonces por la deuda que esta entidad tenía con los bancos por las obras previas al desechado soterramiento.

La parcela de la actual estación de autobuses ocupa 23.257 metros cuadrados y su estratégica y céntrica ubicación la convierten en uno de

los espacios inmobiliarios más atractivos que generará la operación. El resto de piezas hasta completar las casi 6.000 viviendas previstas se reparten entre la zona de los antiguos talleres (2.500), Ariza (600) y el polígono de Argales (2.500). Sin duda son las parcelas de Farnesio, que tendrán conexión directa con Colón a través de una nueva calle peatonal elevada, las que tienen mejor proyección de venta, seguidas de las de Puente Colgante y Ariza. Más complicado será dar salida a las previstas en Argales al situarse al este de las vías y en una zona industrial.

# El precio de los combustibles marca récord, más por las cargas que lo gravan que por el crudo

A los impuestos se han ido sumando tasas desde 2014 hasta llegar a máximos y a la espera de nuevas medidas que tensionarán aun más el mercado

JOSÉ M. CAMARERO

MADRID. No hay una imagen más práctica que simbolice la indignación ciudadana que la de los letreros en las estaciones de servicio cada vez que cambian el precio de los combustibles. Pagar el litro de gasolina a 1,60 euros ya no es descabellado en numerosos surtidores. Tampoco hacerlo a más de 1,50 euros con el diésel. Se trata de las referencias más elevadas que los conductores pueden pagar estos días de récord. Llevamos seis semanas registrando máximos consecutivos en los combustibles y el temor se apodera de los ciudadanos con una pregunta habitual: ¿Hasta cuándo subirán? y otra más técnica pero relevante: si el coste del petróleo no está en máximos, ¿por qué sí el de los combustibles?

La brecha entre lo que cuesta la materia prima –el crudo– y el producto final –el combustible– es cada vez mayor en España. La evolución de ambas líneas se separa cada vez con más fuerza para desesperación de una economía a la que este sobreprecio petrolífero con respecto al precio del año pasado le puede restar unos 10.000 millones de euros este año. Y ello, en medio de una recuperación aún incipiente tras la pandemia.

Hay una razón básica que explica esta evolución de los combustibles: el precio del crudo, aunque la correlación sea cada día más distante. «No solo influye el coste del barril, sino otros muchos factores como el transporte, el margen de mayoristas / especialmente los impuestos», recuerda Victoria Torre, direc-



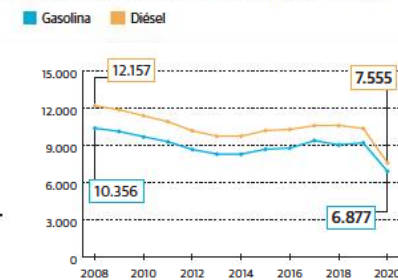
Cartel con los precios de los combustibles en una estación de servicio en Madrid, esta semana. OSCHAR CHAMORRO

tora de Oferta Digital de Singular Bank. Y calcula que «una subida o bajada del barril influye cerca de un 38% en el precio de la gasolina».

El barril de Brent marcó su récord en 2008 llegando a superar ampliamente los 130 dólares. Pero entonces, los combustibles solo se aproximaron a los 1,30 euros por litro. Hoy, con el Brent a 90 dólares, la gasolina sobrepasa, de media, los 1,55 euros; y el gasóleo, los 1,44. En este camino trans-

## Consumo de combustible

Datos anuales de los hogares españoles, en millones de litros



Fuente: Boletín de Productos Petrolíferos de la UE

GRÁFICO LIDIA CHARVAJAL

trasladado toda la subida del crudo a los precios de los combustibles que comercializan. Previsiblemente ese coste repuntará de forma sensible en los próximos días. Pero sería suficiente para que los precios de gasolina y diésel batiesen un nuevo récord la próxima semana.

Lo que ocurrirá a medio plazo, con la vista puesta en marzo o abril, no es demasiado halagüeño. «Nos encontramos en un entorno de aumento de la demanda y recorte de la oferta», explica Joaquín Robles, analista de XTB. «Mientras que el consumo ya ha recuperado un nivel previo al que

currido en 14 años, cada euro gastado en combustible ha ido incorporando cargas que van alejando su coste del petróleo: impuestos y tasas, por una parte, pero también el propio incremento de precios de toda la cadena de distribución del producto, en una economía con el IPC disparado al 5%.

## La espiral de la inflación

Los tributos directos que gravan al combustible, como el IVA o Hidrocarburos, no han cambiado en

tenía antes de la pandemia, la producción sigue condicionada por la política de los países productores de la OPEP+», afirma este experto. Por ello, anticipa que «no es descartable que veamos el petróleo en el nivel de los 100 dólares por barril durante este primer semestre».

Los elementos que podrían bajar los precios pasarían por que EE UU ampliara su capacidad extra de producir unos 1,2 millones de barriles utilizando especialmente las compañías de 'fracking', tal y como explica Luis

## Un 2022 con repostajes que aún no han tocado techo

J. M. CAMARERO

MADRID. Los españoles seguirán pagando a precio de oro los combustibles en las próximas semanas. No es la mejor noticia que puedan tener en un inicio de año en el que la inflación está causando estragos en sus presupuestos familiares, pero la evolución

del coste del petróleo, el principal indicador que sirve como guía para avanzar futuros precios, así lo determina.

El pasado viernes, el barril de Brent cerró la sesión por encima de los 92 dólares. Una semana antes estaba en el entorno de los 88. Primera conclusión: las estaciones de servicio aún no han



**La brecha entre el crudo y los combustibles**

**Petróleo** Evolución semanal. Datos en dólares/barril de Brent



Fuente: Boletín de Productos Petrolíferos de la UE

**Gasolina y diésel** Evolución semanal. Datos en euros/litro



GRÁFICO LIDIA CARVALLO

los últimos años. Representan aproximadamente la mitad de lo que se paga por cada euro gastado en gasolina o diésel. «Aunque son razonablemente estables, al ser un porcentaje su resultado se incrementa según sube el precio sobre el que calcular ese 50% de impuestos», explica Luis Fernando Utrera, subdirector del Máster en Bolsa y Mercados Financieros del IEB. Este experto apunta a otro condicionante que también está disparando las gasolinas más allá del petróleo: los costes de distribución y el margen de refino, que supone un 15% del total.

«En épocas de incremento de la demanda por encima de la oferta, como ahora, tienden a subir», explica Utrera. De hecho, esos márgenes llegaron a ser negativos en 2020, pero desde entonces no han dejado de trepar hasta máximos del año 2012. Junto al margen de refino y al tipo de cambio de divisa (el petróleo se paga en dólares, que se ha apreciado frente al euro), Utrera estima 25 céntimos de euro extra por litro.

**Las petroleras desconfían**

El precio de los combustibles esconde otra realidad que poco a poco va impregnando el surtidor: las decisiones que los últimos gobiernos han ido adoptando en torno a la energía. «Es evidente que ha habido aumentos de costes regulatorios e impuestos en esas fechas», destacan en la Asociación Española de Productos

Petrolíferos (AOP). Por ejemplo, «la mitad del fondo de eficiencia energética, que se creó en 2015, lo pagan las petroleras», recuerdan en la organización. Se trata del fondo puesto en marcha en 2014 para financiar medidas de ahorro energético. Supone un coste estimado en 200 millones de euros al año por parte de medio millar de empresas. Entre las que más aportan se encuentran Repsol, Cepsa, BP, Galp, Disa o Saras, entre otras.

Por otra parte, los biocombustibles comenzaron a ser gravados a partir de 2013 con el mismo tipo que el resto de combustibles. Y también ha habido otro cambio: la armonización del céntimo sanitario al alza en casi cinco céntimos. «Solo con estos factores ya estaría justificándose que estemos en precios máximos aunque el petróleo no lo esté», apuntan fuentes del sector.

Pero la escalada de esas medidas públicas sobre los combustibles no ha parado, por ahora. Hay dos grandes iniciativas que pueden seguir agravando la bre-

cha con el precio del petróleo. La primera, la intención del Ejecutivo de equiparar el coste del gasóleo con el de la gasolina.

**Encarecer el diésel**

El diésel ha estado bonificado en España desde hace varias décadas. Se hizo sobre todo a partir de los años 90, para fomentar la comercialización de estos vehículos. La distancia media ha sido casi siempre de diez céntimos a favor del diésel. En el proyecto de Presupuestos de 2020 ya se incorporó un alza de 3,8 céntimos por litro para ir equiparándolos. No llegó a buen puerto por la presión de grupos como el PNV. Pero Hacienda mantiene esa intención. En la propuesta de reforma fiscal de los expertos tributarios, que se presentará este mes, estará la respuesta a esta incógnita.

La otra medida que, advierten las petroleras, impactará en el precio del combustible será el Fondo para la Sostenibilidad del Sistema Eléctrico que tramita el Ministerio de Transición Ecológica. Se trata de un fondo para pagar los costes incluidos hasta ahora en la factura de la luz a fin de abonar las primas a las energías renovables, la cogeneración y los residuos. Será un trasvase del recibo eléctrico –que podría bajar un 13%– a otros consumos. ¿Cuáles? Básicamente, los combustibles, que volverán a verse gravados en los próximos años por ser más contaminantes.

**DATOS CLAVE**

**10** céntimos por litro separan el diésel de la gasolina, una diferencia que el Gobierno quiere suprimir elevando el precio del gasóleo.

**100** dólares por barril de Brent es la expectativa del petróleo para este primer semestre.

recesión global y el precio caerá, aunque no abran el grifo. «No olvidemos que la OPEP+ sabe que la bala del petróleo no va a durar siempre por lo que van a tratar de optimizar al máximo nuestra dependencia», indica Utrera.

También Victoria Torre, de Singular Bank, anticipa que el cru-

do puede alcanzar la barrera psicológica de los 100 dólares, con lo que ello provocaría en los combustibles, abocados a incrementos por encima de las referencias actuales. Y advierte, al mismo tiempo, de que se proyectan «nuevos máximos en la inflación de la eurozona para los próximos meses al retrasarse la normalización de los precios de la energía». Una crisis energética que Europa y España vienen arrastrando desde el pasado verano, pero que, por ahora, no parece llegar a su final.

**La transición energética arrinconará el maná del 'oro negro' en 30 años**

**Los productores históricos buscan alternativas ante un futuro menos dependiente de los combustibles fósiles**

J. M. CAMARERO

MADRID. La electrificación de las economías más avanzadas y su transición hacia un modelo ligado a las energías verdes irá quitando protagonismo al petróleo como el motor del mundo. En el caso de España, la menor dependencia de esta materia prima puede resultar vital por ser uno de los países más vinculados al crudo, del que carece en el territorio nacional, y un sistema energético históricamente vinculado al 'oro negro', sobre todo en movilidad.

El Plan Nacional de Energía y Clima puesto en marcha por el ministerio que dirige Teresa Ribera aspira a alcanzar en el año 2030 un 42% de energías renovables sobre el uso de energía final del país. En el caso de la generación eléctrica, el porcentaje de renovables en 2030 sumará el 74%. Y tiene como objetivo que la dependencia energética del exterior disminuya 15 puntos porcentuales, pasando del 74% actual al 59% a finales de esta década.

Estos objetivos, multiplicados por gran parte de las economías avanzadas, supone un verdadero reto de futuro para los productores de petróleo: los países del Golfo Pérsico y algunos de África como Libia y Nigeria, dos de los grandes exportadores de crudo para el mercado español de los últimos años.

Esos estados son conscientes de que la demanda de combustibles disminuirá. En España, aunque la mayoría de los vehículos que se matriculan siguen siendo de combustión (un 65% del total en 2021), los eléctricos puros y los híbridos (muchos funcionan con combustible) van adentrándose en el mercado de particulares. Y en el caso de los transportes pesados (autobuses, camiones, trenes, etcétera), una parte de su futuro pasa por el uso del hidrógeno o el gas en sus versiones renovables para sustituir al crudo.

**Serán 'electroestados'**

Ante este panorama, «los países productores (de crudo) son conscientes del futuro que se les avecina», explica Gonzalo Escribano, director del programa de Energía y Clima del Real Instituto Elcano. «Algunos, como los del Golfo Pérsico, tienen la capacidad de hacerlo», indica este experto. Y lo hacen a través de la inversión millonaria con energías renovables. O como exportadores de gas. «Van a pasar de ser 'petroestados' a 'electroestados'», afirma Escribano.

Las últimas previsiones de la Agencia Internacional de la Energía apuntan a que la producción de petróleo puede bajar de 100.000 millones de barriles actuales a unos 30.000. «Eso es una reducción de ingresos brutal para esos países», indica el experto de Elcano. «En Europa, por ejemplo, ya no serán tan imprescindibles como hasta ahora», indica. Y anticipa que solo sobrevivirán los productores de crudo que tengan menos costes de extracción en un mercado que será menguante a medio y largo plazo.

# Las comunidades esperan la reforma fiscal con la brecha tributaria disparada

La autonomía de las regiones, que el Gobierno pretende limitar en algunos supuestos, se deja notar sobre todo en Sucesiones y Donaciones

**CLARA ALBA**

MADRID. Dos semanas. Es el plazo que queda para que el comité de expertos entregue al Ministerio de Hacienda las recomendaciones sobre las que se basará la futura reforma con la que el Gobierno aspira a acercar la presión fiscal española a la media europea.

Como ya adelantó este diario, sin gran margen de maniobra para una subida de impuestos generalizada hasta que la recuperación económica se consolide –y también hasta que pase el periodo electoral–, todo apunta a que el Ejecutivo optará por tocar los tipos mínimos de los tributos cedidos a las autonomías. Se limitará así su capacidad normativa. La misma que en los últimos años ha contribuido a ampliar de forma notable la brecha fiscal entre las regiones. A su vez, esto ha provocado que a la hora de pagar impuestos no sea lo mismo, ni mucho menos, vivir en una comunidad que en otra.

**Patrimonio**

Esta figura que grava las grandes fortunas es una de las que podría sufrir un mayor giro en la futura reforma, con el objetivo del Gobierno de evitar la competencia fiscal en la que Madrid se ha puesto al frente con una bonificación al cien por cien (han de presentar autoliquidación los contribuyentes cuyos bienes y derechos tengan un valor que supere los dos millones de euros).

Actualmente, el mínimo exento para todo el Estado es de 700.000 euros, aunque algunas comunidades aplican cifras más bajas. Es el caso de Cataluña (400.000 euros) o Extremadura y Valencia (500.000 euros). Con tipos estatales desde el 0,2% al 3,5% divididos en ocho tramos, Extremadura presenta el tipo máximo más elevado, en el 3,75%, mientras que Cataluña, Andalucía, Galicia y Asturias tienen los tipos mínimos más bajos.

Tal y como recuerdan los economistas del Registro de Economistas de Asesores Fiscales (REAF), la tarifa aplicada en Álava

y Guipúzcoa oscila entre el 0,2% y el 2,5%, mientras que Vizcaya se sitúa entre el 0,2% y el 2%. En Navarra, el impuesto se caracteriza por un mínimo exento de 550.000 euros, con tipos desde el 0,16% al 2%. Estas diferencias provocan que para un mismo patrimonio, dependiendo de la comunidad, se pague más o menos. En su último informe 'Panorama de la fiscalidad autonómica y foral', los economistas del REAF ponen un claro ejemplo: para un mismo patrimonio de 800.000 euros, en Madrid, Álava y Vizcaya no se paga nada, mientras que un aragonés tendría que pagar 1.164 euros y un extremeño 1.099 euros.

**Sucesiones**

Si se echa un vistazo a los datos históricos de la Agencia Tributaria, se puede concluir que en los últimos años las regiones han usado su autonomía para ajustar sobre todo en el impuesto de Sucesiones. Una figura que algunos economistas abogan por suprimir. «La mayor parte de los países de la UE (15 de 27) no lo tienen y en la OCDE el tipo medio es del 15%, muy alejado del 34% existente en España, que puede llegar, en los casos más extremos, al 82%», explican desde el Instituto de Estudios Económicos. Lejos de esta visión, no se descarta que la reforma incluya un tramo estatal en este impuesto cedido en el que las diferencias son notables.

Por ejemplo, un joven que hereda 800.000 euros (de los que 200.000 corresponden a la vivienda habitual del fallecido) pagará 103.000 euros en Asturias, 44.500 en Cataluña y 3.150 en el País Vasco. En Andalucía, Cantabria y Galicia, no pagaría nada.

## El Impacto de los distintos Impuestos en las comunidades autónomas

	IRPF para un salario de 20.000 euros (contribuyente soltero sin hijos)	Imp. patrimonio para una fortuna de 800.000 euros (sin tener en cuenta los 300.000 euros exentos por vivienda habitual)	Imp. sucesiones para una herencia de 800.000 euros (soltero sin hijos de los que 200.000 euros son de la vivienda del fallecido)	Imp. donaciones sobre una cuantía de 800.000 euros
Cataluña	2.511	770	44.570	56.000
Aragón	2.394	1.164	55.467	177.706
Baleares	2.384	280	5.950	56.000
Asturias	2.373	220	103.136	176.700
Navarra	2.368	476	17.000	16.000
Extremadura	2.360	1.099	1.588	200.123
Murcia	2.340	240	165	2.082
Andalucía	2.338	220	0	2.082
Cantabria	2.338	240	0	0
Castilla y León	2.338	200	81.019	200.123
C.-La Mancha	2.338	200	31.759	30.018
Valencia	2.330	909	63.194	171.013
Galicia	2.328	200	0	56.000
La Rioja	2.287	200	32.343	51.031
Canarias	2.282	200	31.749	87.129
Madrid	2.270	0	1.586	2.000
Álava	2.186	0	3.150	12.000
Vizcaya	2.186	0	3.150	12.000
Guipúzcoa	2.186	200	3.150	12.000

Fuente: REAF-CGE (Panorama de la fiscalidad autonómica y foral 2021)

GRÁFICO B.C.

**Un joven extremeño pagaría hasta 200.000 euros más por recibir la misma donación que un cántabro**

**Para un mismo patrimonio de 800.000 euros, en Aragón se abonar 1.164 euros, mientras que en Madrid no se paga nada**

**Donaciones**

Los economistas también calculan que para una donación de un padre a un hijo por esos mismos 800.000 euros, la diferencia entre comunidades puede llegar a superar los 200.000 euros, que es lo que pagaría un extremeño frente a un cántabro, que no tendría que pagar nada.

**Transmisiones y AJD**

Los expertos recuerdan que uno de los objetivos del comité que analiza la futura reforma fiscal es el de modificar, e incluso eliminar, algunas bonificaciones de las que también gozan los im-

puestos sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (AJD) que gravan las transacciones inmobiliarias. Según los ejemplos del REAF, Madrid, Navarra, Canarias y País Vasco presentan actualmente los impuestos más bajos.

Por ejemplo, para la transmisión de un inmueble que no está destinado a vivienda de 150.000 euros, en Madrid y Navarra se pagan unos 9.000 euros, frente a los 15.000 euros que puede suponer la misma operación en Cantabria, Cataluña, Galicia y Valencia, que presentan los mayores costes por este concepto.

## Cuánto se paga en cada región por un sueldo de 20.000 euros

**C. A.**

MADRID. Aunque el comité de expertos de Montero centrará sus propuestas de reforma fiscal en los impuestos cedidos a las comunidades y en la fiscalidad verde, las diferencias de las autonomías en el impuesto sobre la renta de las personas físicas

(IRPF) también han provocado un 'efecto brecha' a la hora de rendir cuentas con Hacienda.

Este tributo cuenta con un tramo estatal y otro autonómico. Poniendo como ejemplo un salario de 20.000 euros de una persona soltera sin hijos y que solo obtiene rentas del trabajo, la comunidad en la que se pagaría

más IRPF es Cataluña, donde el tributo sobre la renta para este caso ascendería a unos 2.510,7 euros, frente a los 2.185,9 euros que pagaría un ciudadano del País Vasco, que lidera la parte baja de la tabla.

**Rentas bajas**

En general, y analizando los datos de la Agencia Tributaria, se puede concluir que las regiones que más carga impositiva aplican sobre las rentas más bajas (entre 16.000 y 20.000 euros) son Navarra y Cataluña. Para las

rentas medias (hasta los 45.000 euros), repiten estas dos autonomías, junto a Extremadura y Baleares.

Por el contrario, País Vasco y Madrid son las comunidades en las que menos IRPF se paga en el caso de los salarios de 20.000 euros. La situación se repite para las rentas de 45.000 euros. En este último ejemplo, un madrileño tendría que abonar 9.271 euros en concepto de IRPF. Una cifra que supone 583 euros menos que los 9.854 euros que pagaría un navarro.

## Mediamarkt pone en marcha su nuevo espacio de sostenibilidad

MediaMarkt Iberia ha puesto en marcha su nuevo espacio de sostenibilidad con el objetivo de facilitar a sus clientes el acceso a la información en materia de sostenibilidad de la compañía. Este 'site', alojado dentro de su página web, permitirá a los usuarios conocer de primera mano las iniciativas de la compañía en materia de sostenibilidad, a la vez que les ofrecerá contenido de interés para promover la cultura del cuidado y respeto por el medio ambiente en lo que a electrónica de consumo se refiere.

La compañía trabaja para reducir el impacto derivado del desarrollo de su

negocio. Por ello, lleva a cabo diferentes acciones en materia de sostenibilidad, desde la gestión de residuos de aparatos eléctricos, hasta el reciclaje de tinta, pilas, bombillas o baterías, o incluso con acuerdos de economía circular entre sus clientes.

Además, el grupo MediaMarktSaturn tiene en marcha el proyecto 'Better Way', que aglutina todas las acciones y medidas adaptadas en todos los países en materia de sostenibilidad. Este eslogan es el que aparecerá a partir de ahora en muchos de los productos que cumplan con las máximas garantías de sostenibilidad.



Domingo 13.02.22  
EL NORTE DE CASTILLA

| 37

## SOLIDARIDAD



Jesús García, de Aquona, y Jesús Mediavilla, de Febacyl.

### Aquona dona 1.500 euros al Banco de Alimentos en Castilla y León

Ayudar a las personas y contribuir al cuidado del medio ambiente era el objetivo de la campaña de 'Factura digital' que Aquona puso en marcha el pasado año. La empresa, que gestiona el ciclo del agua en más de 60 municipios castellano y leoneses, animaba a sus clientes a realizar «un gesto solidario», de tal manera que, por cada alta nueva en el servicio de factura digital, la empresa donaría un euro a la Federación Española

de Bancos de Alimentos de Castilla y León (Febacyl).

La participación de 1.500 familias que se dieron de alta ha hecho posible la donación de 1.500 euros para ayudar a personas en situación de vulnerabilidad. El presidente de Febacyl, Jesús Mediavilla, agradece a Aquona «su solidaridad» y resalta que, gracias a colaboraciones como ésta, «los Bancos de Alimentos de Castilla y León pueden comprar alimentos para las más de 70.000 personas. Por su parte, el director de Aquona, Jesús García, agradece la colaboración de las 1.500 personas que participaron en la campaña «ayudando a los colectivos más vulnerables».

### Iberdrola mejora un 4,3% la calidad del suministro en Castilla y León

La i-DE, la distribuidora de Iberdrola, ha mejorado un 4,3% la calidad del suministro eléctrico que ofrece a sus clientes de Castilla y León a cierre de 2021. El índice que mide este servicio —Tiempo de Interrupción Equivalente a la Potencia Instalada (TIEPI)— acumulado hasta esta fecha se encuentra por debajo de la hora. De esta manera, la compañía alcanza el mejor valor a cierre de año de la historia.

Estos datos responden tanto a las inversiones realizadas por i-DE en nuevas infraestructuras eléctricas y en el mantenimiento y renovación de las ya existentes, así como a su ambicioso plan de digitalización de sus redes eléctricas.

La compañía, que mantiene en la comunidad un nivel de calidad de servicio por encima de la media nacional, ha acometido en los últimos años un ambicioso plan de digitalización de sus redes eléctricas, convirtiendo sus más de 1,5 millones de conta-

dores y la infraestructura que lo soporta en inteligentes, incorporando capacidades de telegestión, supervisión y automatización.

En Castilla y León, i-DE gestiona más de 43.535 km de líneas de baja y media tensión y más de 6.400 km de líneas de alta y muy alta tensión. Asimismo, cuenta con 15.597 centros de transformación en servicio y 243 subestaciones primarias y secundarias.

lunes, 14 de febrero de 2022



sábado, 12 de febrero de 2022



## Los viajeros en los aeropuertos de Castilla y León se doblan frente a 2021

VALLADOLID

Los aeropuertos de Castilla y León registraron durante el mes de enero de 2022 un total de 9.080 pasajeros, lo que supone un crecimiento del 112,7%, respecto a los 4.268 del mismo periodo del año pasado; sin embargo, si se compara la cifra con enero de 2020, antes de la declaración de la pandemia, el volumen de pasajeros era de 17.376, con lo cual la Comunidad anotaría un descenso del 47,7%. El número de operaciones que se produjeron en las terminales de la Comunidad se situó en 2.765, un 188,3% menos que el ejercicio anterior en el primer mes del año, cuando se registraron 959, y un 120% más que en el mismo periodo de 2020, cuando fueron 1.257.

En el conjunto nacional, los aeropuertos de la red de Aena cerraron el mes de enero de 2022 con 10.403.137 pasajeros, una recuperación del 62,7% respecto a los datos del mismo mes de 2019, año prepandemia, y un aumento del 269,6% con respecto a enero de 2021, ejercicio que ya se vio afectado en su totalidad por la Covid-19, informa Icaal.

Por aeropuertos, Valladolid contabilizó en enero 6.999 pasajeros, que suponen un aumento del 206,8% frente a un año antes y una caída del 49,9% respecto a enero de 2020, antes de la pandemia. El de León contabilizó 1.764 viajeros, un 23,9% más que un año atrás y un 40,2% menos que en prepandemia. Por su parte, el de Salamanca registró 166 viajeros, un 84,4% más que en el mismo periodo de 2021 y un 16,9% más que en enero de 2020. Y el de Burgos contabilizó 151 pasajeros, un 68,1% menos que el año previo y un 79,4% menos que en prepandemia.

## España creó 101.134 empresas en 2021, máximos desde la anterior crisis financiera

C. A.

MADRID. El tejido productivo español empieza a recuperarse, aunque poco a poco, del impacto de la pandemia. Según los últimos datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el número de nuevas sociedades se disparó un 27,7% en 2021 hasta contabilizar un total de 101.134 empresas, el mejor dato de creación desde el ejercicio 2008.

Con la subida registrada, la constitución de empresas pone fin a dos años consecutivos de retrocesos tras las caídas del 1,2% y del 15,7% experimentadas en 2019 y en 2020, siendo el sector del comercio el más beneficiado por el repunte. En concreto, este tipo de empresas copan el 21% del total de las que se crearon. Las empresas relacionadas con actividades inmobiliarias alcanzaron el 16,2%, seguidas de cerca por financieras y aseguradoras.

Pese a todo, estos buenos datos no esconden que la crisis sigue pesando en los negocios españoles. Solo en el mes de diciembre cerraron sus puertas 3.049 empresas. Y la cifra de sociedades desaparecidas en el conjunto del ejercicio se eleva a 23.778.

La cifra supera la destrucción de 20.300 empresas que se registró en 2020, el primer año de la pandemia. Y es el peor dato desde 2013.

De todas ellas, el 20% pertenecía al sector comercio y otro 16,6% a la construcción. Según los datos del INE, el 79,3% decidió cerrar de forma voluntaria, el 11% por fusión con otras y el 10,8% restante por otras causas.

ECONOMÍA

# Hacienda descarta adaptar el IRPF a la subida de la inflación

Los trabajadores sufrirán una subida de impuestos encubierta y perderán poder adquisitivo

**DANIEL VIANA**  
**ALEJANDRA OLCESE** MADRID  
Los contribuyentes sufrirán este año una subida fiscal encubierta. Hacienda descarta adaptar el Impuesto sobre la Renta (IRPF) al notable incremento de la inflación y, como consecuencia, los salarios que se actualicen al alza tendrán que tributar más por esta figura. Ese incremento, además, se producirá sin que haya ganancia de poder adquisitivo, o incluso, con una pérdida en caso de que no alcance la inflación media, que en 2021 fue del 3,1%.

Es lo que se denomina progresividad en frío, y para evitarlo Hacienda tiene la potestad de deflactar la tarifa y mínimos personales. Desde la oposición ya se ha pedido al departamento de María Jesús Montero que lo haga, y Ciudadanos incluso presentó ayer una proposición no de ley (PNL) exigiendo esto mismo.

«Muchos contribuyentes por efecto de la variación nominal de sus ingresos, sin haber aumentado realmente su capacidad económica, están pagando hoy por un tipo impositivo superior al que deberían», apunta la formación en la PNL, firmada por Edmundo Bal, y en la que «se insta al Gobierno a deflactar la tarifa del IRPF, con el fin de ajustar los tramos de la escala de dicho impuesto a la evolución de la inflación y a la capacidad económica real de los contribuyentes».

Pero Hacienda no va a llevar a cabo una medida de este tipo. Fuentes del Ministerio así lo señalan a EL MUNDO, y recuerdan que cualquier decisión en el ámbito fiscal se tomará a partir de lo que recomienden los expertos en el informe

que deben entregar antes de que acabe febrero. Por lo tanto, serán ya 14 los años que habrán transcurrido desde que en 2008 se deflactó el IRPF por última vez.

Para Ciudadanos esta decisión «va en contra del mandato constitucional de que el sistema tributario debe atender al principio de capacidad económica, al aumentar el

tipo impositivo efectivo del contribuyente sin que este realmente haya aumentado sus ingresos en términos reales». En su propuesta, el partido de Inés Arrimadas propone que las bases pasen de 12.450 a 14.044 euros; de 20.200 euros a 22.786 euros; de 35.200 euros a 39.706 euros; de 60.000 euros a 67.680 euros; y de 300.000 a

338.400 euros.

Un cambio de este tipo supondría un ahorro fiscal para todos los contribuyentes a partir de 12.000 euros de ingresos, con un impacto cada vez mayor a medida que aumentan los tramos.

También Daniel Lacalle, portavoz económico del PP, ha denunciado en numerosas ocasiones el

impacto que tiene no deflactar el IRPF, y en declaraciones a este periódico afirma que es «una subida de impuestos encubierta y profundamente regresiva ya que ahoga aún más a unos trabajadores que han perdido más poder adquisitivo en 2021 que en ningún año de los últimos 20». «El Gobierno se lucra por la inflación de manera doble. Ha subido los impuestos indirectos que son los más regresivos y no deflacta los impuestos monetarios», añade.

Lo cierto es que la recaudación de la Agencia Tributaria cerró el año 2021 en el récord de 220.000 millones de euros, gracias precisamente a los ingresos procedentes del IRPF, de 94.546 millones de euros, aportados principalmente por las clases medias y bajas.

Para 2022, se espera que este tributo bata el récord de los 100.000 millones, animado por el buen comportamiento del empleo y la presión de la inflación en los salarios, más aún tras la nueva subida del Salario Mínimo Interprofesional a 1.000 euros que generará un «efecto arrastre» sobre otras nóminas, lo que, a su vez, genera más recaudación para Hacienda.

Las subidas salariales que se han producido hasta la fecha no son suficientes para aplacar la subida de



María Jesús Montero, ministra de Hacienda en un acto electoral esta semana en Miranda de Ebro (Burgos). EFE

**6%**  
**IPC interanual.**  
Los precios en enero de 2022 se situaron un 6% por encima de los registrados en el mismo mes de 2021.

la inflación, que se sitúa en el 6% en enero de 2022 y cerró 2021 con un incremento promedio del 3,1%. Para este año, se espera un alza aún superior hasta el entorno del 4% en media, lo que condenará a los trabajadores a una nueva pérdida de poder de compra.

El año pasado, los trabajadores españoles ya sufrieron la mayor pérdida de al menos los últimos 20 años, porque sus sueldos subieron en media un 1,47%.



**ESPÍRITUS ANIMALES**

**PABLO PARDO**

## Los contenedores y el IPC

La política monetaria tiene un elemento místico del que carecen, por ejemplo, la fiscal y la comercial. Ser capaz de hablar de «la velocidad del dinero» o las «expectativas» da más caché que hacerlo de algo que entendemos (y sufrimos) todos, como, por ejemplo, el IVA. Periodistas, académicos, y analistas perpetramos a menudo esa pseudología de la palabra que, por lo menos, nos hace sentir cultos y sofisticados, ya que no nos permite ser ricos.

Con ese «marco conceptual» (hay que se-

guir usando palabras complicadas), tratar de adivinar la evolución de los precios y de la economía mundial fijándose en algo tan extremadamente cutre como las cajas es un signo de pobreza intelectual. Y, sin embargo, es, también, una señal de realismo. Por las cajas me refiero a los contenedores. Vivimos en un mundo en el que todos celebramos la increíble productividad que nos da tener un reloj que nos cuenta los pasos o una televisión con 100 canales para entretenernos, pero en el que casi nadie parece haberse dado cuenta de que, si existen esas cosas, y si existen a un precio asequible, es porque existen contenedores. El contenedor es el artefacto de la globalización, tanto o más que la liberalización de los mercados financieros.

El miércoles, presenté sus resultados Maersk, una empresa danesa de la que no se habla nunca, pero que mueve uno de cada cinco contenedores en la Tierra. Sin Maersk no habría teléfonos inteligentes al precio al que los tenemos, ni ninguna otra maravilla —real o ficticia— de la economía del siglo XXI.

Maersk, al igual que sus competidoras, se ha beneficiado extraordinariamente de la recuperación que ha llegado con el final de los confinamientos causados por el Covid-19.

La reactivación ha generado una explosión de mercancías, y las empresas del sector han subido los precios, y dejado sin contenedores las rutas menos rentables (entre EEUU y Europa, por ejemplo) para desviar sus contenedores a las que tienen márgenes más altos (entre Asia y EEUU). La subida de los precios se la debemos, en parte, a compañías como Maersk, que además forman un clásico oligopolio en el que apenas cinco empresas controlan casi todo el mercado mundial.

Maersk cree que en 2022 no va a poder repetir sus gloriosos beneficios del año pasado. La razón es clara: poco a poco, los cuellos de botella de la economía mundial van desapareciendo. Pero algunos ven tam-

bién otro factor: la economía mundial está creciendo menos de lo que esperábamos. Las estadísticas de las instituciones internacionales, como el FMI y el Banco Mundial, apuntan también a esa situación. Y algunos otros indicadores también van por ahí. Si EEUU e Irán alcanzan un nuevo

## La reactivación ha generado una explosión de mercancías

acuerdo nuclear, el precio del petróleo podría bajar un poco. Y el año que viene es posible que entre en el mercado cerca de un millón de barriles de petróleo más procedentes de EEUU.

Entonces, si va a ser más barato alquilar contenedores y llenar el depósito del coche ¿se acabará la subida de los precios? No necesariamente. Cuando eso pase podríamos estar en una espiral inflacionista en la que todos pidamos precios más altos por todo. Ahí ya entraríamos en la política monetaria, y sus hermosos conceptos, como «expectativas» o «velocidad del dinero».