



Resumen de Prensa

jueves, 02 de noviembre de 2023

VALLADOLID

El Corredor Atlántico, 'congelado' a la espera del nuevo reglamento europeo

Octubre termina sin que el Ministerio de Transportes presente el documento pendiente que se espera «próximamente»

VALLADOLID

El Corredor Atlántico o la conexión multimodal que conecta Portugal, España, Francia, Alemania e Irlanda y da servicios a personas y mercancías, clave para el desarrollo logístico y conecta nodos urbanos seguirá de momento sin Plan Director hasta que Comisión, Consejo y Parlamento Europeo cierren la revisión del reglamento de la Red Transeuropea de Transportes, algo que ha asumido como una «prioridad» la Presidencia española y que podría recibir un impulso en la cita prevista del 14 de noviembre. El documento, que esta primavera se prometió para octubre y está avanzado, sin embargo no verá la luz, a la espera de que avancen las conversaciones en Bruselas, que podrían desbloquearse en la cita del 14 de noviembre.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cuya titular Raquel Sánchez se encuentra en funciones desde las generales de julio, trabaja en la elaboración del Plan Director, un informe que espera presentar «próximamente» y que marcará las prioridades de las inversiones en el Corredor

Atlántico, que desde enero cuenta con un comisionado, el vallisoletano José Sebastián, quien entre sus tareas, asumió el impulso de este documento.

Por otro lado, Fuentes del Ministerio explicaron a lcal que el Plan Director espera la revisión del reglamento europeo para poder presentarse en un acto que la Junta ha reclamado que se celebre en León. «Hasta que no haya más avances», precisaron, no se conocerán sus detalles, si bien defendieron su compromiso y esfuerzo inversor para el despliegue del Corredor Atlántico.

Asimismo, fuentes de la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea explicaron que «se trata de un expediente complejo», pero al mismo tiempo señalaron que «las negociaciones siguen avanzando» en un clima «optimista», como reconocen también el Parlamento y la Comisión. El siguiente trílogo -grupo de trabajo a tres bandas- tendrá lugar el próximo 14 de noviembre y el objetivo marcado es «seguir progresando», aunque todavía sin fecha de conclusión.

La semana pasada, en el transcurso de un foro con empresas y agentes logísticos celebrado en Madrid, el comisionado del Corredor Atlántico señaló que el Plan Director está muy avanzado y que lo previsto es presentarlo «próximamente», una vez que se apruebe la nueva reglamentación de estos ejes de transporte. En paralelo, la Comunidad prevé designar a Luis Fuentes, expresidente de las Cortes y dirigente de Ciudadanos, como delegado del Corredor Atlántico, una materia en la que la Comunidad busca un pacto entre los partidos con representación en las Cortes.

Ante las diferentes demandas surgidas, el Gobierno de España recuerda que los Presupuestos Generales del Estado de 2023, que se prorrogarán en 2024, recogen 1.648 millones de euros en inversiones para avanzar en completar y ampliar el Corredor Atlántico, una cifra que insisten es «muy similar» a la reservada para el Mediterráneo. Además, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia va a destinar más de 2.477 millones de euros para este eje.



Obras en Forja con Avenida de El Norte de Castilla. J. SANZ

Las obras convierten en un atolladero el polígono de Argales

La remodelación de la avenida de El Norte de Castilla y el cierre de dos carriles del viaducto saturan el tráfico de las vías colindantes

J. SANZ

VALLADOLID. La proliferación de las obras han convertido en las últimas semanas el polígono de Argales en un atolladero, sobre todo, en las horas punta. Los accesos al área industrial se saturan, en es-

pecial, en la calle Vázquez de Menchaca, la única gran arteria que permanece abierta en su integridad y que conecta la avenida de Zamora con Daniel del Olmo. Todo ello fruto, por un lado, de la eterna obra de consolidación del viaducto que une Zorrilla y Daniel del Olmo y, por otro, del cierre por tramos de la otra gran arteria transversal del polígono, como es la avenida de El Norte de Castilla (antigua General Solchaga).

La reducción de carriles y la restricción del viaducto de Daniel del Olmo al paso de vehículos pesados (de más de dos toneladas por eje) y las dificultades para transitar por la avenida de El Norte de Castilla expulsan el grueso del tráfico de turismos, camiones y autobuses a Vázquez de Menchaca, donde se suceden a diario los atascos tanto en la salida hacia la avenida de Zamora (en el cruce situado frente al Gadis) como hacia Daniel del Olmo (frente a la ITV).

Las colas en esta vía llegan por momentos a ocupar más de cuatrocientos metros lineales en los dos sentidos, desde la intersección con la calle Forja hasta los cruces con Daniel del Olmo y la avenida de Zamora, en las horas punta de entradas y salidas de trabajadores.

Las obras de urbanización mantienen cortados dos tramos de la avenida de El Norte de Castilla, entre el cruce con Forja y Daniel del Olmo (en este sentido de circulación) y entre el cruce de Forja y la avenida de Zamora (en este sentido de circulación). En Forja, a su vez, está cortado un carril desde Vázquez de Menchaca hacia la avenida de El Norte de Castilla.

La duración de los trabajos de esta primera fase de remodelación de la avenida está prevista inicialmente hasta el 30 de noviembre. Después, en teoría, debería iniciarse una segunda fase, hacia el parque de Las Norias.

En el tramo de la avenida de El Norte de Castilla que discurre entre la avenida de Zamora y Daniel del Olmo las obras son para ampliar y adoquinar las aceras, plantar arbolado y adecuar el espacio de aparcamiento para vehículos pesados. Allí faltan por retirar los postes de la luz de la mediana. Cuando esto ocurra se dejará un solo carril en cada sentido.

Y las obras mantienen desde hace meses un carril en cada sentido cortado en el viaducto sobre las vías que une el Paseo de Zorrilla y la calle Daniel del Olmo, donde está prohibida la circulación a vehículos de más de dos toneladas por eje. Allí la consolidación de la infraestructura y renovación de las juntas de dilatación debían acabar a finales de septiembre, el plazo de ejecución se prolongó hasta el 29 de octubre. El viaducto, una vez superado de nuevo el plazo, mantiene aún las restricciones.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

La quiebra de empresas hará máximos en 2024

Moody's advierte sobre el impacto de los tipos en los costes de los negocios

L. DE LA QUINTANA MADRID

Una subida tan rápida y continuada de los tipos de interés como la vivida en EEUU y en la Eurozona, tarda tiempo en trasladarse por completo a la economía real. La agencia de calificación Moody's estima que el «bocado» definitivo de unos mayores costes de financiación se producirá durante el primer trimestre de 2024 y que afectará, principalmente, a pequeñas compañías y a aquellas que estén más vinculadas al consumo de los hogares, que sigue cayendo debido al impacto de la inflación en el bolsillo de los ciudadanos.

Las previsiones de la firma de rating apuntan a que «el porcentaje de firmas que se declararán en quiebra tocará máximos del 4,5%-5% durante los tres primeros meses del próximo año», muy por debajo, eso sí, de los niveles registrados con posterioridad a 2007 o tras la pandemia de Covid en 2020, aclaran sus analistas.

La situación de estrés financiero es mayor en Europa que en EEUU, según este informe, y entre los sectores más afectados por los impagos destacan dentro de la zona euro aquellas firmas dedicadas a paquetería o vidrio, medios de comu-

nicación, sobre todo plataformas de contenidos, el sector *retail* (ropa o alimentación) y la parte de ocio. Es un esquema que se repite en EEUU, donde destacan también las firmas de telecomunicaciones.

Desde Scope Rating, la mayor agencia de calificación europea, afirman que los impagos se concentrarán, sobre todo, en aquellas compañías «con menos de 50 empleados» y no dejan pasar por alto el hecho de que las empresas han llegado a 2023, tras más de una década financiándose muy barato, con «niveles récord de deuda» y esto es un problema cuando haya que refinanciar. Según sus cálculos, las empresas europeas «tendrán que hacer frente a pagos adicionales de intereses por valor de unos 8.200 millones de euros en 2024». Solo en el segundo trimestre los impagos alcanzaron su nivel más alto en la UE desde que comenzó la recopilación de datos en 2015, apunta Scope, y el aumento de quiebras es «especialmente elevado en Francia, España, Suecia, Noruega y los Países Bajos, con crecimientos interanuales de entre el 25% y el 50%, y, sobre todo, en Hungría, donde se estima que los impagos se dupliquen», concluyen.

jueves, 02 de noviembre de 2023

miércoles, 01 de noviembre de 2023

Usuarios del AVE denuncian la situación «dramática» del eje Valladolid-Madrid

Faltan plazas para cubrir la demanda en una de las líneas más saturadas de España, mientras el futuro AVE de Asturias planifica conexiones a la capital sin parar en Valladolid y Segovia

SANTIAGO G. DEL CAMPO
VALLADOLID

Los usuarios del ferrocarril no aprecian ningún cambio a mejor tras la sustitución del anterior presidente de Renfe, Ismael Táboas, (el que dimitió por la chapuza de los trenes que no cabían por los túneles, junto a Isabel Pardo de Vera, secretaria de Estado del Ministerio de Transportes y anterior presidenta de Adif), por el economista catalán y militante del PSC Raül Blanco. Continúan calificando a la entidad como «oscurantista» e «impermeable en todo lo que tiene que ver con la comunicación y la información», y señalando una «deficiente gestión».

Así lo consideró ayer, en respuesta a este periódico, el presidente de la Asociación de Usuarios de AVE, Carlos Perfecto, quien no dudó en calificar como «dramática» la situación de algunos servicios, en especial la del corredor Avant Valladolid-Segovia-Madrid. «Se trata del corredor número uno en España a nivel de facturación y viajeros, con alrededor de 6.000 usuarios todos los días, y está en una situación de colapso. No hay plazas para que la gente vaya a trabajar. Están sacando los billetes a tres o cuatro semanas vista», lamenta. Es una situación que necesita una solución para que haya más plazas, una solución «urgente, llámese frecuencias nuevas, trenes nuevos, plazas sinérgicas, o llámese tren de entidad privada alquilado por Renfe, da igual».

«La gente se está pegando por los billetes, y eso está motivado por la gestión de Renfe en aquellas plazas que siguen libres cuando en el ordenador aparecen ocupadas y, sobre todo, cuando tienes una información detallada de cómo están los corredores, tienes que actuar. No sabemos a qué esperan, lleva ocurriendo desde agosto, cuando ya dimos la alarma a la Consejería [de movilidad] para que se pusiera en contacto con Renfe», lamenta.

La asociación avisó de la situación que se podía producir a partir de septiembre, con la vuelta al trabajo, y ahora la gente está «que

se sube por las paredes». El caso descrito es 'territorio Avant', pero en 'territorios AVE', como es el caso de Zamora, León y Palencia, están anunciando que va a haber un 'Avlo' (el *low cost* de Renfe) «pero

no sabemos ni cuándo, ni cómo, ni dónde», critica Perfecto.

En el caso de León, los usuarios están a la espera de que se abra la cornisa cantábrica, pero no solo eso: quieren saber si los acuerdos sobre

trenes *low cost* con operadores privados van a permitir utilizar los abonos servicio público. «De nada sirve tener un Avlo o un Oulgo, como en Valladolid, si no vamos a poder montar por el precio del abono.

Es una cuestión que están vendiendo unos y otros, tanto izquierda como derecha, pero la pregunta es esa: ¿Podremos montarnos con nuestros abonos? Para ir de Valladolid a Madrid, tendremos que pagar 9 euros ida y 9 euros vuelta cuando el abono nos vale tres euros?».

En cuanto al cambio de dirección de Renfe, Perfecto asegura que los usuarios están «en la misma situación que con Ismael», lo que se traduce en «muy poca información, muy poca claridad y total incomunicación con la sociedad civil». El presidente de la Asociación de Usuarios hace en esto una distinción con la Delegación del Gobierno, con la que sí tienen una «comunicación muy directa y muy clara», pero «es todo lo contrario con Renfe», lamenta.

HERMETISMO

Perfecto critica también el «hermetismo» de los cargos orgánicos de Renfe: «¿Cómo es posible que el director gerente Norte no haya hablado con la mayor asociación de España, que somos nosotros, y además teniendo el corredor número 1, desde hace 4 años?», se pregunta. Se trata de Javier Díaz Triscá. «Y el director institucional, que está en León, está totalmente desaparecido». Se refiere en este caso a Teodomiro González.

«No vemos que Renfe haya cambiado en algo, aun no hemos tenido la oportunidad de preguntarles, pero por mucho que Renfe diga que está pensando en la sociedad civil, blanco y en botella», asevera. «No sabemos nada de ningún directivo de Renfe desde hace 3 o 4 años. Si hay un director institucional de Renfe y hay un gerente norte, tienen que estar hablando con los usuarios permanentemente. No puede haber silencio».

Ese silencio conduce a que nadie sepa nada de cuándo ni cómo llegarán los *low cost* a Castilla y León. «Eso es un hándicap que Renfe sigue repitiendo, falta de información, falta de transparencia, nadie

PASA A PÁGINA SIGUIENTE

VALLADOLID

VIENE DE PÁGINA ANTERIOR

sabe nada y eso es lo que no puede ser». Aparte del silencio, Perfecto insiste en la gestión. Por ejemplo, volviendo al eje Valladolid-Segovia-Madrid: «Si no tienes plazas, no tienes trenes, no informas y encima sigue habiendo plazas libres cuando en la pantalla aparecen ocupadas, la gestión no está enfocada más que a echar al usuario». En Zamora y en Medina «es habitual encontrarse plazas vacías dentro de los coches, cuando en la pantalla aparecen ocupadas».

Aunque Renfe impuso multas para esos casos, «son demasiado *lights*, hay gente que está utilizando las tres alternativas que te propone Renfe de ida y tres de vuelta. Lo que hace la gente es anularlo el último día a última hora. Eso colapsa a aquel que necesita el tren de aquí a 15 días. Queremos proponer a Renfe que sea mucho más duro y restrictivo: el uso de las plazas. No se puede ser permisivo con unos pocos y que se perjudique a muchos», explica.

Tras la demanda de medidas para solucionar la situación del corredor Valladolid-Segovia-Madrid, el segundo asunto más perentorio, a juicio de la Asociación de Usuarios del AVE, es conseguir una gestión integral en todos los corredores porque «hay una desinformación brutal». El tercero, el problema del «colapso» producido por las plazas vacías, el cuarto, mejorar la comunicación.

«Hay una máxima: Cualquier maniobra que haga Renfe, por pequeña que sea en el territorio, es trascendental, porque fijamos población con la Alta Velocidad», señala Perfecto. «Si tú anuncias un tren barato *low cost*, tienes que decir cuándo, cómo y de qué forma. Porque eso nos ayuda a no perder población y sobre todo a recuperarla. Tiene una importancia vital para el territorio».

En cuanto a la inminente apertura de los túneles de Pajares, Perfecto señala que tienen que ser «una oportunidad para León». Por ello critica algunas de las conexiones previstas por Renfe, en las que se conecta directamente Oviedo con León y Madrid sin parar en Palencia, Valladolid o Segovia. «Eso no es lo correcto», subraya.

«Nosotros entendemos que cualquier tren puede parar o no, pero en el corredor que marca Oviedo, que es el de León, Palencia, Valladolid, con el que tiene más afluencia, no es normal que no pare ni en Segovia ni en Valladolid. Esas cuestiones deberían consultárselas a la gente, sobre todo en este corredor. Es igual que el de Zamora, que depende de Galicia. ¿Por qué tiene que depender de Galicia si te están pidiendo desde hace años un único tren que salga a primera hora para que puedan ir a trabajar a Madrid?», concluye.

VALLADOLID



Gerardo Dueñas, Donaciano Dujo y la delegada de Europa Press en Castilla y León, Ana Rodríguez. EUROPA PRESS

Dueñas y Asaja acusan al Gobierno de «crucificar» a Castilla y León

VALLADOLID

El consejero de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, Gerardo Dueñas, y el presidente de Asaja en Castilla y León, Donaciano Dujo, han coincidido este martes en sus críticas al Gobierno de la nación, ahora en funciones, por la gestión del lobo para el que han vuelto a reclamar un «control» de la población lobera.

Así lo han pedido Dueñas y Dujo en el marco de los Encuentros Informativos organizados por Europa Press en colaboración con Unicaja banco en los que el consejero de Vox

y el presidente de la organización profesional agraria mayoritaria en Castilla y León han conversado sobre la situación del sector primario en la Comunidad y sobre sus principales problemas, entre ellos los ataques de lobo a la cabaña ganadera, informa Europa Press.

Donaciano Dujo ha criticado expresamente la «imposición tajante» de la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, cuando, según ha asegurado, Europa en su conjunto va viendo que el lobo está provocando daños y que no está en extin-

ción y sí en expansión y ha acusado al Gobierno de la nación de «crucificar» a Castilla y León con sus «ideologías medioambientalistas» en contra de la base de producción de la Comunidad y de la libertad. «Nos está perjudicando», ha sentenciado.

«Aquí se hace todo lo contrario», ha reprochado Dujo también al Gobierno ante el cambio de criterio en Europa y ha recordado que el lobo era especie cinegética de lobo al norte del Duero, un estatus que se eliminó por Decreto y «en contra de todo el mundo». El presidente de Asa-

ja en Castilla y León ha cifrado en más de 5.000 los animales muertos como causa del lobo el pasado año para afirmar: «La mayor explotación ganadera con creces de Castilla y León es la que mata el lobo».

Por su parte, el consejero de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, de Vox, ha recordado que varias comunidades autónomas del norte de España, con independencia de su color político, han hecho políticamente «un frente común» para trasladar al Ministerio la necesidad de volver a regular el lobo que, según ha aclarado, «no supone matar a todos los lobos».

Dueñas ha apostado por volver a una situación similar a la que había con anterioridad para controlar que esa especie «no crezca tanto» para evitar que haga cada vez más daño a la fauna.

«Es cierto que cada vez es más problemático, independientemente de las indemnizaciones que está recibiendo el sector, y de alguna forma no se entiende que la Unión Europea tenga claro que eso es así y el Gobierno central no haga absolutamente nada», ha reprochado el consejero en su reflexión sobre esta problemática en la que, según ha asumido, «poco» puede hacer la Junta que, según ha reivindicado, va a sacar ayudas en 2024 para que los ganaderos a título individual tengan apoyo económico para hacer cerramientos y «para defenderse».

ACTUALIDAD ECONÓMICA

El mercado laboral envejece: el peso de los mayores de 54 años se duplica

La proporción de jóvenes cae del 26,9% al 14,9% y la de los mayores se eleva al 20,5%

ALEJANDRA OLCESÉ MADRID

El mercado laboral español ha envejecido considerablemente en los últimos quince años, de forma que la proporción de menores de 30 años sobre el total de empleados ha pasado de suponer el 26,9% del total de trabajadores hace dos décadas a tan sólo el 14,9% en el último trimestre, mientras que con los trabajadores de más de 55 años ha ocurrido lo contrario: su peso se ha duplicado al pasar del 10,2% al 20,5% en la actualidad.

Así se desprende del III Mapa del Talento Senior presentado ayer por Ageingmatics, el centro de investigación de la Fundación Mapfre, a partir de datos de la EPA, que recoge que «la relación entre jóvenes y seniors se ha invertido desde 2008 en términos absolutos y porcentuales, y la participación de los jóvenes en el mercado laboral ha descendido frente a la de los seniors, que ha ascendido».

Si se compara el mercado laboral del año 2008 con el de 2023, cogiendo en ambos casos datos del tercer trimestre, observamos que en total el número de ocupados ha crecido un 3,5% desde entonces, con un descenso del 7,6% en la población trabajadora de menos de 40 años y un incremento del 39,6% en los mayores de esa edad.

En concreto, en España hay hoy un 43% menos de empleados de 16 a 19 años; un 27% menos de trabajadores de 20 a 24 años; el número de ocupados de 25 a 29 años ha caído un 31,7%; y también ha descendido la cantidad de empleados de 30 a 34 años (-33%) y la de los de 35 a 39 (-19,6%). Por el contrario, el merca-

El fracaso escolar, la emigración y la natalidad explican la caída de jóvenes

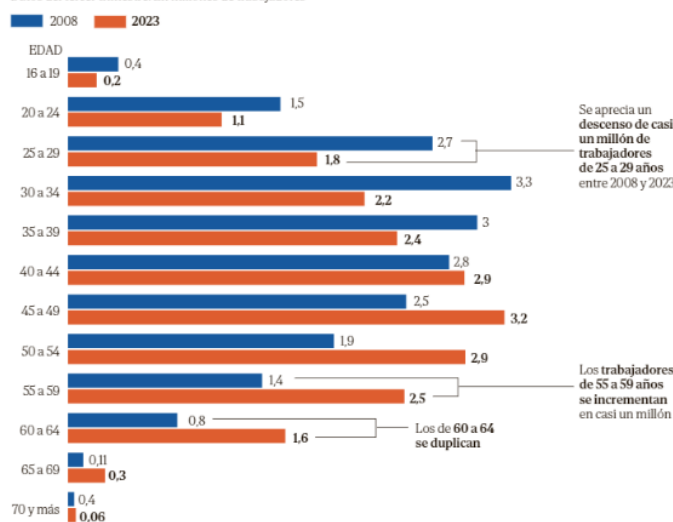
El número de trabajadores de 60 a 64 años sube un 99% desde 2008

do laboral cuenta con un 4% más de empleados de 40 a 44 años, un 29,1% más de 45 a 49; un 49,4% más de 50 a 54 años; un 73,4% más de 55 a 59 años; un 98,8% más de 60 a 64 años; un 144,4% más de 65 a 69 y un 29,7% más de 70 o más años.

Este descenso de la cantidad de población trabajadora joven no responde únicamente a la caída de la natalidad, sino que se debe también a «la emigración de trabajadores cualificados, el fracaso escolar y la situa-

ESTRUCTURA DEL EMPLEO POR EDAD EN 2008 Y 2023

Datos del tercer trimestre. En millones de trabajadores



EVOLUCIÓN DEL PESO DE LOS EMPLEADOS MENORES DE 30 AÑOS Y DE 55 Y MÁS

Datos en % sobre el total de empleados en el país



ción del mercado laboral, advierten los autores Rafael Puyol, catedrático de Geografía Humana y actual presidente de la UNIR; Alfonso Jiménez, presidente del Consejo Asesor de la Asociación Española de Directores de Recursos Humanos; e Iñaki Orte-

ga, director de Educación Directiva Executive de Llorente & Cuenca.

Además, avisan de que «la caída podría haber sido aún más intensa de no ser por la inmigración, ya que entre 16 y 29 años se contabiliza algo más de un millón de extranjeros».

Por su parte, la población mayor ha crecido por la mejora de la esperanza de vida y también por la llegada de extranjeros. Esta tendencia se agudizará en el futuro: «en 2050, casi uno de cada tres ciudadanos europeos tendrá 65 años o más, frente al

20% actual», advierten los expertos.

El aumento de la cantidad de gente mayor unido a que cada vez desean alargar más su etapa de actividad, en general, obligará a las empresas a adaptarse a esta realidad en la gestión de sus recursos humanos y a cambiar su política actual de jubilaciones para ahorrar costes. «Es vital que las empresas que deseen movilizar a todo su personal sin importar la edad apunten a repensar las funciones, las trayectorias profesionales y la capacitación de sus empleados de mayor jerarquía para implementar un sistema de apoyo eficiente y brindarles los recursos necesarios para capitalizar todo ese talento intergeneracional a largo plazo», apuntan.

Aunque los jóvenes se caracterizan por copar las profesiones asociadas a horarios y salarios más precarios (como la hostelería), pese a tener mayor nivel de formación (un

La mitad de los parados de más de 54 años lleva más de dos sin empleo

En 2050, 1 de cada 3 europeos tendrá más de 65 años, frente al 20% hoy

47% tiene estudios superiores, frente al 37% de los mayores de 50 años), y a presentar los niveles más elevados de desempleo, a los mayores les resulta más complicado salir del paro, de ahí que el 52% de los parados de más de 55 años lleva más de 2 años buscando un puesto, frente al 15% de los menores de 30.

Por ello, los autores del informe lanzan una serie de recomendaciones para fomentar la empleabilidad de los mayores de 55 años. Entre ellas figuran la implementación de un nuevo «régimen fiscal amistoso basado en la seguridad jurídica para atraer a mayores de 50 años a nuestro país al estilo del sistema portugués»; bonificar al 100% las cotizaciones sociales de los trabajadores mayores que lleven más de un año en paro; reducir a la mitad todas las tarifas de autónomos para los que lleven un año en desempleo y decidan emprender; o garantizar el 100% de la pensión a los que opten por seguir trabajando de forma voluntaria más allá de la edad de jubilación, entre otras.

El objetivo del mercado laboral español debe pasar por conseguir un «motor de empleo para ambos colectivos»; para lo cual es necesario que aumenten las oportunidades de colaboración intergeneracional: la formación y la capacitación digital para que los trabajadores puedan impulsar sus carreras y adoptar nuevas habilidades; facilitar las jubilaciones flexibles o faseadas, así como reconocer derechos de igualdad generacional y la formación obligatoria para la recualificación profesional.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

España lleva cuatro años perdiendo calidad de vida con Canarias a la cola

Navarra, La Rioja y Aragón tienen los niveles más altos según los parámetros del INE

ESTRELLA LÓPEZ MADRID
¿Es usted feliz? Es posible que le hayan planteado esta pregunta en alguna ocasión por razones varias en las que no entraremos. Si reside en Aragón, Navarra o La Rioja la probabilidad de que conteste con un 'sí' es bastante más alta que si lo hace en Ceuta, Canarias o Andalucía. También es más probable que responda de forma afirmativa si le cuestionan por su percepción en cuanto a la educación, al contrario que si lo hacen sobre su ocio y relaciones sociales. Aunque para todos hubo tiempos mejores.

Se trata de algunas de las conclusiones que pueden extraerse del último análisis del Índice de Calidad de Vida en España que realiza el Instituto Nacional de Estadística (INE) de forma experimental cada año.

Tras preguntar a los españoles sobre sus percepciones vitales sobre la educación, sus condiciones materiales u otras cuestiones del día a día, el organismo público ha podido realizar un ranking de las regiones que presentan una mejor calidad de vida según las respuestas de sus residentes, así como de los asuntos con los que los españoles se encuentran más o menos contentos.

Empecemos por dónde son más felices los españoles. Según los datos extraídos de la mencionada encuesta son los navarros quienes presentan una mayor calidad de vida, con un índice del 105,35. Un punto por debajo se sitúan sus vecinos los riojanos (104,5), y tras estos, por unas décimas, los aragoneses (104,0). No obstante, las percepciones de los encuestados en estas tres regiones son algo peores respecto al año anterior.

Dicha tendencia muestra un empeoramiento que también se obser-



Asistentes a un concierto el pasado mes de octubre en Madrid, en el día de la Hispanidad. JAVI MARTÍNEZ

va en el resto de comunidades autónomas del territorio nacional, excepto en cinco. Son el País Vasco, Extremadura, la Región de Murcia, así como Castilla-La Mancha y Andalucía. Todos ellos presentan una sutil mejora respecto al 2021. A pesar de ello, Andalucía con el mayor aumento de los mencionados –mejora un 0,8%, mientras que las demás apenas lo hacen en medio punto– continúa entre las regiones con peores índices de calidad de vida en el 2022.

No obstante, existen dos regiones que presentan peores condiciones según aseguran sus habitantes al

INE. Es el caso de la ciudad autónoma de Ceuta y del archipiélago canario, cuyos indicadores no llegan a superar los tres dígitos (98,7 y 97,1, respectivamente). Tampoco lo hacen los marcadores de calidad de vida de los ya mencionados andalu-

101,4

A nivel nacional. Por debajo del índice medio de calidad de vida hay siete autonomías.

ces o el de los gallegos. Estos últimos se han quedado en 2022 a tres décimas del índice 100, al que si llegaron en los dos años previos.

En términos negativos también destacan Cataluña y la Región de Murcia. Ninguna de ellas superó la media nacional, cuyo índice se situó en el 101,4 el año pasado. Esto refleja otra bajada respecto al anterior. En este caso el índice de 2021 se mantuvo igual que el resultante en 2020, con 101,6. En cuanto a Madrid y Valencia, las variaciones también son negativas, en ambos casos del 0,4%, frente al 0,2 de la nacional.

Pero, el descenso en el patrón se observa desde hace más tiempo. Tras el pico máximo que se puede observar en el año 2019 en el que los españoles desvelaron un índice de 101,9 de calidad de vida, esta ha ido bajando de forma generalizada año a año, independientemente al lugar de residencia de los encuestados.

Escenario que cambia de forma ligera si se observan las percepciones desglosadas según los aspectos por los que son preguntados, puesto que sólo en dos dimensiones las apreciaciones de los españoles han mejorado respecto a 2019: Educación y Trabajo. En el caso de las cuestiones educativas su indicador ha aumentado en cuatro puntos y medio, mientras que el de las relativas al empleo lo hace en poco más en uno.

Pese a la mejora, el marcador de las cuestiones laborales se sitúa por debajo del de la media global, aunque existen otras perspectivas vitales con peor valoración. En el último lugar de este peculiar ranking se encuentra el ocio y las relaciones sociales de los españoles, mientras que dos puntos por encima se sitúan los asuntos relativos a la gobernanza y derechos básicos. Con indicadores muy similares, les siguen las condiciones materiales y la seguridad física y personal.

No obstante y a pesar de todo ello, los españoles perciben de manera muy positiva su experiencia general en la vida situándola como la segunda dimensión analizada mejor valorada con un índice del 102,5. Sin embargo, se queda a unos siete puntos del ya tradicional primer puesto: la educación (109,7). También la salud y el medio ambiente se han presentado con puntuaciones mayores que la media global, pero con bajadas respecto al año previo.

A espera de que el organismo estadístico nacional presente el informe actualizado de este 2023 –allá por 2024– lo que está claro es que las percepciones de los españoles no dejan de empeorar, sin saber si es que la vida se está complicando o que cada vez somos más exigentes con lo que tenemos y disfrutamos.