



Resumen de Prensa

lunes, 30 de mayo de 2022

El 15% menos de turistas extranjeros en el primer trimestre

EL NORTE. el norte. La recuperación de la normalidad está lejos de lograrse en algunos sectores que sufrieron, de manera más acusada, los efectos de la pandemia como es el turismo, en concreto el internacional. No en vano, los turistas extranjeros que llegaron a Casti-

lla y León cayeron un 14,8% en el primer trimestre del año respecto al mismo periodo de 2020. Y eso que la segunda parte del mes de marzo de 2020 estuvo marcado por el estado de alarma y las medidas de confinamiento en España para frenar la propagación de la covid, informa Ical. Los 353.075 turistas registrados entre enero y marzo pasados están lejos de los 414.562 contabilizados en el primer trimestre de hace dos años. En todo caso, la caída es casi ocho puntos menos que en el conjunto de España.

VALLADOLID

El tramo del Temeroso suma 17 kilómetros a la A-11 después de 13 años y 7 ministros

Apertura inminente de un trayecto adjudicado en 2009 con 30 meses de plazo y 65 M€, pero que ha costado 90 y ha tardado 156 meses / Desde 2002, en Soria se han construido 50 kilómetros con un sobrecoste de 60 M€

JOSÉ SOSA SORIA

En cuestión de días el Gobierno central abrirá al tráfico el tramo de la Autovía del Duero en Soria entre Venta Nueva y Santiuste, que servirá para salvar el punto negro del Temeroso. Una buena noticia que, sin embargo, no ofrece motivos de celebración. Los 13 años, y 7 ministros, que han pasado desde su adjudicación transformaría en prácticamente una afrenta que la clase política utilizara su puesta en servicio como propaganda de su buen hacer.

El Venta-Nueva Santiuste que ahora se abre es un nuevo ejemplo práctico de lo que ha sucedido con esta autovía en los últimos 20 años. La licitación del tramo se produjo en diciembre de 2008 y unos meses después, en julio de 2009, se adjudicó el contrato a la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Cyopsay-OPR. El presupuesto en aquel entonces era de casi 65 millones de euros.

La licitación del tramo se produjo con la ministra socialista Magdalena Álvarez al frente de Fomento y se adjudicó cuando otro socialista, José Blanco, acababa de asumir la cartera. Su apertura se situará bajo el mandato de Raquel Sánchez, también del PSOE, pero entre medias han pasado los populares Ana Pastor, Rafael Catalá e Iñigo de la Serna. El listado de ministros que han tenido en sus manos esta obra se completa con el socialista José Luis Abalos.

Ya los primeros años avisaron de lo que se venía encima. Entre 2009 y 2010 apenas se avanzó en las obras, pero la intervención seguía viva. Eso cambió radicalmente cuando el socialista José Blanco decretó la tristemente célebre reprogramación de las autovías bajo el paraguas de la crisis. Claro que la situación económica era crítica, pero no es menos cierto que en otros territorios las obras sí continuaron. En Soria, esa deci-



Un equipo de operarios trabajando en los últimos remates del tramo Venta Nueva-Santiuste el pasado viernes. GONZALO MONTESEGURO

sión paralizó los 6 tramos de la A-11 que estaban adjudicados.

Hasta el año 2015 no se levantó el veto a las obras, pero esa decisión, tomada por un Gobierno del PP, tampoco sirvió para acelerar las obras en este punto. Concretamente, el tramo Venta Nueva-Santiuste aún sufrió una ralentización de los trabajos por la 'aparición' durante las obras de un trozo de la calzada romana entre Numancia y Uxama (El Burgo) entre 2017 y 2019. Por fin, a principios de 2020 se aprobó el modificación de obras de casi 6 millones que incluía la protección del trayecto imperial.

De nuevo la intervención tomó velocidad de cruce con la vista puesta en el último trimestre de 2021 cuando se fechó la apertura. Evidentemente, tampoco se cum-

plió. El tramo estaba prácticamente terminado, a falta de los últimos remates como el pintado y, la última capa de rodadura. En esta ocasión, la realidad meteorológica del invierno soriano, frío y lluvioso, postergó las tareas pendientes hasta la primavera.

El pasado 5 de mayo el Mitma informaba de que había comenzado los trabajos para la última capa de rodadura. Según las informaciones oficiales, desde ese momento serían necesarias entre 6 y 8 semanas para la puesta en servicio. En estos días incluso se puede observar como los operarios trabajan en turno nocturno para completar la intervención. Si no hay más excusas, en torno a la segunda mitad de junio los sorianos podrán disfrutar de 17 nuevos kilómetros de la Autovía del Duero.

Las cuentas una vez más son bastante clarificadoras. Han sido necesarios 13 años para un trayecto cuyo plazo de ejecución, por contrato, era de 2 años y medio. De 30 meses se ha pasado a 156. No solo eso. El coste inicial, como se ha explicado con anterioridad, estaba marcado en casi 65 millones de euros. La factura final supera los 90, es decir, 25 millones más salidos, como no, del bolsillo del contribuyente.

Durante los últimos 20 años, los representantes políticos de todas las formaciones han unido la Autovía del Duero a palabras como compromiso, irrenunciable o el rimbombante «eje vertebrador de la Comunidad». En los vecinos de Soria, y el resto de Castilla y León, la A-11 es sinónimo de retrasos, excusas, paralizaciones, en

definitiva, vergüenza. Una autovía que para muchos es el ejemplo más palpable del abandono institucional que sufre este territorio.

El desarrollo de la A-11 en Soria es ejemplo de esa desidia. El primer tramo, la variante de El Burgo, se adjudicó en mayo del 2002 y se puso en servicio en diciembre de 2004. La construcción se desarrolló cuando el ministro de Fomento era el popular Francisco Álvarez Cascos. El resumen es fácil. Tras 8 ministros y 20 años, la autovía del Duero en Soria se han completado, sumando los 17 kilómetros del Venta Nueva-Santiuste, un total de 53,8 kilómetros. No se puede decir que el ritmo sea endiablado. Lo peor es que aún quedan otros 54 kilómetros por ejecutar con 11 en obras

PASA A PÁGINA SIGUIENTE



FUENTE: Ministerio de Fomento / elaboración propia.

(*) Necesaria adecuación y actualización del proyecto
EL MUNDO DE CASTILLA Y LEÓN

VIENE DE PÁGINA ANTERIOR y otros 43 con un horizonte temporal absolutamente indefinido.

Este tramo será el cuarto de la A-11 en Soria que se pone en servicio desde 2018, tras la entrada en La Moncloa del PSOE de Pedro Sánchez. Los dos primeros, La Mallona-Venta Nueva y El Burgo-San Esteban se abrieron al tráfico 'coincidiendo' con los periodos electorales del 2019, una década después de su adjudicación. Al año siguiente llegó el San Esteban-Langa y ahora se suma la Venta Nueva-Santiuste. Aunque el avance es significativo, aún queda mucho trabajo por hacer en la provincia soriana. El siguiente tramo que se abrirá será el que une El Burgo con San Esteban. Ahora mismo la ejecución está al 66% y la previsión es que pueda abrirse de cara al 2023.

La eterna ejecución de las obras de la Autovía del Duero a su paso por la provincia de Soria no solo ha tenido una derivada social, sino que el Gobierno también ha tenido que aumentar el gasto que ha supuesto el desarrollo de la infraestructura por culpa de los modificados de obra, las actualizaciones de IVA o las revisiones de precios. Hay que tener en cuenta que, por ejemplo, los materiales o los salarios no eran los mismos en el 2009 cuando los proyectos se adjudicaron que en el 2020 cuando se han ejecutado. Solo entre los tramos en obras y los puestos en servicio en Soria en los últimos años el sobre-precio ha alcanzado los 60 millones, según el propio Gobierno.

Una autovía interminable con ocho tramos bloqueados en la tramitación

En estos momentos hay dos obras abiertas en Valladolid, pero sigue empantanado el trayecto que atraviesa Burgos y la continuación desde la ciudad de Zamora hasta la frontera con Portugal

JOSE SOSA SORIA

Es imposible prever cuando se podrá afirmar con rotundidad que la Autovía del Duero está completamente terminada. La situación actual se resume en que hay dos tramos en obras en Soria—incluido el que entra en servicio en junio—, y otros dos en Valladolid. Sin embargo, en diferentes momentos de la tramitación hay otros dos tramos en Soria, los dos que conectarán Valladolid y Burgos y los cuatro tramos que van desde la ciudad de Zamora hasta la frontera con Portugal. Es la autovía interminable.

En la provincia de Soria hay actualmente dos tramos bloqueados. El caso del Langa-Aranda de Duero es paradigmático. Llegó a estar adjudicado y en obras y se paralizó junto con el resto de tramos con la reprogramación de 2010 cuando había alcanzado un 5% de ejecución. Sin embargo, en 2015 no volvieron las obras como ocurrió en el resto de tramos sorianos. La quiebra de la adjudicatario, Isolux, obligó a rescindir el contrato, hacer una encomienda a Ineco y todavía hoy se está pendiente de la redacción del proyecto. Se estima que será necesario una inversión de 166 millones para completar los 22 kilómetros que 'unirán' Soria y Burgos.

Aún peores son las perspectivas para el Los Rábanos-La Mallona, el denominado enlace que unirá la A-11 con la A-15 que conecta Soria con Madrid. La última información del ministerio indica que aún es necesari-

rio proceder a la actualización y adaptación del proyecto que se aprobó en 2010. Se estima un coste de 116 millones y cubrirá 20,6 kilómetros.

El tramo Langa-Aranda conectará con la variante de Aranda abierta al tráfico en el 2015, pero desde ese punto se abre un 'agujero' de algo más de 42 kilómetros que conecta la provincia burgalesa con territorio vallesoleño. Se trata del trayecto entre Castrillo de la Vega (Burgos) y Quintanilla de Arriba (Valladolid). Es uno de los tramos más polémicos, y demandando, porque entre otras cosas incluye la denominada variante de Peñafiel. Este tramo realmente se subdivide en dos tramos, que el va desde Castrillo al límite de la provincia de Valladolid y el que va desde el límite de Burgos a Quintanilla. Según la última información facilitada por la Delegación del Gobierno en la Comunidad, en ambos casos se está pendiente de que se licite la actualización del proyecto por lo que aún pasará un tiempo antes que se atise el comienzo de las obras.

Según explicó el ministerio cuando sometió el proyecto a información pública «este tramo concreto de la A-11 se basa en la duplicación de la actual N-122, salvo en la zona de Peñafiel, donde se plantea una variante al sur del municipio». La estimación actual es que la construcción de estos dos tramos suponga una inversión de 325 millones de euros.

En Quintanilla las obras conectarán con uno de los dos tramos que actualmente están en ejecución en la provincia de Valladolid. Se trata del trayecto entre la ciudad población y Olivares del Duero. Estas obras están ejecutadas al 15%, según informaron desde la Delegación del Gobierno. Se trata de un trayecto de 14,5 kilómetros que se adjudicó en a mediados del año 2020. El ritmo no es veloz para una obra que prevé una inversión de 98 millones de euros. El trazado se ha diseñado evitando la afectación a las bodegas ubicadas al Norte de Valbuena de Duero, a los viñedos existentes en la zona de San Bernardo y al yacimiento de Cabezo de la Dehesilla. El plazo de ejecución es de 36 meses, tres años, por lo que debería estar terminada a finales del próximo verano aproximadamente. Parece muy difícil que estos plazos se cumplan.

Ese tramo enlaza directamente con otro trayecto en obras, el que une Olivares con Tudela de Duero. La Delegación aseguró que esta intervención ya ronda el 25% de su ejecución. Las obras se adjudicaron en el mes de septiembre del año 2019. El tramo cuenta con una longitud de 20,2 kilómetros y el presupuesto asciende a 79,1 millones de euros. En este caso también el plazo de ejecución, según el pliego, era de 36 meses y tampoco se cumplirá. No hay que olvidar que el tramo Olivares-Tudela se adjudicó 17 años después de la ejecución del

segundo tramo de la A-11 sobre suelo de la provincia de Valladolid (el Tordesillas-Villaeaster), y 18 tras la apertura en 2002 del primero de los tramos (el Valladolid-Tudela de Duero).

ZAMORA

Además de los tramos que restan para completar la conexión Soria-Valladolid, en la A-11 también se contempla la continuación de la autovía desde Zamora capital a la frontera con Portugal. Se trata de algo más de 70 kilómetros divididos en cuatro tramos. Tampoco hay una previsión exacta sobre cuando podrían empezar las obras. En el caso de los dos primeros trayectos—Zamora-Ricobayo y Ricobayo-Fonfría—la información facilitada por la Delegación indica que todavía se está en proceso de adaptación de los proyectos.

Con respecto a los dos últimos, el Fonfría-Alcañices y el Alcañices-Portugal, la situación es un poco diferente. Cuentan cada uno con una dotación de 2 millones en los presupuestos y serán los primeros en empezar para evitar la caducidad de la Declaración Ambiental. Aunque, según explicó la Delegación, no se afrontarán el conjunto del tramo, sino que se han desagregado un par de enlaces para poder empezar cuanto antes. La previsión es que de cara a 2023 es que se actúe en la zona de la variante de Alcañices.



El director de [red.es](#), Alberto Martínez Lacambra, durante un acto celebrado en Madrid. F. ALVARADO/EFE

El 60% de las pymes ya ha pedido los 12.000 euros del Kit Digital

Unas 60.000 empresas medianas se han apuntado al programa para digitalizarse, pero muchos autónomos ni saben de su existencia

L. PALACIOS / E. MARTÍNEZ

MADRID. Las empresas, ya sean medianas, pequeñas o muy pequeñas, deben digitalizarse para prosperar y sobrevivir en un contexto de tanta incertidumbre. Con este objetivo ha nacido el programa Kit Digital del Ministerio de Asuntos Económicos, dotado con 3.000 millones de euros y que pretende impulsar la transformación digital del tejido empresarial español aprovechando los fondos europeos. Según datos del Observatorio Na-

cional de Tecnología, solo el 14% de las pymes tiene un plan de digitalización.

¿De cuánto dinero estamos hablando?

12.000 euros. Un dinero con el que las empresas podrán impulsar un plan transformador que les permita crecer (el 99% de las empresas en España son pymes) y expandirse. Una página web que dé presencia internacional a la empresa y permita vender en cualquier rincón del mundo, mejorar las redes sociales que promocionen el negocio, gestionar de forma telemática la relación con los clientes, mejorar los procesos de toma de decisiones con herramientas de analítica, automatizar procesos repetitivos que hagan más eficiente la empresa, digitalizar las facturas

o proveer a las compañías de herramientas de ciberseguridad para los ordenadores y móviles de sus empleados son algunas de las soluciones que permite el programa.

¿Quién se encarga de instalar todas estas soluciones?

Los denominados 'agentes digitalizadores', que son empresas que se dedican a estas funciones y han superado una serie de filtros establecidos por el ministerio para ser los mediadores entre el bono digital y las empresas solicitantes. Desde [Red.es](#) explican que hasta el momento hay más de 7.300 agentes digitalizadores, que ya están en contacto con las empresas beneficiarias del kit para darles soluciones de digitalización de su negocio.

maño han pedido el bono. También destacan los casos de Palencia, Lérida, Burgos y Teruel, todas por encima del 55%.

La pasada semana, el director general de [Red.es](#), Alberto Martínez Lacambra, aseguró en un desayuno informativo que esta es «una oportunidad única» para las pymes, y destacó la filosofía de 'cero papeles' del programa para que las compañías se animen a solicitar las ayudas.

¿Y el resto de empresas?

La ayuda llegará poco a poco a todos las pequeñas empresas, aunque las cuantías variarán según su tamaño. Para compañías de entre tres y nueve trabajadores el bono será de 6.000 euros, y las de menos de tres trabajadores recibirán 2.000. Pedro Andueza, director de la Oficina Técnica del Kit Digital de ATA, explica que llegar a los autónomos será «más difícil» porque «no pueden perder dos días de trabajo para presentar la documentación», por lo que desde la asociación les facilitarán el proceso de solicitud.

Las fechas no se han concretado aún. El segundo segmento de ayudas para empresas de tres a nueve empleados tenía previsto salir en junio, pero podría retrasarse a julio. Lo más seguro es que el bono para las de menos de tres trabajadores llegue en octubre. Andueza recuerda que son convocatorias que saldrán de nuevo el año que viene y se podrán volver a solicitar para un servicio de digitalización que no se haya completado. «El objetivo es que lleguemos a una tercera parte de las pymes», señala.

El presidente de ATA, Lorenzo Amor, destaca que el problema de este bono es que uno de cada cuatro autónomos «no tiene ni idea de qué es el Kit Digital», pese a que el programa prevé llegar a un millón de ellos. «Tenemos que hacer esfuerzos porque es un programa importante para la digitalización de nuestro tejido empresarial», advierte Amor.

La encuesta de ATA revela que solo el 20% de los autónomos tiene previsto solicitar esta ayuda, el 55% no se lo plantea y hasta un 25% desconocía este bono.

¿Quién puede solicitarlo?

En la primera convocatoria –que se lanzó el pasado 14 de marzo y tiene un presupuesto de 500 millones de euros–, las empresas de entre 10 y 49 empleados son las que pueden empezar a solicitar su bono. Hace un mes que comenzaron a llegar las ayudas y se han concedido ya los 12.000 euros a unas 8.000 empresas, confirman desde [Red.es](#). Pero son muchas más las que lo han pedido. En concreto, 60.000 compañías han solicitado hasta el momento este programa, aproximadamente el 60% del total de pymes de entre 10 y 49 empleados que hay en España.

La provincia con un mayor porcentaje de pymes que lo han solicitado es Soria, donde el 70% del total de empresas de este ta-

Este bono no es un ingreso en efectivo, sino que se canjea por uno o varios servicios de digitalización

lunes, 30 de mayo de 2022



domingo, 29 de mayo de 2022

Dos bares municipales buscan inquilino y la obra en Los Álamos sigue paralizada

La barra de la pérgola del Campo Grande no abrirá este verano a la espera de un relevo y el Museo de Ciencia agrupa la concesión de sus dos espacios hosteleros

J. ASUA



VALLADOLID. Tres establecimientos hosteleros propiedad del Ayuntamiento de Valladolid esperan inquilino. Dos de ellos –el del Museo de la Ciencia y el bar de la Pérgola de Campo Grande– están pendientes de una nueva concesión, mientras que en el local del antiguo restaurante Los Álamos, en el parque de Las Moreras, sigue sin arrancar la obra de reforma que se anunció en 2018 tras adjudicárselo el Consistorio al Grupo Gastrormorfosis, que gestiona el bar Atypikal en el barrio de Villa de Prado.

En el caso de los espacios hosteleros del Museo de la Ciencia, la Fundación Municipal de Cultura ha sacado ya el pliego con una importante novedad: se única en un solo paquete tanto el restaurante de la planta baja (con la terraza y el pabellón para eventos incluido) como el comedor situado en la torre del inmueble, que ahora acoge el Sibaritas Klub, del chef Javier Peña. Desde el pasado mes de febrero, la dotación ubicada en la parte baja del museo está cerrada tras la salida del hostelero Kichi Cadenas. Arriba, sin embargo, continúa con su trabajo el reconocido cocinero hasta que se resuelva este nuevo proceso. «Mi idea es presentarme para seguir con el proyecto, con más ganas que nunca y una importante inversión», avanza Peña.

Hasta el próximo 24 de junio está abierto el plazo para presentar ofertas. La concesión se convoca para un periodo de diez años con la posibilidad de una prórroga única de otros cinco. El aspirante que resulte adjudicatario de las superficies hosteleras del edificio tendrá que abonar al Ayuntamiento un canon anual de 36.000 euros, a razón de 3.000 al mes, y reservar el uso del pabellón ocho días al año en exclusiva para las actividades que organice la Fundación Municipal de Cultura.

En el caso del bar de la Pérgola del Campo Grande, el Ayuntamiento aún está trabajando en la elaboración del pliego, después de que adjudicatario de esta ba-



Bar y restaurantes del Museo de la Ciencia

La Fundación Municipal de Cultura ha sacado ya la concesión, para la que se pueden presentar ofertas hasta el próximo 24 de junio. Por primera vez, agrupa todos los espacios –planta baja y torre del museo– en un solo lote. El canon anual es de 36.000 euros, a razón de 3.000 al mes. El periodo de explotación es de diez años con una prórroga única de otros cinco.



Bar Los Álamos

Se iba a convertir en el restaurante Okapi. La obra está paralizada y el Ayuntamiento ha dado de plazo hasta septiembre para concluirarla. Todo apunta a que la concesión se anulará.



Pérgola del Campo Grande

El Ayuntamiento elabora el pliego de la concesión, con lo que este verano no se podrá abrir. El anterior adjudicatario pagaba un canon de 25.000 euros anuales más la inversión inicial.

rra desde el año 2012 renunciará a la prórroga. Este proceso administrativo impedirá pues su apertura durante este verano, la época en la que mejor funciona este bar al dar servicio en un enclave al que acuden las familias con los más pequeños para disfrutar del principal parque de la ciudad.

Varias concejalías trabajan en la propuesta de las condiciones de explotación. El objetivo, según explica Manuel Saravia, es asociar actividad hostelera con otro tipo de oferta para las más mayores. En la anterior concesión, con un canon anual de 25.052 euros (más una inversión inicial de 151.000 para su amueblamiento y menaje), se obligaba a organizar cuatro bailes para veteranos cada año. Ahora se quieren incluir otro tipo de actividades para el ocio de los más veteranos en el escenario de la pérgola. Todos estos aspectos están aún por definir.

Resolver la concesión

El tercero de los espacios municipales, el antiguo bar Los Álamos de las Moreras, sigue empantanado y todo apunta a que el proyecto que se anunció en 2018 no saldrá adelante. La empresa Gastrormorfosis tenía prevista una renovación total de las instalaciones para crear el restaurante Okapi. La intervención en este establecimiento, de 400 metros cuadrados en dos plantas y con una terraza de otros 200, preveía una inversión que rondaba el millón de euros. La obra se paralizó en junio de 2019, después de acometer los primeros trabajos de demolición interior y desescombro del local. Luego llegó la pandemia y la situación se complicó.

Los concesionarios han pedido varias prórrogas para retomar los trabajos, pero el Ayuntamiento se ha plantado. Ha dado de plazo hasta el próximo mes de septiembre para que esté acabada la reforma. Si no se cumple, la concesión, para un periodo de casi veinte años y con un canon anual para las arcas municipales de 36.000 euros, se anulará. En el departamento de Patrimonio del Consistorio, tienen asumido que los adjudicatarios dan por abandonado el proyecto, con lo que volverán a sacarla a concurso a partir del próximo mes de octubre.

El chef Javier Peña, ahora en el Sibaritas Klub, optará a gestionar todo el conjunto hostelero del Museo de la Ciencia

El Ayuntamiento quiere que la concesión del bar de la pérgola se complete con actividades para los más mayores

MARÍA GONZALEZ CORRAL

Consejera de Movilidad y Transformación Digital

«La apuesta por la transformación digital no es solo que la red llegue al ciudadano, sino que sepa usarla»

SANTIAGO G. DEL CAMPO VALLADOLID Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, toma las riendas de la rebaudada Consejería de Fomento con una amplia experiencia, después de desempeñar diferentes responsabilidades como ingeniero de organización, redactora de proyectos en la empresa privada y tras su paso por el Instituto Tecnológico Agrario de Castilla y León. Su desempeño como directora general de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural en la anterior legislatura la acreditan para afrontar con holgura el cargo que acaba de inaugurar.

Pregunta. - Protocolos de los sucesivos ministerios de Fomento ha habido para todos los gustos: con Aznar fue Viaria; con Zapatero se cambió por el Peti con horizonte en 2020; luego llegó el Pitvi con la meta en 2024, pero muchas infraestructuras del transporte a cargo del Estado siguen manga por hombro, como la Autovía del Duero o la Valladolid-León. ¿Plantará batalla desde la Consejería para exigir la conclusión de estas obras al Gobierno central?

Respuesta. - Desde la Junta de Castilla y León tenemos el objetivo de trabajar codo con codo con todas las administraciones. Estatales, autonómicas, vecinas o locales. Hay ciertas infraestructuras que llevan en muchos planos durante muchos años y a día de hoy no se han finalizado, así que por nuestra parte lo que haremos será reclamar al Gobierno que estas infraestructuras, tan necesarias para vertebrar nuestro territorio, se finalicen, que se ejecuten ya.

Una Comunidad como Castilla y León, tan extensa, necesita de una buena red de comunicaciones. Y eso de la red de comunicaciones es el *leitmotiv* de esta Consejería, porque las hay de todo tipo y van a permitir la cohesión territorial de nuestra Comunidad. Algunas van a ser terrestres y otras digitales.

P. - Si de hecho a esta Consejería la han cambiado de nombre, como se estila ahora. En vez de Fomento es 'de Movilidad y Transformación Digital'.

R. - La transformación digital está ahora en un momento crucial. Hay que apostar por ella y en varios sentidos. Por un lado desde la propia casa, que nuestra Administración sea cien por cien digital. Por otro lado, de cara al ciudadano, para que no solo le lleguen esas infraestructuras, sino que también las sepa utilizar.

Tenemos que ser capaces de que todos los ciudadanos puedan acceder a ellas no solo porque su ordenador se pueda conectar a una red

wifi, sino porque sepa utilizar el ordenador para una empresa, un autónomo o un ciudadano que vive en su pueblo y quiere solicitar un transporte a la demanda, por ejemplo.

¿Por qué se llama también de Movilidad? Porque esta Consejería tiene dos direcciones generales relacionadas pero independientes. Por un lado está la Dirección General de Carreteras, dedicada a las infraestructuras, y por otra la de Transportes y Logística, que es lo que permite esa movilidad tanto de los particulares como el transporte de viajeros en las distintas concesiones de líneas regulares y también el transporte de mercancías con todos los centros logísticos. Creo que la palabra 'movilidad' engloba bastante bien esas dos partes.

Para cumplir todos los retos que nos hemos marcado esta Legislatura en todas estas áreas, cuento con un gran equipo directivo. Su experiencia y su vocación de servicio público, junto al compromiso y trabajo de los empleados de la Consejería es, sin duda, garantía de éxito.

P. - Ahora la palabra 'movilidad' incita al debate, con todas las polémicas sobre las almendras centrales y

cómo quieren la movilidad. Ahora, cuando entramos en zonas metropolitanas, ahí va a estar la Consejería para ayudar a los ayuntamientos, ya sea con un transporte público de viajeros en las zonas metropolitanas, ya sea con carriles bici... Pondremos todas las herramientas para que todo ciudadano que quiera coger un transporte público pueda hacerlo.

P. - Con las áreas metropolitanas existe un debate ya histórico. ¿Pondrán en marcha algún plan para facilitarlas?

R. - Desde la Junta de Castilla y León estamos trabajando ya en ese segundo anillo del transporte metropolitano, en colaboración con los ayuntamientos. La idea es implementarlo con el nuevo mapa de transportes de viajeros. La Junta lo va a apoyar, como viene ocurriendo con cualquier ayuntamiento que nos lo solicita.

Ahí tenemos el ejemplo de León, donde estamos colaborando muy estrechamente en definir un modelo de transporte metropolitano y en el que, de hecho, se ha presentado ahora mismo a un proyecto con fondos europeos de Transformación y Resiliencia en el que vamos a estar con ellos para ponerlo en funcionamiento. En el caso de Valladolid estamos colaborando y nuestra idea es implementar ese segundo anillo en el momento en que tengamos este mapa de transportes.

P. - No está usted muy contenta con la aportación de los Fondos Europeos Next Generation, a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. El Gobierno solo ha dado acceso a una línea de ayuda. ¿Cuál es y qué otras líneas se piden?

R. - Desde esta Consejería, desde la Dirección General de Carreteras, se solicitaron cuatro grandes líneas de actuaciones. La primera ligada a la conservación de las carreteras, a la rehabilitación y al mantenimiento. Tenemos la red más extensa de carreteras autonómicas de España, el 16% está en Castilla y León. Tenemos 94.200 kilómetros cuadrados de superficie y 2.248 municipios a los que llegan nuestras carreteras. Eso supone un esfuerzo, en conservación, y en man-

tenimiento. Y todo lo que vaya en ese sentido, ayudará a los tiempos de recorrido más cortos, a menos emisiones, de CO₂, porque las carreteras están en mejor estado, etcétera.

Otra línea en la que solicitamos fondos europeos fue la mejora de las conexiones con Portugal. También actuaciones para la mitigación de accidentes. Una cuarta línea, que si que fue concedida, entraba dentro del plan de choque de movilidad sostenible, segura, y conectada con entornos urbanos. Ahí es donde nos han concedido en torno a 15 millones de euros. Con ese plan vamos a actuar en carriles bici, en entornos de más de 50.000 habitantes. Estamos hablando de León, Palencia, Burgos, Ávila, Zamora, Salamanca y Valladolid.

P. - ¿Le van a ayudar a Óscar Puente a hacer más carriles bici?

R. - Nosotros no nos metemos en las ciudades. Se trata de facilitar a una persona que resida en un municipio a 5, 6 o 7 kilómetros del centro de Valladolid, del centro de León o del centro de Burgos, que si quiere pueda utilizar un carril bici, que iría paralelo a la carretera.

P. - Ha hablado en su comparecencia del Plan de Carreteras 2023-2034 de la Junta, que modernizará los más de 11.500 kilómetros de la red autonómica. ¿Qué deficiencias hereda en esa red de la anterior Consejería de Fomento y qué es más urgente mejorar?

R. - No hemos heredado ninguna deficiencia más allá de que seguimos trabajando en varias líneas en las que ya se venía trabajando. Vamos a presentar un plan de carreteras 2023-2034. Un plan largo, porque todas las infraestructuras de carreteras llevan muchos procesos. Vamos a trabajar en distintas líneas, que vienen solapándose algunas de ellas del plan anterior.

Por supuesto, conservación y mantenimiento. Básico. Como decíamos, tenemos más de 11.500 kilómetros, de ellos, 2.500 en la red básica y 4.500 en la red básica complementaria. La red básica está modernizada al 100%, pero la red básica complementaria está modernizada al 80%. Vamos a trabajar en ese plan en conseguir la modernización del 100%. Modernizar esa red significa que tengamos al final una anchura mínima de seis metros, evitar curvas o rasantes más pronunciadas de cara a disminuir la accidentabilidad, etcétera.

En esos dos primeros puntos de conservación y mantenimiento, y en el de modernizaciones, es en lo que hablamos de que vamos a actuar sobre 11.500 kilómetros. En



conservación y mantenimiento prevemos 800 acciones puntuales sobre 8.800 kilómetros, y en modernización 200 acciones sobre 2.300 kilómetros. Otro objetivo de todo este plan es la digitalización e innovación, como no puede ser de otra manera en esta Consejería.

P. - ¿Cómo se digitaliza una carretera?

R. - Por ejemplo con señales inteligentes. Es un proyecto que estamos trabajando con la Universidad de Salamanca de cara a reducir la accidentabilidad con la fauna silvestre. En función de la época del año, de la época lunar o de la época de celo de los animales la señal está dando unos mensajes u otros al conductor.

O por ejemplo, de cara a poder saber cómo están los silos de sal en nuestras carreteras. Se puede detectar con unos sensores automáticamente. También se puede trabajar con estaciones meteorológicas, y con Aemet, para ver la situación climática en cada uno de estos tramos. Son proyectos, algunos, en los que ya venimos trabajando, y otros que abordaremos en esta Legislatura, dentro de este plan que abarca doce años.

P. - El Ministerio de Fomento lleva años amenazando con poner peajes en las autovías. Si el Gobierno de España termina poniendo peajes, ¿los habilitará también la Junta en las autovías de titularidad autonómica?

R. - Castilla y León tiene de titularidad autonómica la Valladolid-Sevilla y la León-Burgos, que este

«NO HABRÁ PEAJES EN LAS AUTOVÍAS TITULARIDAD DE LA JUNTA, NO ES NUESTRO MODELO COMO TAMPOCO LO ES EL SUBIR LOS IMPUESTOS»

«IMPULSAREMOS EL TRANSPORTE METROPOLITANO CON LA INCORPORACIÓN DE UN SEGUNDO ANILLO EN LA CIUDAD DE VALLADOLID»

las restricciones de tráfico en las ciudades. ¿La Junta de Castilla y León está a favor de las almendras?

R. - Las almendras centrales son decisiones que tienen que adoptar los ayuntamientos. La Consejería no entra ahí. Es un tema de diseño y de planteamiento de los ayuntamientos,



PHOTOGENIC

año cumple 25 años. La Junta de Castilla y León, a día de hoy, no contempla la introducción de este sistema de peajes en nuestras autovías. Ayer mismo, en las Cortes, se aprobó una proposición no de ley presentada por el Partido Popular, en la que instábamos al Gobierno a la bajada de impuestos. No creemos que sea la mejor forma, el implantar peajes en nuestras autovías.

P. Ha prometido usted una nueva ordenación del transporte público de viajeros, para que llegue al 100% de la población en esta Legislatura. ¿Qué inversión económica va a hacer falta?

R. El Transporte a la Demanda lleva tiempo funcionando y lo que hemos hecho en este último año ha sido implantar el Bono Rural Gratuito para todas las personas que soliciten este Transporte a la Demanda, que está implantado en 123 zonas repartidas por toda Castilla y León, con 1.945 rutas. Eso, ahora mismo, tiene 1,2 millones de potenciales viajeros. El objetivo en esta Legislatura es crecer hasta 1,7 millones de viajeros potenciales.

Eso se está ejecutando a través del mapa de transporte público en el que estamos trabajando, que empezaremos a ver para el año que viene. Este año aprobaremos el decreto y lo tendremos que someter a información pública.

Otro proyecto en mente, siempre dentro del mapa de transportes, es el del segundo anillo metropolitano de Valladolid, instaurar el bono rural de los 20 euros. Eso lo podre-

mos incluir en el mapa de ordenación de transporte como el bono rural joven, para las líneas regulares. En cuanto a qué coste tienen, tanto el bono joven como el de Castilla y León 20 para el transporte metropolitano no lo podemos cuantificar hasta que no tengamos este mapa de ordenación del transporte.

En lo que venimos funcionando, ahí sí que podemos hacer estimaciones. El bono rural tiene una consignación de unos 600.000 euros al año. Ojalá se incremente, porque cuanto mayor sea el presupuesto que dedique la Junta a ellos, mayor es el servicio público que está dando a todos los ciudadanos que viven en el medio rural.

En cuanto al transporte a la demanda, tiene un presupuesto que fluctúa. El compromiso que tiene la Junta es mantener el 100% de las rutas. Esto significó en la época de Covid, cuando la gente casi no salía de su casa, sufragar un coste por el déficit. En el caso de transporte a la demanda hemos podido pasar de seis millones en 2020 a cuatro millones en el 2021, porque ya ha empezado a haber más viajeros.

P. Comienza también una nueva Estrategia Logística con horizonte en 2028 que afecta a todas las formas de transporte. ¿Qué planes hay para la red CyLoG, que fue una innovación hace ya 20 años con un impulso decidido a la intermodalidad?

R. Ahora mismo en Castilla y León hay diez centros asociados a la

red CyLoG. Estamos trabajando en la nueva estrategia logística 2022-2028. Se presentará a finales de este año, por un plazo de seis años. Es una estrategia que tiene como objetivo fundamental impulsar el transporte intermodal suficiente y eficiente de mercancías en nuestro territorio.

Para ello estamos trabajando en varias líneas, tanto centros intermodales de transportes de mercancías, de líneas ferroviarias, de conexión intermodal, como en los propios centros logísticos, donde tenemos unas inversiones de 27,5 millones de euros para las plataformas de conexión entre los diferentes nodos y 16 millones para la mejora y adaptación de centros logísticos de transporte.

P. Lo mismo que con los planes Viaria, Peit y Pitivi se podría decir de la red de banda ancha, que después de un montón de planes aún no llega a muchas zonas del mundo rural. ¿Qué hay que hacer para reducir de una vez por todas la brecha digital?

R. La Consejería tiene nueve espacios CyL Digital repartidos por las nueve provincias, en los que se imparten cursos de competencias digitales que buscan erradicar esa brecha digital que existe en parte de la ciudadanía, especialmente en la gente más mayor. Es la que tiene

más dificultad para el manejo de la banca online, ya sea a través de la página web o a través de las aplicaciones de la banca. En estos centros estamos trabajando en formar a las personas en competencias digitales, con formación presencial en las aulas, o con formación online. Vuelvo al principio: no solo hay que apostar por llevar banda ancha a todos los rincones -por supuesto es un objetivo-, también hay que conseguir que todos los ciudadanos sean capaces de utilizar estas herramientas.

Existen unos objetivos marcados dentro del Plan de recuperación, transformación y resiliencia. Abordaremos la mejora de la conectividad en los polígonos industriales y centros con una alta presencia empresarial, los bonos digitales a colectivos vulnerables, o para la mejora de infraestructuras en edificios de propiedad de varios vecinos.

Pero hay unos fondos europeos de conectividad que tenemos que emplear muy bien, que gestiona el Estado a nivel nacional, dotados de más de 4.000 millones de euros, para cumplir con esa agenda digital 2025 que tiene dos objetivos: por un lado, que el 100% de la población tenga 30 megas de banda ancha móvil en 2023, y que el 100% de la población tenga banda ancha fija en 2025.

Ojalá entre todos cumplamos este objetivo. Aquí es muy importante dejar claro que esto es un mercado liberalizado, y son los operadores los que de una manera u otra llegan. Nosotros estamos trabajando, más allá de estas líneas de la conectividad, en las competencias digitales, y también en una administración 100% digital, que es otro de los tres objetivos que tenemos.

P. Entonces, las personas mayores no solo se encontrarán con un muro cuando acudan a los bancos, sino al gestionar sus papeles en la Junta...

R. Tendremos que evitar que eso suponga un problema para ellos. Cada vez les tenemos que hacer más sencillo cosas como solicitar el transporte a la demanda en un pueblo, qué es muy sencillo de utilizar si se sabe hacer. Es verdad que tenemos una gran base para sustentar estas competencias digitales, los

estos nueve centros propios y 70 centros asociados.

P. Castilla y León va aumentar sus *petaflops*. ¿Cómo le explicaría a los ciudadanos por qué hay que gastar cuatro millones de euros en una cosa tan rara?

R. Esto de los *petaflops* y la supercomputación está todo de una u otra manera ligado al Centro de Supercomputación que tenemos en León. El Scayle, del que todos los castellanos y leoneses debemos sentirnos muy orgullosos. Es una de las tres infraestructuras científico-técnicas singulares que tenemos en Castilla y León, junto con el Centro del Láser de Salamanca y el Museo de la Evolución Humana de Burgos, y en el 2015 paso a formar parte de la Red Española de Supercomputación.

En este centro tenemos un superordenador que se llama Caléndula, que tiene una capacidad de cálculo y de trabajo equivalente a 2.500 ordenadores convencionales juntos. Ese superordenador, Caléndula, actualmente tiene 0,5 *petaflops*, una potencia de cálculo de nada menos que 330 billones de operaciones por segundo. Nos han llegado fondos *Next Generation* y parte de esos fondos vienen para potenciar aún más este superordenador, para pasar de los 0,5 *petaflops* a 10, es decir, multiplicar por 20 esa potencia de cálculo.

Caléndula está entre los cinco ordenadores más punteros de España. Por otro lado, hay que aclarar que no se trata de cuatro, sino de diez millones de euros de inversión para Scayle que van ligados a distintos proyectos, uno de ellos es ampliar esa capacidad de cálculo, pero otros son para distintos programas que van a potenciar muchísimo este centro.

P. En el terreno político, ¿cómo es la convivencia con Vox? ¿Cuál es su percepción sobre el funcionamiento del pacto de gobierno?

R. Somos un gobierno de coalición formado por dos partidos políticos, con un pacto firmado por parte de los dos, que queremos cumplir, y en esa línea vamos a trabajar. Evidentemente cada partido político tiene y refleja sus ideas, pero es un gobierno de coalición con unas cartas puestas encima de la mesa, con un pacto firmado por las dos partes y que entre todos tenemos que cumplir, con el objetivo de dar el mejor servicio a los ciudadanos de Castilla y León.

P. O sea, todo está claro.
R. Yo creo que el pacto que firmaron en su día el Partido Popular y Vox fue público, y en esa línea estamos trabajando. Yo, evidentemente, no tengo ningún problema con ninguno. Nos juntamos en el Consejo de Gobierno como diez consejeros que somos. Al final, en el Consejo de Gobierno lo que hacemos es deliberar distintos temas, aprobar distintas propuestas...

P. Las últimas declaraciones del vicepresidente, tan polémicas, ¿han supuesto algún roce? ¿Ha visto que haya replegado de alguna manera Mañueco a Juan García-Gallardo?

R. No, desde luego que no. De todas formas, le recuerdo que las deliberaciones que se toman en el Consejo de Gobierno son secretas.

«VAMOS A EXIGIR QUE SE EJECUTEN YA INFRAESTRUCTURAS IMPORTANTES PARA LA VERTEBRACIÓN DE NUESTRO TERRITORIO»

nueve centros, y tenemos más de 70 centros asociados repartidos por todo el territorio en el medio rural.

Contamos, además, estos próximos años, con diez millones de fondos europeos destinados a competencias digitales, a sumar a lo que ya veníamos trabajando en

La falta de camareros amenaza la recuperación ante un verano de récord

Los hosteleros exigen mayor profesionalización y apuntan a que el sueldo no es el culpable, sino la conciliación y la temporalidad del sector

L. PALACIOS / E. MARTÍNEZ

MADRID. 'Se busca camarero'. Este cartel cuelga de las puertas de miles y miles de establecimientos hosteleros de media España, a semejanza de lo que ocurrió en plena pandemia en las farmacias, cuando en los escaparates de la inmensa mayoría lucía el rótulo de 'No hay mascarillas'. Esta misma semana, la empresa de Recursos Humanos Randstad ha lanzado una campaña para captar a 1.000 profesionales de este sector para este verano. Pero también Adecco tiene otras 1.000 vacantes abiertas. La cifra puede elevarse hasta alrededor de los 100.000 puestos sin cubrir —según datos de la patronal Cepyme— en vísperas de un verano para el que los expertos anticipan que se supere el récord de turistas alcanzado en 2019. Las provincias que más profesionales de la hostelería están buscando son Madrid, Barcelona, Alicante, Sevilla, Castellón, Málaga, Valencia, Canarias y Baleares.

¿Qué está pasando? ¿Cómo puede ser que el país con más paro de Europa, en donde más de 3 millones de personas buscan empleo y no lo encuentran, tenga paradójicamente puestos que se quedan en el olvido? Los empresarios están preocupados y lanzan un SOS: la recuperación económica del país depende principalmente del resurgir del turismo, el sector que más aporta al PIB español y, si no hay personal, difícilmente pueden ofrecerse los servicios que se demandan y mantenerse como uno de los principales destinos turísticos a nivel mundial.

José Luis Yzuel, presidente de Hostelería de España, indica que es un trabajo de «gran exigencia en el que la conciliación con la vida personal es muy difícil porque los mayores picos de trabajo coinciden con los momentos en los que la mayor parte de la gente está disfrutando de su ocio». Recuerda que la hostelería ha duplicado el número de trabajadores en los últimos 20 años, un ritmo «difícilmente sostenible».

También es cierto que, aunque se habla mucho de la falta de mano de obra en la hostelería, no es el único sector que tiene este problema. Ocurre también principalmente en el sector de la informática y telecomunicaciones por el auge de las nuevas tecno-



Un camarero atiende en una terraza de una zona turística de la costa española. ■ c.

logías, pero también en actividades tradicionales como el campo, construcción y el transporte. Desde el Ministerio de Trabajo niegan tajantemente un fenómeno como la Gran Dimisión de EE UU, donde más de 4 millones de trabajadores han abandonado de forma voluntaria sus empleos y rechazan que sea un problema estructural, limitándolo solo a algunos sectores y territorios. Pero lo que más polémica ha generado, principalmente entre los empresarios, es que desde el departamento comandado por Yolanda Díaz se haya culpado de este

EN DATOS

100.000

puestos de trabajo hay en la hostelería sin cubrir, según los cálculos de Cepyme.

17.000

euros es el sueldo medio de un camarero, unos 1.200 euros al mes, aunque varía según el convenio provincial.

déficit de personal a los bajos salarios y condiciones laborales precarias que soportan.

Se trata de un mensaje «falso», «irresponsable», «demagógico», denunció recientemente el presidente de Cepyme, Gerardo Cuerva, quien contraatacó: «En el parador de Málaga, que conozco bien, el empresario, es decir el Estado, no logra encontrar los trabajadores que necesita... Y estoy seguro de que la ministra Díaz no considerará en este caso que ese empresario paga mal».

Reducir este problema de falta de camareros a los bajos sala-

rios es «trivializar», defienden desde la CEOE, que consideran esto una excusa del Gobierno para no abordar las reformas estructurales que permitan corregir las «debilidades» del mercado laboral español y demandan, sobre todo, una mayor formación. Desde el sector se incide en que los puestos que requieren de más cualificación y experiencia no se cubren y que la formación no es acorde a las necesidades de las empresas. Datos de Infojobs revelan que el 70% de los trabajadores en restauración no tiene una cualificación específica.

De hecho, desde la institución gastronómica Basque Culinary Center destacan que las escuelas están llenas de aspirantes a cocineros, pero pocos a camareros. La falta de reconocimiento, los contratos precarios y los horarios difíciles son algunos de los motivos por los que no se cubre la demanda.

¿Pero es realmente un problema de salario y precarias condiciones? ¿Cuánto gana un camarero? El sueldo medio en España se sitúa en los 17.000 euros brutos anuales, algo más de 1.200 euros al mes, según estimaciones de Adecco, aunque varían según el convenio provincial. Así, en los convenios de la hostelería de Málaga, Canarias, Madrid o Baleares el sueldo se eleva hasta los 1.300/1.400 euros al mes, aunque una parte minoritaria, como en Asturias o en empresas como Telepizza, McDonald's o Burger King sí cobran apenas el salario mínimo, que se sitúa en los 1.000 euros al mes (en 14 pagas), según datos de CC OO.

Más allá del sueldo, las empresas deberían mejorar las condiciones laborales para ser un sector más atractivo. «Se trata de un trabajo exigente desde el punto de vista físico, que además no permite la conciliación con la vida personal», señalan desde Hostelería de España. Por ello, consideran necesario buscar sistemas que «mejoren la retribución» y las condiciones, lo que se conseguirá con la «profesionalización y la formación».

La pandemia destruyó 800.000 puestos temporales en la hostelería difíciles de recuperar

L. PALACIOS / E. MARTÍNEZ

MADRID. Tanto sindicatos como empresarios coinciden en que la gran culpable de este déficit de personal en el sector es la pandemia, ya que la mayor parte de los 800.000 puestos temporales que destruyó en apenas unos días eran de la hostelería, un sector que ha estado estos dos últimos años a medio gas.

Así, esos trabajadores se tuvieron que buscar la vida por otros sectores y ya no han hecho el camino de retorno. «Sectores

como la agricultura o parte de la industria mantuvieron actividad desde el comienzo de la covid y los frecuentes confinamientos hicieron que muchos de estos profesionales cambiaran a estos otros sectores», explica a este periódico Ángel Solves, director de Adecco Hostelería.

Hay que tener en cuenta que el sector de la hostelería ha doblado prácticamente los empleos en los últimos 20 años por la mayor demanda de estos servicios, pasando de un millón de puestos de trabajo en el año 2000 a

1,8 millones que llegó a haber en 2019, mientras que la incorporación de jóvenes al mercado laboral es una tercera parte a la de entonces.

Solves alerta también de que hay zonas en nuestro país, sobre todo en las islas, donde la vuelta de turistas extranjeros exige competencias lingüísticas que «dificulta aún más encontrar mano de obra cualificada», por lo que aboga por promover la formación de los perfiles deficitarios del sector y, a su vez, promover los destinos y buscar

fórmulas para generar ocupación en aquellas provincias con temporalidad muy concentrada (destinos de sol y playa, etc.).

Por su parte, Florentino Felgueroso, investigador asociado de Fedea, admite que la «precaria situación» de las empresas del sector se traduce en «peores condiciones laborales». Sin embargo, advierte de que la hostelería es el sector donde más empleo de inmigrantes hay, algo que se ha reducido con la pandemia y está agudizando este problema de personal. El experto destaca que en otros países europeos, como Holanda, casi un 40% de jóvenes compaginan sus estudios con un trabajo en este sector, algo que en España no es frecuente.

lunes, 30 de mayo de 2022



sábado, 28 de mayo de 2022

Arreglar el entorno para disfrute de los vecinos

Las labores de mejora se realizarán en ocho puntos de la ciudad situados en la zona este de la capital vallisoletana. El objetivo municipal es acondicionar estos entornos tras las peticiones vecinales.



Medio millón de euros servirán para adecentar ocho zonas ajardinadas del este de la ciudad

Las intervenciones se centrarán en el arreglo de paseos y plazas, pero se incluye la creación de un parque canino en Huerta del Rey

BERTA PONTES DE LOS RÍOS



VALLADOLID. La renovación de varias plazas, parques y zonas de Valladolid se hará realidad tras la aprobación de los Presupuestos Participativos por el Ayuntamiento. La intención es responder a las demandas ciudadanas planteadas y definir y valorar todas las actuaciones de diversa índole situadas en la zona este de la capital vallisoletana. La Concejalía de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible realizará esas obras de reparación y reforma de infraestructuras en las zonas ajardinadas demandadas en un plazo de ocho meses y con un coste aproximado de medio millón de euros.

Una de las peticiones ciudadanas solicitaba una intervención para el arreglo, saneamiento, y urbanización del paseo que concurre paralelo al Canal del Duero en el barrio de Pinar de Jalón. Entre

las actuaciones, se pedía el recorte de la vegetación, el arreglo de algunas baldosas o la reposición de las vallas tiradas o desaparecidas. También se solicitaba poder aprovechar la urbanización para realizar paralelamente un carril bici que conectase el de la avenida Zamora con el de Pinar de Jalón. En definitiva, la propuesta es darle un lavado de imagen a ese paseo, que es asiduamente utilizado por vecinos y paseantes. Y una vez que se aprobó la intervención, se ha proyectado el recorte de setos y la poda de árboles; el levantamiento de pavimento y la demolición de la cerca, así como el perfilado, refino, compactación y pavimentación del carril.

Otra de las actuaciones demandadas por los vecinos fue el acondicionamiento del parque de la calle Clavel en la esquina con Amapola, en el barrio de Las Flores, porque se acumulan excrementos caninos. Para solucionarlo, el Ayuntamiento realizará el vaciado, explanado, perfilado y refino, y posterior pavimentación y compactación, así como colocación de loseta en el terreno. Se incluye la instalación de drenajes y se realizará también la plantación y riego de arbustos y herbáceas.

La tercera de las actuaciones en la zona este de la ciudad es la mejora de las parcelas en las calles Carbonero y Jilguero en el barrio



Las escaleras de la Plaza Porticada del barrio Girón. **G. VILLAMIL**

Las reformas tienen un plazo de ejecución de ocho meses y forman parte de los Presupuestos Participativos

de Pajarillos. Esta propuesta persigue la creación de un jardín urbano en las parcelas que llevan en estado baldío alrededor de tres décadas. Sería una forma económica de hacer un recorrido verde que conecte la plaza ajardinada situada entre Juan Carlos I y la calle Carbonero, con la plaza del IES

Diego de Praves. Así, el proyecto consiste en el desbroce y limpieza del terreno, el levantamiento de solera y de firme asfáltico, el relleno de tierra y la ejecución de bordillos, entre otros. Además, se efectuará la instalación de drenajes y sistemas de riego. Entre las especies vegetales, se plantarán abetos, cipreses o castaños de indias.

Camino verde

Una cuarta actuación nos traslada a otro barrio: La Victoria. Allí se ha proyectado la reforma del camino verde del Jardín Botánico, un camino, localizado entre el Canal de Castilla y la calle Paseo del Jardín Botánico, y que es utilizado por los vecinos, que lamentan su mal estado. «Se ha agrietado y levantado por las raíces y la falta de mantenimientos», explican en la petición. La propuesta, planteada año tras año, se llevará a cabo por el Ayuntamiento y se levantará el firme asfáltico actual para asfaltar el camino verde.

Otra propuesta ciudadana es la creación de un área canina, en Huerta del Rey, que estaría cerrada perimetralmente y con juegos y fuentes adaptadas. También se pretende la urbanización y el ajardinamiento del solar situado en la esquina entre la calle de las Eras y la avenida Ramón Pradera, que



actualmente se encuentra lleno de tierra y barro y que, a pesar de estar prohibido, suele ser utilizado como aparcamiento para coches. La zona de Huerta del Rey no cuenta con un parque canino adecuado pese al aumento de las mascotas en el barrio. El plan de actuación incluye el desbroce, el levantamiento de bordillos, la pavimentación e instalación de una verja con puerta. En cuanto al mobiliario urbano, se instalará un cartel informativo con las normas del parque canino y papeleras para que los dueños depositen los excrementos.

La Porticada

La original plaza Porticada del barrio Girón también será adecentada. La infraestructura cuenta con unas escaleras con zonas verdes que, según la petición ciudadana recogida en los Presupuestos Participativos 2022, necesitan la renovación de las flores o la plantación de nuevas especies para adecentarlas. Por ello, se levantará la solera y se realizará el rastreado y limpieza de las jardineras para plantar jazmines, durillos, abelias chinas o mahonías, entre otras.

Se instalará también un sistema de riego por goteo con la debida acometida y tuberías, un regulador de presión, filtros, válvulas y arquetas. Por último se coloca-

rán bancos para completar la intervención en la zona.

Asimismo, en el cerro de las Contiendas se plantarán almendros. En el año 2019 ya se plantaron 150 almendros a través de los Presupuestos Participativos, pero la propuesta de 2022 asegura que «no cumplen con los objetivos previstos al no consultar para su plantación con los autores de la idea. Se han plantado en una zona de difícil acceso y de un tamaño que han de pasar varios lustros hasta

que puedan ser contemplados». Por ello, proponen plantar otros 200 almendros en la ladera principal, en la amplia y diafana ladera baja del cerro, entre la Residencia Cardenal Marcelo y el cruce de Mieses con Padre José Acosta, donde actualmente hay unas hileras de pinos lo suficientemente separadas para intercalar almendros. Han de ser plantados de un tamaño de 3 a 4 años, para cumplir los objetivos previstos. Esta iniciativa prevé la participa-

ción de escolares en la plantación de los árboles, así como de la asociación de vecinos y técnicos para enseñar el uso, cultivo y respeto de las plantas.

Otro de los objetivos es celebrar en primavera el día de la floración del almendra, con la colaboración de la asociación de vecinos y la participación de los escolares de la zona para pasar una mañana hídica en el Cerro y adentrar a los niños en la contemplación de la naturaleza.

La última de las ocho actuaciones en el este de la ciudad será en el parque del Poniente, una zona de paso y de recreo, que cuenta con un parque infantil. Los vecinos de la zona ven necesario el arreglo de los arbustos, del césped y de las verjas. Después de ser aprobada la intervención, se renovarán los caminos y se acondicionará la vegetación, así como se llevará a cabo la regeneración del césped, que actualmente presenta calvas.

La Junta se abstiene en la aprobación de las obras del paso de Padre Claret y el de Arco de Ladrillo

● Puente carga contra el Ejecutivo autónomo y afirma que mientras en el gobierno de la Comunidad «están más a los debates sobre el aborto y a ofender a personas con discapacidad» en el Ayuntamiento están «a las realidades»

F. MARTÍN VALLADOLID

El proyecto de integración del tren en superficie, el que sustituyó al soterramiento, dio ayer un salto adelante con los acuerdos alcanzados en el consejo de administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad para licitar las obras del paso peatonal y ciclista bajo las vías entre las calles Padre Claret y Andalucía y otro más para derribar el viaducto del Arco de Ladrillo y construir en su lugar un túnel de cuatro carriles.

Dado que se daba por descontado que ambos acuerdos iban a salir adelante, lo mismo que un tercero para remodelación de la calle Seo, la novedad estuvo en que la Junta de Castilla y León, el cuarto socio de Valladolid Alta Velocidad junto con el Ayuntamiento, Renfe y Adif, se abstuvo en la votación que dio el visto bueno a los nuevos pasos para la integración.

Es la primera vez que el Ejecutivo autónomo, que cofinancia la operación junto con el resto de socios, se abstiene desde que en 2017 se firmó el convenio que se descartó el soterramiento por su elevado coste y, en su lugar, Valladolid Alta Velocidad optó por la construcción de una serie de túneles y pasos bajo la vía como alternativa más viable.

Dado que el Grupo Municipal Popular y Vox, los dos partidos que gobiernan en coalición en la Comunidad, abandonaron en el Ayuntamiento la paralización de las obras de integración y reclaman que vuelva el soterramiento, no parece descabellado pensar que la abstención de la Junta tiene algo que ver con la posición que defienden sus compañeros en el consistorio. Dicho de otra manera, parecería un contrasentido que la Junta respaldara con su voto unas obras que el PP y Vox tratan de parar en el Ayuntamiento. En esta tesitura, ayer optaron por la abstención, una especie de neutralidad que no deja en mal lugar a lo suyos en el Ayuntamiento y, sin ser un rechazo, al menos abierto, tampoco implica un respaldo explícito al equipo de gobierno que dirige el alcalde, Óscar Puente.

El regidor explicó, tras la reunión del consejo de administración, que el representante ayer de la Junta, el exdirector general de Transportes Ignacio Santos, justificó su abstención por tratarse de «obras de la ciudad», aunque también lo eran las de Labradores y en este caso no consta que se abstuvieran.

Puente añadió que no le extraña que la Junta se abstuviera «porque ni siquiera saben aún a qué consejería



Recreación del paso para peatones y ciclistas que unirá las calles Padre Claret y Andalucía. E.M.

le corresponden las competencias» y aprovechó para lanzar una crítica al Ejecutivo autonómico tras la polémica por las declaraciones de su vicepresidente, Juan García-Gallardo: «Están más a los debates sobre el aborto y a ofender a la gente con discapacidad, pero a las realidades tangibles ni están ni se les esperan. Nosotros no estamos a las polémicas,

estamos a las realidades, la ciencia ficción se la dejamos al PP», señaló.

Frente a los que plantean recuperar el soterramiento, el alcalde dijo que los acuerdos adoptados ayer «son certezas» y además subrayó que «hay presupuesto» para realizarlo, en alusión a los 60 millones que figuran en las cuentas aprobadas en el consejo de administración, esta vez

con el respaldo de la Junta de Castilla y León, que también aprobó la adenda en la que se recoge el nuevo calendario de aportaciones a la Sociedad tras suspenderse las entregas durante dos años por la pandemia.

De los dos nuevos pasos aprobados, el primero en ejecutarse será el que unirá las calles Padre Claret

y Andalucía, pero, si se cumplen las previsiones y las obras empiezan en otoño de este año, no estará operativo hasta los primeros meses de 2024. Con un presupuesto base de licitación de 5,3 millones de euros, tendrá una anchura de 10 metros para la circulación de peatones y bicicletas y el plazo de ejecución es de 16 meses.

Puente destacó que la nueva conexión permitirá comunicar «la Circular con el mercado de Delicias».

Mediante el tercero de los acuerdos, Valladolid Alta Velocidad adjudicó, por un importe de 925.000 euros, las obras de urbanización de la calle Seo, un intervención que incluye la creación de un espacio peatonal, cien plazas de aparcamiento y nuevas zonas verdes, todo ello en un plazo previsto de seis meses.

Hubo un acuerdo más en el consejo de administración de Valladolid Alta Velocidad, esta vez para cambiar la denominación del proyecto de la Variante Este, que pasará a ser el 'Proyecto constructivo de la playa de mercancías del Complejo Ferroviario y su conexión con la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid'. El alcalde señaló que lo que parece un simple cambio permitirá licitar la variante y la estación intermodal de mercancías que se ubicará en el futuro Parque Agroalimentario.

Sobre la Variante Este, una infraestructura que acumula ya un retraso considerable, el concejal de Planeamiento Urbanístico, Manuel Saravia, quien asistió también al consejo de administración, dijo que la previsión es que entre en funcionamiento a finales de 2023.

Cuenta atrás para derribar el viaducto que conecta el Paseo del Hospital Militar y la Avenida de Madrid

F. M. VALLADOLID

El derribo del viaducto del Arco de Ladrillo y su sustitución por un túnel mixto para peatones, vehículos y bicicletas está entre las 17 actuaciones contempladas en el proyecto de integración del tren a su paso por Valladolid, pero faltaba concretar cuándo tocaba.

El consejo de administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad dio ayer el primer paso para concretar la que será, junto con la construcción del túnel de Panaderos y la remodelación del existente en Labradores, una de las intervenciones más costo-

sas del proyecto de integración y con un mayor impacto visual. Lo que aprobó Valladolid Alta Velocidad fue la contratación de la redacción del proyecto con un presupuesto base de licitación de 448.474 euros y un plazo de ejecución de 15 meses.

Dado que el alcalde, Óscar Puente, calculó que el proceso de adjudicación tardará «dos o tres meses», las previsiones las obras puedan empezar a partir finales de 2023 o primeros de 2024.

Aunque no está concretado el presupuesto, Puente estimó que oscilará entre 10 y 15 millones de euros, un coste similar a los 14 en

los que se adjudicaron los trabajos que se realizan en Panaderos y Labradores.

El viaducto del Arco de Ladrillo se construyó a mediados del siglo pasado para salvar las vías por encima de las calles Puente Colgante y Recondo y se amplió en los años sesenta y setenta.

Convertido hoy en uno de los puntos de la ciudad con más densidad de tráfico, en los últimos años el Ayuntamiento realizó varias intervenciones de urgencia para reparaciones en las juntas de dilatación.

Aunque vital para el tráfico de entrada y salida en la zona sur de

la ciudad, la mole de hormigón del viaducto no deja de ser una infraestructura enquistada en la trama urbana que condiciona todo el entorno, aunque con la licitación del proyecto empieza la cuenta atrás para su derribo.

Todo indica que lo aprobado por la Sociedad Alta Velocidad supone una garantía de que se ejecutará, con independencia de quién esté al frente del Ayuntamiento, aunque dado que en mayo de 2023 hay elecciones municipales está por ver qué ocurrirá si el PP, que insiste en paralizar la integración, vuelve a estar al frente del consistorio.

VALLADOLID

Dujo prevé una cosecha mala de cereal que apenas cubrirá los gastos de producción

El presidente nacional de Asaja, Pedro Barato, advierte «que se está poniendo en peligro lo más importante: la alimentación»

VALLADOLID
El presidente de Asaja Castilla y León, Donaciano Dujo, vaticinó ayer una cosecha «mala» de cereal en la Comunidad y en España que «no cubrirá los elevadísimos costes de producción» actuales; y advirtió que a un mes de iniciarse la campaña de recogida, las provincias «más castigadas» en este sentido son León, Zamora, Salamanca, Ávila, Segovia y el sur de Valladolid. Al respecto, resumió que el año ha sido «complicado, muy seco», en el que marzo y abril fueron lluviosos y «dieron expectativas de una buena cosecha», pero un mayo «muy seco y caluroso se la ha llevado por delante». A ello se suma, dijo, una «problemática muy importante» con el sector ganadero, que «además de tener poco pasto tiene muchas dificultades de agua para beber en extensivo».

Asimismo, Dujo instó al consejero de Agricultura, Gerardo Dueñas, a «empezar a analizar los resultados de cosecha ya mismo, los costes, la situación económica del sector y hablar de una mesa de sequía con medidas políticas y económicas para salvar el sector». «No estamos en un año malo al uso, sino en uno en el que los costes de producción se han multiplicado por tres. Y el 15 de septiembre se inicia el nuevo año agrícola y hay que tener cuenta económica para afrontar los costes que vale una sementera», pronosticó. Igualmente, recordó que Castilla



ALONSO, REELEGIDO PRESIDENTE DE ASAJA VALLADOLID. Juan Ramón Alonso -en la imagen flanqueado por Dujo y Barato- fue reelegido ayer presidente de Asaja Valladolid y afrontará su segundo mandato.

y León es el «granero de España», por lo que exigió «conocer con urgencia» las normas agrícolas que impondrán Bruselas, el Ministerio de Agricultura y la Junta para el próximo año. «Necesitamos saber si podemos sembrar el barbecho o si hay que rotar los cultivos y en qué intensidad», informa Ical.

El presidente nacional de Asaja, Pedro Barato, cargó contra las diferentes administraciones «por tratar al campo como lo están haciendo», a pesar de que para «todos es esencial». Por ello, deslizó que «ya no valen excusas sobre la inflación, sino que es una situación real de rentabilidad». «Si ésta no existe, esta-

mos poniendo en peligro lo más importante que tenemos todos los días: la alimentación», advirtió.

Barato sostuvo que «no hace falta ni bajarse del coche para ver que esto va francamente mal». Explicó que el sector «está acostumbrado» a los problemas de la meteorología, pero «es que el incremento de precios se ha disparado en la luz o el gasóleo. Esto no se pudo repercutir en los precios». Como consecuencia de la guerra en Ucrania enumeró que «no hay suficiente maíz, trigo y cebada» y urgió a las administraciones a responder qué «pasará en el futuro» sobre rotaciones y el uso de barbechos.

PERTE de 800 millones para la economía social y los cuidados

GUILLERMO DEL PALACIO MADRID

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, anunció una inversión de 800 millones de euros para el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) de Economía Social y de los Cuidados. El Consejo de Ministros aprobará este proyecto el próximo martes.

Aunque el plan ya había sido adelantado, no se había especificado cuál era la cantidad que iba a destinar el Ejecutivo a este PERTE, que finalmente se queda muy lejos del recientemente anunciado proyecto de los semiconductores (más de 12.000 millones), pero sí supera a los de la industria naval y la economía circular.

Según explicó Sánchez, la inversión se realiza con dos objetivos fundamentales: desarrollar «todo el potencial de la economía social» (mejorando la competitividad entre las pymes o impulsando mecanismos de transición que garanticen la sostenibilidad) y fortalecer «los servicios avanzados en el ámbito de los cuidados». Asimismo, el presidente consideró «fundamental» incorporar «un objetivo estratégico para desarrollar un hub de vanguardia con el fin de posicionar la economía social española como referente para toda Europa».

Así, el Gobierno plantea un proyecto que permita «profesionalizar el trabajo que han desarrollado las mujeres de forma tradicional», como ha sido el cuidado de las personas mayores, y «visibilizar» el papel que han tenido «en la lucha frente al reto demográfico en las zonas rurales».

Yolanda Díaz, vicepresidente segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía So-

cial, aludió en su intervención al 'apellido' que comparten este PERTE y su Ministerio. Según apuntó, al nombrar su cartera «estábamos diciendo que hay otra forma de hacer las cosas de una manera más inclusiva, más humana, más solidaria y muy importante para las gentes de nuestro país».

Díaz también quiso contextualizar la aportación de la economía social a España, pues supone el 10% del PIB del país y ocupa a 2,2 millones de personas en 43.000 empresas. La idea es que con este PERTE se aumente en un punto la aportación al Producto Interior Bruto. Según la ministra, esta economía es distinta de la convencional, pues no compete, además de no ser jerárquica ni vertical.

Las tiendas recuperan un tímido pulso en abril, pero el sector no remonta tras la pandemia

EDURNE MARTÍNEZ

MADRID. Las ventas en tiendas (comercio minorista) repuntaron ligeramente en abril un 3,3% con respecto a hace un año, según las cifras que el INE publicó ayer. Una muy buena noticia para un sector que sigue lastrado por la pandemia, ahora con el proble-

ma añadido de la subida de precios por el ataque ruso a Ucrania, y que no había conseguido recuperar en 2021 lo perdido en 2020.

El empleo también se comportó bien en el sector, aunque se ralentiza el crecimiento. En abril la ocupación se incrementó un 2,3% respecto a 2021, dos décimas por debajo de la de marzo. El empleo

en el comercio minorista acumula ya un año consecutivo de alzas interanuales, debido en gran parte a su mal desarrollo en 2021.

Pero el buen dato de abril esconde una evolución del sector peor de lo que parece. Desagregando las cifras, si se tiene en cuenta la tasa sin estaciones de servicio (por el repunte de pre-

cios de la gasolina) el avance es solo del 0,7%. De hecho, por productos, la alimentación baja un 1,5% frente a abril de 2021.

Esto se debe, fundamentalmente, a las subidas de precios de los alimentos, que están llevando a los consumidores a mirar con más cautela sus compras y llevarse solo lo imprescindible. Desde la Confederación Española del Comercio (CEC) aseguran que la subida del indicador del INE se ve impulsada por las ventas en textil, algo lógico dado que estos datos se comparan con los del

año pasado cuando este segmento sufrió graves caídas. «Esta subida demuestra la enorme caída de ventas que sufrieron algunos subsectores por la pandemia», explican fuentes de CEC.

La evolución mensual (abril sobre marzo) presenta una subida del 5,3%, aunque sin estaciones de servicio es del 4,1%. Eso sí, los productos de alimentación se desploman un 4,2%. El textil experimentó un gran repunte (18%) por los eventos sociales del mes de abril, como bodas y comuniones, explican desde la CEC.



Un granjero ucraniano, en su granja cercana a la ciudad de Odesa, cosecha junto a sus tres hijos. EFE

El campo alerta: se acaba el trigo

La alta temperatura y la falta de lluvia arruinan la cosecha del cereal, que cae hasta un 50%

DAVID VIGARIO MÉRIDA

Tras un invierno muy seco, las altas temperaturas de la primavera y la falta de lluvia están arruinando la previsión de la campaña de cereal de invierno, con unas pérdidas, según las organizaciones agrarias, que se encuentran entre el 30% y el 50% con respecto al año anterior. Además, la guerra en Ucrania, hace que la situación sea «muy problemática», según José Manuel Cebollada, presidente de Asaja en Aragón, debido a la situación de dependencia que tiene España de las importaciones de esta zona.

Así, en una campaña normal, el país produce entre 23 y 25 millones de toneladas al año pero consume entre 35 y 37 millones y también se exporta a terceros países. Esa diferencia se equilibraba con las importaciones procedentes desde el Mar Negro desde 'el granero de Euro-

pa', ahora completamente cerrado.

No hay manera en la actualidad de paliar este déficit, porque, según apunta Cebollada otros países alternativos, viendo la situación del mercado internacional, están disminuyendo las toneladas de cereal a la venta. Es el caso de Bulgaria, Rumanía o Turquía. La reducción de la producción prevista para este año va a provocar incluso un mayor desajuste, porque «la cosecha no va a sobrepasar los 20 millones de toneladas en España».

A todo ello se une la crisis de precios, que se incrementan con la mayor demanda, y el coste de abonos y fertilizantes, que también se ha duplicado. Con este panorama, según apunta el directivo, la tonelada de cereal se encuentra a un precio medio de 360 euros, cuando el año pasado se situaba en 190. Lo mismo sucede con el trigo: roza los 400

euros por tonelada y la campaña anterior valía 220. «Ha aumentado casi el doble», ratifica Cebollada, que ya advierte que en el sector agrario ya se especula sobre una posible falta de trigo en nuestro país en aproximadamente dos semanas si siguen estas condiciones meteorológicas y la guerra no termina a corto plazo.

En el último año la tonelada de trigo ha pasado de valer 220 euros a rozar los 440

En Europa la subida de precios también es generalizada. El mercado de referencia para las cotizaciones de trigo, el francés Matif, ha pasado de marcar 280 euros/tonelada

el pasado 22 de febrero a alcanzar los 420 recientemente.

La industria de las harineras españolas ya advirtió en marzo que contaba con existencias de trigo para dos meses. Con la incertidumbre en el suministro mundial de este cereal y el repunte de su cotización, reclama a Bruselas el freno las exportaciones españolas de trigo a terceros países, sobre todo porque se teme que los fabricantes de piensos para el ganado se aprovisionen de él ante la falta de maíz que también está provocando la guerra.

Ante este escenario, los expertos apuntan como solución que la UE flexibilice temporalmente la política de importación de maíz americano. La legislación comunitaria lo prohíbe porque procede de semillas modificadas genéticamente y supera el límite de residuos de pesticidas permitido.