



Resumen de Prensa

lunes, 06 de noviembre de 2023

Los cambios en los carriles bus afectarán al 70% de los viajeros de líneas ordinarias

El ahorro medio de tiempo desde que se implantaron supera los dos minutos en cuatro trayectos, y el minuto y medio en otros cinco

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. En menos de diez días, los carriles bus-taxi de López Gómez, avenida de Miguel Ángel Blanco y puente de Poniente comenzarán el proceso de «reversión» anunciado por el alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero (PP). Son alrededor de 1.290 metros, 1,29 de los 5,67 kilómetros de carriles bus-taxi que se delimitaron en el pasado mandato, con PSOE y Toma la Palabra a los mandos municipales. El resto se convertirán en «carriles de uso restringido», término que añade algunos matices. Por ejemplo, podrán usarlos los motos, algo que hasta ahora no estaba permitido. Esos 1.290 metros conforman apenas una mancha en una trama de 392,9 kilómetros de asfalto que conectan todos los puntos de la ciudad. Y los tres tramos que se van a reconverter tienen una longitud similar, en realidad. Es más largo el de Plaza de la Universidad por López Gómez hasta desembocar en la Plaza de España, que tiene unos 465 metros. Le sigue el de la avenida Gloria Fúerres y el puente de Poniente, que alcanza los 430 metros. Y el más corto es el de la avenida Miguel Ángel Blanco, que discurre entre el cruce con Joaquín Velasco Martín (a la altura del bar Papillón) y el final del puente de Isabel la Católica, 395 metros.

El equipo de Gobierno confía en que esas medidas, junto a los cambios en otras arterias como la avenida de Gijón, «aumenten la fluidez del tráfico». La oposición critica que esa reversión empeorará la velocidad comercial de los autobuses. Y el concejal de Movilidad, Alberto Gutiérrez Alberca, llegó a decir en el Pleno del Ayuntamiento, cuando se le dijo que recuperar el pago en efectivo influiría en esa velocidad comercial, que Auvasa «no es Alsas». «Nuestra prioridad no es la velocidad comercial, ni incrementar la recaudación. No es nuestra prioridad absoluta, no somos una mercantil, somos un servicio público y queremos dar una prestación de accesibilidad

VELOCIDAD COMERCIAL Y TIEMPOS DE RECORRIDO

*Líneas con modificaciones importantes entre un año y otro. Fuente: AUVASA

Línea	Km/h 2019	Km/h 2021	Recorrido en Km	Tiempo 2019	Tiempo 2021	Dif. 2019
1. Covaresa-Barrio de España	14,07	14,73	9,465	0:40:22	0:38:33	-0:01:49
1. Barrio España-Covaresa	13,5	13,62	9,465	0:42:04	0:41:42	-0:00:22
2. San Pedro Regalado-Covaresa	13,37	13,95	10,868	0:48:46	0:46:45	-0:02:02
2. Covaresa-San Pedro Regalado	13,9	14,47	10,868	0:46:55	0:45:04	-0:01:51
3. Las Flores-Girón	15,07	15,77	10,847	0:43:11	0:41:16	-0:01:55
3. Girón-Las Flores	14,07	14,92	10,847	0:46:15	0:43:37	-0:02:38
4. Pinar de Jalón-Fuente Berrocal*	15,44	19,45	12,631	0:49:05	0:38:58	-0:10:07
4. Fuente Berrocal-Pinar de Jalón*	17,26	19,62	12,631	0:43:55	0:38:38	-0:05:17
5. Entrepinos-La Victoria	19,29	19,68	19,182	0:59:40	0:58:29	-0:01:11
5. La Victoria-Entrepinos	20,68	21,76	19,182	0:55:39	0:52:53	-0:02:46
6. Delicias-La Victoria	14,32	14,8	9,261	0:38:48	0:37:33	-0:01:16
6. La Victoria-Delicias	13,7	14,55	9,261	0:40:34	0:38:11	-0:02:22
7. Arturo Eyrles-Los Santos Pilarica	11,9	12,27	5,867	0:29:35	0:28:41	-0:00:54
7. Los Santos Pilarica-Arturo Eyrles	11,58	12,33	5,867	0:30:24	0:28:33	-0:01:51
8. Parquesol-Belén	13,56	14,28	8,58	0:37:58	0:36:03	-0:01:55
8. Belén-Parquesol	13,18	13,64	8,58	0:39:04	0:37:45	-0:01:19
24. La Overuela-Poniente	20,96	21,62	7,698	0:22:02	0:21:22	-0:00:40
24. Poniente-La Overuela	21,01	21,42	7,698	0:21:59	0:21:34	-0:00:25

Carriles bus taxi que se revertirán y líneas afectadas en ambos sentidos



Autobús de la línea 1, la más utilizada, en Poniente tras cruzar el puente por el carril reservado. A. NINQUEZA

EVOLUCIÓN

Año	Viajeros	Velocidad km/h
2018	25.599.092	12,04
2019	26.018.796	12,25
2020	13.732.858	12,28
2021	16.715.879	15,67
2022	20.578.145	15,6

El número de viajeros empieza a acercarse a la de antes de la pandemia y la velocidad comercial se mantiene más elevada

Cinco de las seis líneas más utilizadas pasan por alguno de los tramos de carril bus-taxi que se van a revertir este mes

universal», explicó para justificar la recuperación del pago con monedas.

Esos cambios en los carriles bus-taxi de las tres avenidas afectarán a nueve líneas ordinarias: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 24. Tres de ellas, la 8 (Parquesol-Barrio de Belén), la 6 (Delicias-La Victoria) y la 3 (Girón-Las Flores), pasan por alguno de los tres puntos en un sentido o en otro del trayecto. Incluso por los tres. ¿Qué pueden esperar los usuarios de esos buses en relación con los tiempos de recorrido? O lo que es lo mismo, con la velocidad comercial y, por tanto, con la puntualidad del servicio, que al final es el factor que se ve más afectado por ella. Según los datos de Auvasa, entre 2019 –año previo a la implantación de los carriles exclusivos– y 2021 (primer año de funcionamiento a pleno rendimiento), todas ellas mejoraron sus tiempos medios de recorrido.

La línea 2, entre San Pedro Regalado y Covaresa, redujo en torno a 2 minutos el trayecto de ida y el de vuelta. En la línea 3, Las Flores-Girón, el ahorro de tiempo fue incluso mayor. De 2 minutos y 38 segundos en sentido Las Flores y de 1:55 en sentido Girón. También se rebasaron los dos minutos por trayecto entre La Victoria y Entrepinos y entre La Victoria y Delicias. Y se acercó mucho a los dos minutos, por encima del 1:50, la rebaja de tiempo en los itinerarios Los Santos Pilarica-Arturo Eyrles y Parquesol-Barrio Belén.

Explicaba una memoria de Auvasa en relación a la velocidad comercial que los ahorros de tiempo en horas punta eran incluso mayores que en la media diaria. Por horas punta se entienden de 7 a 9 de la mañana y de 14 a 15 horas, cuando se producen los picos de tráfico en Valladolid. En ese caso, la línea San Pedro Regalado-Covaresa mejoró más de dos minutos, 2'12, mientras que la de Girón-Las Flores se situó en 2'43. Ambas en el tramo de 7 a 9 de la mañana. De dos a tres de la tarde, la ganancia fue de 2'13 para el trayecto entre La Victoria y Entrepinos.

Líneas muy utilizadas

Son líneas bastante populosas. De todas las que prestan servicio entre las 7 las 23 horas, las ordinarias, cinco de ellas están entre las seis con más usuarios, según los datos de la propia compañía. Solo la línea circular, con el segundo puesto, se coloca entre ellas. Del total de pasajeros que viajaron entre esas 20 líneas ordinarias en 2023, el 69,3% se contabilizaron en alguna de las nue-

Lunes 06.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

| VALLADOLID | 3

**Los carriles bus
implantados en 2020
suman 5,67 kilómetros,
de los que se van a anular
1,29 kilómetros**

**La puntualidad de
los servicios, medida
en los dos últimos años,
se encuentra en torno al
95%-96%, según Auvasa**

**En el año 2019, antes de
los cambios de movilidad,
las nueve líneas afectadas
registraron 17,48 millones
de viajeros**

ve líneas que se verán afectadas por la reversión de los carriles bus. Fueron 12.316.704 viajeros los que las utilizaron entre enero y septiembre de este año, ambos incluidos. Aún, sin embargo, no se ha alcanzado la suma de quienes usaron esos mismos servicios en el año 2019, el último prepandemia, pese a que la tendencia es alcista. Ese año fueron 17.483.518 viajes los que se registraron por estas nueve líneas. En porcentaje, un 70,21% de los viajeros de las líneas ordinarias.

Auvasa ha medido en 2021 y 2022 un parámetro que llama «regularidad media». Es el porcentaje de frecuencias «con desviaciones inferiores al 20% de las programadas». La puntualidad de los servicios previstos. En 2021 fue del 96,54% y en 2022, con bastantes más pasajeros, en ese movimiento de recuperación que se ha producido tras la pandemia, se mantuvo en el 95,59%.

A finales de mes estarán rematadas las modificaciones en los carriles-bus taxi y en diciembre, presta ya la campaña navideña, se recuperará la circulación de vehículos en los tres tramos.

La jornada laboral de los vallisoletanos es la sexta más reducida de España

Los empleados de empresas que tienen un convenio propio trabajan dos horas a la semana menos que aquellos que lo tienen de sector

ÁNGEL BLANCO

VALLADOLID. La jornada laboral recogida en los convenios colectivos de Valladolid es la sexta más reducida de España (38,36 horas semanales) entre los acuerdos que tienen alcance provincial. Solo son más cortas en los convenios de las tres provincias vascas, Navarra y La Rioja. Los registros del Ministerio de Trabajo ponen de manifiesto que quienes están empleados en una empresa con centros de trabajo en varias provincias cuentan con más posibilidades de tener menos horas laborales y que las personas que trabajan en empresas con convenio propio salen también más favorecidas en este sentido que las que están amparadas por convenios sectoriales.

El Estatuto de los Trabajadores dice que «la duración de la jornada de trabajo será la pactada en los convenios colectivos o contratos de trabajo» con un máximo de «40 horas semanales de trabajo



Una persona ficha a la entrada del trabajo. RAMÓN GÓMEZ

efectivo de promedio en cómputo anual». Si el PSOE y Sumar logran formar gobierno, la duración se reducirá a 38,5 horas el año que viene y a 37,5 en 2025.

Hasta aquí la teoría pero, ¿qué sucede en la práctica, en la vida real? Es habitual que los convenios fijen las horas laborales en cómputo anual, aunque también los hay que refieren el número de horas a la semana. Simplifi-

cando el abanico, en Valladolid se pueden encontrar convenios como el de Hostelería o el de la Construcción, que fijan la jornada en las 40 horas semanales del máximo legal; y trabajos como el de funcionario de la Junta, que desde el 30 de junio pasado tienen reconocida una jornada de 35 horas (no así los funcionarios de la Administración General del Estado, que tienen 37,5 horas).

HORAS SEMANALES PACTADAS

Fuente: Ministerio de Trabajo

	TOTAL DE CONVENIOS				DE EMPRESA			SECTORIALES		
	Convenios	Empresas	Trabajadores	Jornada	Convenios	Trabajadores	Jornada	Convenios	Trabajadores	Jornada
Ávila	17	4.001	9.598	38,81	8	480	36,54	9	9.118	38,93
Burgos	49	6.952	41.833	38,59	35	4.148	37,75	14	37.685	38,69
León	51	10.903	60.176	38,76	28	2.601	37,36	23	57.575	38,82
Palencia	36	3.552	16.936	38,43	21	2.773	37,86	15	14.163	38,54
Salamanca	27	7.289	35.264	38,56	17	1.819	37,08	10	33.445	38,64
Segovia	27	3.222	19.742	38,83	15	738	36,71	12	19.004	38,91
Soria	11	1.872	13.782	38,63	2	38	35,36	9	13.744	38,64
Valladolid	41	12.126	76.678	38,36	24	5.204	36,52	17	71.474	38,50
Zamora	23	3.493	16.383	38,64	6	432	38,54	17	15.951	38,64
Autónómicos	14	795	34.307	36,89	5	12.981	35,19	9	21.326	37,92
Castilla y León	296	54.205	324.699	38,40	161	31.214	36,38	135	293.485	38,61
España	3.110	927.252	9.529.911	38,43	2.254	554.804	37,22	856	8.975.107	38,51

La patronal plantea ver caso por caso y los sindicatos quieren más

El pacto político para reducir la jornada laboral no ha sentado bien en CEOE Castilla y León, para la que «existe la posibilidad de explorar nuevas fórmulas de reparto entre tiempo de trabajo y tiempo de descanso u

ocio, pero no como consecuencia de una imposición legal sino mediante la negociación colectiva». Así, la patronal autonómica cree que la regulación de la jornada debe tratarse sector por sector y empresa a empresa, donde se analice, en cada caso, si hay margen de productividad suficiente y las necesidades organizativas del empleador».

Los sindicatos lo ven dife-

rente. La pasada semana, el secretario general de CC OO, Unai Sordo, afirmaba en Valladolid que se trata de «una buena noticia» pese a que habrá quienes lancen «otra campaña sobre las siete plagas de Egipto como la de quienes pronosticaron el fin del mundo y de la humanidad por la subida del salario mínimo». Sordo auguró que la reducción de jornada

Lunes 06.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

La estadística de convenios explica que un 3,51% de los trabajadores españoles trabajan más de 40 horas semanales

EN DATOS

35,13

horas semanales es la jornada media de los convenios colectivos de alcance autonómico del País Vasco, la más baja del país.

► **Autonómicos.** Por detrás se sitúan los de Aragón (36,17 horas), Cataluña (36,23), Castilla-La Mancha (36,70) y Castilla y León (36,89)

► **Provinciales.** Primeros son los de Vizcaya (36,87 horas), seguidos de Guipúzcoa (37,18), Navarra (37,42), Álava (37,57), La Rioja (38,27) y Valladolid (38,36).

Variedad de horarios

El último acuerdo laboral adoptado por la Junta y los sindicatos mayoritarios beneficia a más de 22.000 vallisoletanos (uno de cada diez trabajadores de la provincia) y a más de 90.000 en Castilla y León. Fija las horas laborales en 35 apelando «al reto de lograr el ansiado equilibrio entre vida laboral y vida personal», que define como «un desafío diario y cambiante».

Una jornada laboral de 37,5 horas semanales equivale a 1.712 horas en cómputo anual (a las 52 semanas del año hay que restarle el mes de vacaciones y los 14 festivos), según ha trasladado el Ministerio de Trabajo. De este modo se puede constatar cómo algunos de los convenios que afectan a un mayor número de trabajadores en la provincia se sitúan con jornadas inferiores a las 40 horas. El de Oficinas y despachos –que contempla 1.755 horas anuales–; el de Comercio minorista –de 1.775 horas–; y el de Industria, nuevas tecnologías y metal –de 1.744 horas–, se traducen en cómputo semanal en torno de las 38,5 horas.

Mayor jornada tienen quienes trabajan en sectores como el de las Clínicas dentales o en un Contact center, cuyos convenios fi-

jan la jornada semanal en 39 horas. Sin embargo, tanto en estos últimos como en muchos otros, las fuentes consultadas señalan que el principal problema que tiene que ver con la jornada no es su duración, sino la imposibilidad de acceder a un contrato a jornada completa.

De hecho, el convenio (nacional) de los teleoperadores recoge explícitamente que la plantilla de las empresas con jornada parcial no podrá superar el 70%.

Provinciales y autonómicos

Los 41 convenios colectivos vigentes en Valladolid a fecha de septiembre de 2023 recogen una jornada media anual de 1.751,20 horas, según la estadística del Ministerio de Trabajo. Afectan a 76.678 asalariados de 12.126 empresas. El traslado del cómputo anual a semanal da un resultado de 38,36 horas semanales.

Si se baja más al detalle, se observa que los 24 convenios de empresa (5.204 trabajadores involucrados) recogen una jornada semanal media que es dos horas inferior a la de los convenios de ámbito superior. En concreto, de 36,52 horas laborales, frente a las 38,50 que tienen de media los 71.474 trabajadores amparados por los restantes 17 convenios sectoriales.

El informe del ministerio deja también claro que las jornadas más reducidas tienden a estar en los convenios autonómicos, que son aquellos que afectan a todos los trabajadores de una empresa o sector en varias provincias de una misma comunidad: en Castilla y León hay 14 y tienen una jornada media de 36,9 horas semanales, que que bajan hasta las 35,2 cuando se trata de convenios de empresa.

La estadística de convenios del Ministerio de Trabajo explica que un 3,51% de los trabajadores españoles trabajan más de 40 horas semanales (si bien la legislación fija ese tope, los acuerdos pueden recoger horas adicionales (un máximo de 80 anuales) que tienen que ser compensadas como horas extra, económicamente o con descansos. El 4,55% de los trabajadores tienen jornadas de entre 39,5 y 40 horas; el 50,21%, de entre 38,5 y 39,5; el 29,82, de 37,5 a 38,5 horas y el 11,90% están por debajo de las 37,5.

será beneficiosa para seguir creando empleo. «Esto no va de jornada de cuatro días sí o no, algo por lo que apostamos en muchas empresas y sectores, pero que no es extensible a todos. El objetivo es reducir de forma generalizada el tiempo de trabajo», añadió.

En un acto hace unos días, el líder de UGT, Pepe Álvarez, señalaba que habrá que ver

«cómo se adapta la reducción del tiempo de trabajo a las realidades productivas del sector o empresa» y lamentaba que «en relación a la reducción de jornada, la negociación está estancada». «El pacto político puede generar una nueva dinámica de negociación colectiva y que haya convenios que sitúen horizontes de jornada de 35 horas, como UGT propone».

Lunes 06.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

ECONOMÍA | 25

La subida de tipos y la incertidumbre dificulta el acceso de las pymes al crédito

E. M.

MADRID. La nueva política monetaria del Banco Central Europeo (BCE) ya tiene consecuencias en el tejido productivo español y las pequeñas y medianas empresas españolas están empezando a sufrir unas condiciones más exigentes en el acceso a la financiación.

Un informe de Cepyme indica que la concesión de nuevos créditos a estas empresas se están ralentizando por una baja demanda por encarecimiento de tipos e incertidumbre económica. Tanto es así que se ha registrado un alza del 5,4% en el segundo trimestre, el incremento más bajo desde junio de 2021.

De hecho, corregido el efecto de la inflación, el volumen de nuevos créditos es un 9% menor que en el mismo periodo de 2019. Así, el informe de Financiación a Pymes elaborado por el servicio de Estudios de la confederación asegura que la menor liquidez en circulación que ahora hay en el mercado se traslada a un menor

volumen de crédito al que tiene acceso la pyme. De modo que los nuevos préstamos equivalen ahora al 12,7% del PIB, frente al 14% en 2019 y el 15% en el lustro pre-pandemia.

¿Cuáles son las causas detrás de esta situación? Desde Cepyme señalan que las pequeñas y medianas empresas se enfrentan a una restricción y un endurecimiento de las condiciones crediticias debido a diversos factores, unos externos, promovidos por el endurecimiento de la política del BCE, y otros internos que derivan

del desgaste que ha sufrido la pyme desde la pandemia y que ha deteriorado significativamente los balances de muchas empresas, lo que les dificulta no solo acceder al menor crédito existente, sino también tener capacidad para presentar las garantías exigidas para que les sea concedido un préstamo.

Además, la crisis inflacionaria ha reducido de nuevo los márgenes de las empresas, con unos costes que han subido un 19% en los últimos dos años, según el Indicador sobre Situación de la Pyme.

lunes, 06 de noviembre de 2023

domingo, 05 de noviembre de 2023

2 VALLADOLID

 Domingo 05.11.23
 EL NORTE DE CASTILLA

El 68% del espacio público está reservado para los vehículos, tanto en marcha como aparcados

Un informe presentado en Valladolid analiza cómo el diseño viario (con la anchura de aceras o la presencia de árboles y bancos) puede influir en la calidad de vida

VÍCTOR M. VELA


VALLADOLID. Si hubiera que elegir una, solo una entre las 1.758 referencias que tiene el callejero de Valladolid, podríamos quedarnos con Higinio Mangas. Une la plaza de Vadillos con La Vía. Tiene doce metros de ancho, franjas de aparcamiento, más espacio para coches que para peatones, sin bancos, sin árboles, sin regulación semafórica en muchos cruces que, en algunos casos, además, tienen mala visibilidad. Higinio Mangas responde al perfil tipo de las calles de España. La mayor parte de las arterias del país son así, según recoge Callegrafías, un informe de la Red de Ciudades que Caminan presentado hace unos días en el Patio Herrero, durante la celebración de su congreso en Valladolid. Allí se expusieron las conclusiones de un trabajo que ha analizado 953 calles (585 kilómetros de vías públicas) de 85 ciudades (incluidos municipios con menos de 20.000 habitantes).

Dicen los autores del estudio que no quieren precisar qué calles se han estudiado ni en qué localidades están, pero advierten de que «cualquier ciudad puede tomarlo de referencia para analizar su propia realidad». Y de eso va este reportaje. ¿Cómo son las calles de Valladolid? ¿Es esta una ciudad que favorece la suela o privilegia el neumático? ¿Tiene vías acogedoras para el peatón o arterias en las que lo mejor es pasar de largo?

El informe de Callegrafías concluye que las ciudades han convertido al automóvil en su principal actor. El 68,1% del espacio de las calles está reservado para los vehículos. El 31,9% para los peatones. Valladolid capital tiene 298.901 habitantes, según el último dato oficial de población. Y 465 vehículos por cada mil habitantes: en torno a los 138.000 coches (176.233 en el total de vehículos, a partir de los registros de la DGT). Si se suman las cifras de los municipios del alfoz son 410.287 personas y 270.534 vehículos (de ellos, 204.634 turismos). El último gran informe sobre movilidad elaborado en Valladolid es del año 2015. Allí se



Varios peatones esperan en el paso de cebra de San Ildefonso. ALBERTO MINGUEZA

recogía que el 52,9% de los desplazamientos que cada día se generan en la ciudad se hacen a pie. El 30%, en vehículo privado (el 24% como conductor; el 6%, de acompañante). El 13,1% se hace en transporte público y el 4% en otros medios de transporte (bici, moto, taxi...). Así, más de la mitad de los trayectos se cubren caminando, pasito a pasito, por las calles de la ciudad.

¿Cómo son esas calles? La anchura media en España, de acuerdo con el trabajo de campo de Callegrafías es de 12 metros. De ellos, 7,5 metros se dedican a la calza-

da y 4,5 a las aceras (con dos de 2,25 metros). En Valladolid hay una docena de calles que coinciden con esos doce metros de anchura: Alicante y Hermanitas de la Cruz en Delicias, Higinio Mangas, Cítara (en el entorno del nuevo hospital) y varias de convivencia en Parquesol (como Luis González Lefort, Nicomedes Sanz, Pintor Diego Jiménez o Siervas de Jesús). En el conjunto de España, el 51% de las calles están por debajo de esa media de 12 metros (y de ellas, el 25% tiene menos de ocho). Si nos fijamos en el caso concreto de Valladolid (y excluimos las

plazas), el 52,3% de las calles son más estrechas que esa media nacional. Incluso hay 75 minicalles que no llegan a los cinco metros de anchura media. Por ejemplo, Sierpe, Día, Isidro Polo, Enebro, Comedias o el Pasaje Gutiérrez.

Sin embargo, la anchura media en Valladolid es superior a la nacional. Aquí no está en doce metros, sino en 18,02. Y la razón para este incremento se da en los barrios construidos a partir de los años 70, que privilegiaron la anchura de las calles (aunque no siempre en beneficio de los ciudadanos, con aceras más anchas,

sino para favorecer varios carriles de circulación). Las calles con mayor anchura media están en los polígonos de Argales (45,08 metros) y San Cristóbal (25,02). Entre medias se sitúa Huerta del Rey, el primer barrio residencial (con 26,97). Le siguen las zonas de Campo Grande, La Rubia y Plaza de Toros (por la distorsión media que genera el paseo de Zorrilla, que tiene 56,130 metros de anchura media). En el lado opuesto, el cogollo de Delicias (con 11,11 metros de media), La Parola (11,17) o el entorno de Plaza de España y Caño Argales (11,44).

Callegrafías concluye que, por normal general, las calles del centro suelen ser más estrechas porque su diseño procede de la época preautomovilística. Sin embargo, en los barrios planificados después ya se tuvo en cuenta la presencia de vehículos en las calles. En el caso de Valladolid, hay que hacer una matización, ya que algunos barrios (La Rondilla, Pajarillos, buena parte de Delicias) se construyeron, es verdad, ya en unos años con los utilitarios en pleno apogeo, pero también fueron tiempos de construcción acelerada y especulación urbanística (para asumir el éxodo rural que llegaba a trabajar en la industria), por lo que los promotores privilegiaron las calles estrechas para levantar el mayor número posible de viviendas.

Cuando el coche se hizo el rey

Charles Montgomery es un ensayista canadiense cofundador de Happy Cities (ciudades felices), una entidad que analiza cómo el diseño de las urbes puede contribuir a mejorar el estado de ánimo de sus habitantes. Sus ideas están recogidas en 'Ciudad feliz', un libro escrito en 2015 y traducido este mismo año al español en la editorial Capitán Swing. Allí, Montgomery defiende el modelo de ciudad compacta frente al de barrios residenciales alejados del centro de la ciudad. Este segundo diseño, dice, «genera más desconexión social». «El coche se hace más necesario para todo. Y si se pasa más tiempo en el coche, se está menos con la familia, los amigos, se debilitan las redes sociales, se practica menos deporte». Pero ese fue el modelo, dice, que siguieron la mayor parte de ciudades en todo el mundo durante la segunda mitad del siglo XX. Privilegiaron los desplazamientos en coche. Y se rediseñaron para ello, con más carriles para los vehículos y avenidas largas (porque «si no hay sensación de obstáculos, se puede pisar más el acelerador»).

Oriol Martín Casares publicó en 2018 su trabajo de fin de gra-

Domingo 05.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 3

do en Fundamentos de la Arquitectura. 'La usurpación del espacio público por parte de los coches. Una aproximación al caso de Valladolid'. Y allí pone varios ejemplos de cómo se robó espacio a los peatones para entregárselo al coche. En 1963, se estrecharon las aceras de Duque de la Victoria para incluir un segundo carril de circulación. «Con los años, se revertió la decisión, pero se hizo con espacios de aparcamiento», cuenta el autor del trabajo. En 1968, las aceras de Labradores se redujeron a la mitad. En 1974, se ensancharon las calzadas y franjas de aparcamiento de Chancillería y Gondomar y las aceras se redujeron a un tercio del ancho inicial. «En estos casos, se vio como la única justificación de los cambios de sección fue dar más espacio al coche y hacerle más cómodo su trayecto. Además, se incrementaron los radios de giro de la calzada, con semáforos que dan más tiempo a vehículos que a peatones», concluye Martín Casares en su trabajo. Hay más casos. En esa época, se talaron árboles viejos de Dos de Mayo para hacer franjas de aparcamiento.

Movimiento Motordom

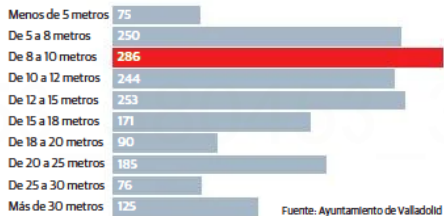
Charles Montgomery habla del movimiento Motordom, que en EE UU reclamaba la prioridad para el conductor basada en dos ideas: libertad (llegar con el coche donde quiera) y seguridad. «Había que convencer a la gente de que el problema de seguridad se basaba en el control de los peatones. Si había un atropello, es culpa del peatón que no miró antes de cruzar», se lee en 'Ciudad feliz'.

Esta tendencia se ha matizado en los últimos años con varias operaciones. Cada vez es mayor el número de calles comerciales, muchas reurbanizaciones sirven para ensanchar aceras y hay una apuesta por las calles de convivencia y plataforma única para vehículos y viandantes (donde la velocidad máxima para los coches es de 20



Rincón de Buenavista, la calle más estrecha de Valladolid. CARLOS ESPESO

Anchura de las calles de Valladolid



kilómetros por hora).

En Valladolid, las últimas intervenciones en esta línea son las de la calle Catedral (que une Portucalete con Regalado y Cánovas del Castillo) o Claudio Moyano, Regalado y María de Molina. Pero estas calles de convivencia, con preferencia peatonal, también están presentes en zonas residenciales de Covaresa (calle Adelfa), Santa Ana, Barrio España, San Pedro Regalado, Girón, el entorno del nuevo hospital (Requinto, Pifano, Rabel...), Las Villas (Gua-

ranies, Villalbarba) o Parquesol. En el total de España, este tipo de calles son todavía minoría, ya que el 95% son vías segregadas. «Todavía no tienen mucho recorri-

El 13,7% de las calles y plazas de Valladolid están peatonalizadas, en una apuesta que comenzó en el año 1984

ANCHURA MEDIA

Barrio	Metros
Polígono de Argales	45,08
Huerta del Rey	26,97
Polígono de San Cristóbal	25,02
Campo Grande	21,57
La Rubia	20,94
Plaza de toros	20,85
Hospital	20,55
Delicias Canterac	20,52
Arturo Eyries	20,52
San Pablo-San Nicolás	19,62
La Antigua-Santa Cruz	19,61
Pajarillos bajos	19,36
Parquesol	18,97
Las Villas-Valparaíso	18,95
Parque Alameda-Paula López	18,77
Covaresa	18,57
La Rondilla	18,51
Barrio España	17,9
La Victoria	17,45
Girón	17,15
Cuatro de marzo	16,85
Pilaric-Los Santos	16,47
Plaza Mayor	16,08
Circular	15,88
Vadillos	14,79
San Pedro Regalado	14,63
Caño Argales	13,91
Batallas	13,82
Puente Duero	13,7
Belén-Pilarica	13,66
San Martín	12,19
Plaza de España	11,44
La Farola	11,17
Delicias Arco de Ladrillo	11,11
Extrarradio	10,8
El Berrocal	10,4
Las Flores	10,03
Pinar de Antequera	9,32
Soto de Medinilla	6,57

que se ha restado el espacio que ocupan quioscos, alcorques, mobiliario urbano...). En ese caso, la anchura mínima debería ser de 1,80 metros por acera (aunque se prevén estrechamientos puntuales hasta 1,50 metros). En una acera con arbolado, la anchura mínima en calles industriales se fija en 3,5 metros. En el resto de calles, cuatro metros y en aquellas arterias con especial presencia de comercio, la anchura óptima se sitúa en 5,5 metros. En el encuentro celebrado hace unos días en el Patio Herrero se concluyó que «para conseguir un itinerario peatonal accesible (IPA), las aceras deberían tener 2,4 metros de ancho», pero la recomendación es de, al menos, tres metros. En España, el 51,1% de las calles tienen menos de 2,4 metros. Y en muchos barrios esto aumenta porque muchas son 'calles gaje', que reservan hueco para dejar el coche. Sin embargo, también aquí se observa una tendencia a hacer aceras cada vez más anchas. Las reurbanizaciones se aprovechan para ganar espacio para el peatón. En Valladolid ha ocurrido, por ejemplo, en Nicolás Salmerón (que eliminó en un tramo uno de sus carriles) o en varias arterias de La Rondilla.

Calles solo para viandantes

«La inmensa mayoría de las calles carecen de cualquier tipo de limitación para la circulación de automóviles de motor», concluye Callegrafías. En el 91,4% de las calles analizadas en toda España no pone limitación a los coches. En el 4,1% se permite la carga y descarga. En el 4,5% hay limitación absoluta, es espacio exclusivo para el peatón. En el caso de Valladolid, existen 175 calles peatonales y 66 plazas donde no pueden circular los vehículos. Son cerca de 23 kilómetros lineales, con una superficie de 423.839 metros cuadrados. Suponen el 13,7% del total de referencias del callejero. Este proceso de peatonalización en Valladolid comen-



4 | VALLADOLID

Domingo 05.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

➤ zó el 1 de diciembre de 1982, cuando el equipo de Gobierno encabezado por Tomás Rodríguez Bolaños estrenaba el plan de movilidad que cortaba al tráfico un puñado de vías: Santiago, Constitución, Montero Calvo, Zúñiga y Santa María. Los semáforos dejaron de funcionar y los coches fueron desviados por otras calles.

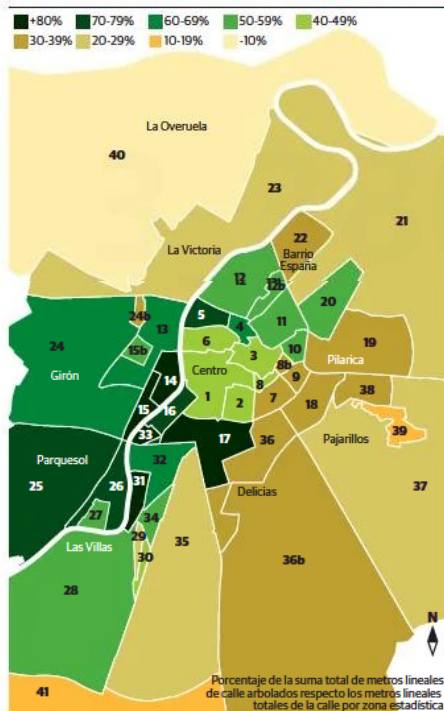
Peatonalizaciones

El 5 de marzo de 1985, el pleno adjudicó por 53.226.250 pesetas (320.000 euros al cambio de la época) la peatonalización física de la calle Santiago. Las obras comenzaron después de la Semana Santa y se prolongaron hasta finales de ese año. Fue el segundo tramo peatonalizado de Valladolid. Antes se estrenó Cadenas de San Gregorio (el 27 de mayo de 1984). Después llegarían Mantecaría (1988) y Teresa Gil (1992). La Red de Ciudades que Caminan recuerda que las peatonalizaciones son habituales en el centro de los municipios (el 38% de las calles tienen ahí algún tipo de restricción), pero no así en los barrios (con solo el 3% de sus vías limitadas al tráfico).

El mismo informe recuerda que los pasos de cebra son clave para favorecer los flujos peatonales. El 86,1% de los pasos analizados se sitúan a una distancia superior a cien metros entre sí. En Valladolid hay 270 cruces regulados por semáforos. En total, hay 5.916 semáforos en la ciudad. De ellos, 4.745 son normales. Hay 1.466 repetidores (los pequeños que se sitúan a 1,5 metros de altura) y otros 200 de bici, dos de peatón bici, 2.399 de peatón convencional y 104 de peatón con cronómetro. Precisamente, desde la Red de Ciudades que Caminan reclaman que ese tiempo cronometrado tenga más en cuenta a los peatones a la hora de fijar prioridades. Montgomery, en su libro 'Ciudad feliz', recuerda que las autoridades están muy pendientes de los atascos de vehículos, pero apenas prestan atención a las retenciones de videntes. Hay lugares de las ciudades donde se generan importantes atascos de peatones. En el libro ponen el ejemplo de Times Square, en Nueva York. Aquí, salvando mucho las distancias, podríamos fijarnos en el semáforo de San Ildefonso. Es habitual ver a decenas de personas que esperan a que se ponga el semáforo en verde para cruzar esta calle por el Paseo de Zorrilla. Pero «un semáforo cerrado para el coche es más escandaloso que para los peatones», dice Montgomery. Un automóvil detenido ocupa cuarenta metros cuadrados, treinta veces más que una persona quieta a pie. Imaginemos que en ese cruce de San Ildefonso donde se juntan decenas de peatones, en lugar de personas fueran coches. ¿Hasta dónde llegaría la cola? ¿Cómo de largo sería el atasco? Se pediría seguramente que el semáforo se pusiera antes en ver-



La calle Higinio Mangas, ejemplo tipo de una vía en España: doce metros de ancho, aparcamiento, aceras estrechas y sin árboles. CARLOS ESPESO

SUPERFICIE ARBOLADA EN VALLADOLID POR BARRIOS

1. Centro. 2. Caño Argales
3. Universidad. 4. San Pablo
5. San Nicolás. 6. San Miguel
7. Circular. 8. San Juan
- 8B. San Juan II. 9. Vadillos
10. Batallas. 11. Hospital
12. Rondilla. 12B. Santa Clara
13. Huerta del Rey Alta
14. Huerta del Rey baja
15. Huerta del Rey media.
- 15B. Gavilla.
16. Paseo de Zorrilla bajo.
17. Campo Grande.
18. Pajarillos Bajos.
19. Pilarica. 20. Belén.
21. San Pedro Regalado.
22. Barrio España.
23. Avenida de Burgos-Canal de Castilla-La Victoria.
24. Girón.
- 24B. Insonusa. 25. Parquesol.
26. Arturo Eyries alto.
27. Arturo Eyries bajo.
28. Las Villas-Cañada Puente Duero-Covaresa-Parque Alameda-Paula López.
29. La Rubia. 30. Arturo León.
31. Cuatro de Marzo.
32. Paseo de Zorrilla alto.
33. Barriada de la Guardia Civil.
34. Camino de la Esperanza.
35. Polígono de Argales.
36. Delicias.
- 36B. Caamaño-Las Viudas.
37. Páramo San Isidro-Poblado Esperanza.
38. Pajarillos altos.
39. Las Flores.
40. La Overuela-Navabuena.
41. El Pinar de Antquera.
42. Puente Duero.

de para ganar fluidez. Pero el tiempo de un conductor parece más valioso que el del peatón, concluye Montgomery en su ensayo. Y pone un ejemplo, vinculado con el transporte privado. El viajero que está en la para-

da del autobús siente que su tiempo parado esperando es mayor que el del conductor que camina para coger el coche donde lo ha aparcado. Por eso, defiende que informar del tiempo que falta en llegar el próximo vehículo (la ve-

locidad comercial de Auvasa es de 15,60 kilómetros por hora) es importante para potenciar el transporte público. En Valladolid hay 95 paradas con información física en tiempo real y todas, las 573 de la ciudad, ofrecen esa

información de forma 'on line'.

El informe Callegrafías habla de calles garaje. Con este nombre define a esas vías en las que parte del espacio público se cede para que aparque el vehículo privado. El 81,6% de las calles del estudio responden a esta tipografía. Y en los barrios el porcentaje sube al 86%. Esto se agrava en aquellos barrios con viviendas sin garaje (por ejemplo, La Rondilla) o donde cada hogar tiene más de un vehículo (como en Parquesol). En Valladolid, el año pasado la Policía Local trasladó 1.533 vehículos al depósito municipal por estacionamiento indebido, por ejemplo, con coches encima de la acera o en doble fila.

Al final, la presencia de vehículos en la calle tiene varios efectos. Entre ellos, el ruido. El 62,8% de las calles soportan un ruido molesto por el tráfico de motor y a este porcentaje se podría añadir el 17,5% de ruido muy molesto, según el estudio presentado en Valladolid. La última actualización del mapa del ruido de la ciudad es de junio de 2022. Allí se concluye que la principal fuente de ruido en la capital es el tráfico rodado y que en torno al 6,7% de la población sufre por niveles superiores a los 65 decibelios. Este porcentaje crece en zonas como Delicias Arco de Ladrillo (12,33%), Campo Grande (11,04) o Cuatro de Marzo (10,42%).

Ese mismo documento ofrece una relación de las vías más expuestas al ruido de día (por encima de 75 decibelios). Y el listado incluye las grandes arterias de tráfico, como la avenida de Zamora, el Camino Viejo de Simancas, la carretera de Rueda, las avenidas de Salamanca, Gijón y Burgos, el paseo del Hospital Militar, Daniel del Olmo, Rondilla de Santa Teresa, Miguel Íscar, Real de Burgos, Alamillos o Gondomar.

Vitalidad callejera

Hay varios factores que influyen en la vitalidad de una calle. «Suele haber gente de paso, con comercio activo, equipamiento y buenas condiciones de caminabilidad o estancia», se define en Callegrafías. No es lo mismo pasear por Mantería que por su paralela, José María Lacort. En España, el 30% de las vías pueden considerarse 'vitales'. Y hay varios síntomas que contribuyen a ese 'confort urbano'. Desde la Red que Ciudades que Caminan dicen que uno de esos indicadores es el arbolado, las zonas verdes. Su informe dice que cuatro de cada cinco calles de España no tienen árboles. En Valladolid, ese porcentaje baja al 58%. En el 42% de las vías vallisoletanas hay algún ejemplar. El Ayuntamiento ha inventariado 49.174 posiciones de árboles en el callejero pulelano (con fecha de septiembre de 2020). Son 47.771 árboles, 684 alcorques vacíos, 283 alcorques con tocón y 436 árboles secos. En total, hay 232.541 metros lineales de calles con árboles. Y 319.185 que no los tienen.

ESTADO DE LAS OBRAS FIJADAS EN EL CONVENIO DE 2017

Estación de autobuses



R. GÓMEZ

Correrá a cargo de la Junta de Castilla y León, que tiene previsto un presupuesto de 28,6 millones. Si existiera un sobrecoste de hasta 4,5 millones de euros, la Junta lo asumiría, según el convenio firmado en 2017.

Integración urbana



Obras del paso de Padre Claret. R. JIMÉNEZ

Se han aportado 43,03 millones desde la firma del convenio y faltan 63,67 hasta 2033. Actuaciones en marcha, como el paso de Padre Claret o Labradores, y algunas en vías de paralización, como el futuro paso de Arco Ladrillo.

Urbanizaciones, demoliciones, redacción de documentos, indemnizaciones



Terrenos liberados en los antiguos talleres, junto a Farnesio. R. JIMÉNEZ

Entre 2017 y 2023 se han aportado 8,06 millones de euros. Hasta 2033 restan 81,24 millones. En la imagen, terrenos liberados en los antiguos talleres, junto a Farnesio.

Las tres vías de Carnero para intentar recuperar el soterramiento

Mientras espera una respuesta de sus socios en Valladolid Alta Velocidad, el convenio obliga a mantener el calendario de pagos

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. Dice el PSOE que Jesús Julio Carnero (PP) ya ha encontrado la excusa para no hacer el prometido soterramiento: la amnistía financiera a Cataluña. Y es cierto que el alcalde de Valladolid ha dicho ya que con esos 15.000 millones de deuda perdonada que se avistan, habría para hacer el soterramiento varias veces. De hecho, daría para un soterramiento deluxe. En la práctica, regresar a la idea de enterrar las vías supone un reto mucho más complejo. Pasa por renunciar a parte de las actuaciones en marcha y retomar todo prácticamente desde el inicio, salvo porque algunas actuaciones, las más convenientes para Adif y Renfe, ya están en marcha. Hay tres posibles opciones para desencallar el proyecto.

Renuncia unilateral al convenio de integración

La primera solución es la más drástica. Y con toda probabilidad la más cara en la relación coste-efecto improductivo. El Ayuntamiento de Valladolid tiene un 25% de participación en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Otro 25% es de la Junta de Castilla y León y el 50% restante se divide entre Adif (7,50%), Adif



Alfonso Fernández Mañueco, Alberto Núñez Feijóo y Jesús Julio Carnero, junto a las vías. CARLOS ESPESO

Alta Velocidad (30%) y Renfe Operadora (12,5%). El Ayuntamiento de Valladolid ha pedido que en la próxima reunión presencial de los socios se acometa el cambio de idea de la integración ferroviaria al soterramiento. Se le preguntó a Jesús Julio Carnero, tras un primer encuentro telemático, qué pasaría si no aceptan. «No barajo que no nos pongamos de acuerdo, solo barajo una opción, que en Valladolid se soterre», dijo. Pero si no aceptan, al Ayuntamiento solo le quedaría la posibilidad de denunciar el convenio

APORTACIONES DE VALLADOLID ALTA VELOCIDAD

Socios	% accionarial	De 2017 a 2023	2023-2033	Total previsto
Adif Alta Velocidad	30%	35,41	55,314	90,724
Adif	7,50%	8,603	13,828	22,431
Renfe Operadora	12,50%	14,337	23,048	37,385
Junta Castilla y León	25%	37,2105	37,5595	74,77
Ayuntamiento de Valladolid	25%	28,676	46,094	74,77
Total	100%	124,2365	175,8435	300,08

Cifras en millones de euros. Fuente: Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Convenio 2017 y addenda

o de abandonarlo unilateralmente. Hay que tener en cuenta que a estas alturas todos los socios han puesto ya bastante dinero para la operación en curso, que

incluye muchos más aspectos que los pasos bajo o sobre la vía. También figuran la variante Este o el nuevo complejo ferroviario, por ejemplo. Y hay una deuda que

asumieron Adif y Renfe a cuenta de los ingresos que obtendrán cuando se vendan los suelos de los antiguos talleres (junto a Paseo Farnesio). Si el Ayuntamiento abandona por su cuenta y riesgo el convenio, tendría que asumir su parte alícuota de la deuda, es decir, 100 millones de euros, consideran distintas fuentes consultadas por El Norte. Pero la cantidad, realmente, sería superior. Desde 2017, esa deuda genera unos intereses anuales por valor de unos 10 millones de euros. Con lo que la cifra se elevaría a 117,5 millones de euros. Por contextualizar, supone una cuarta parte del presupuesto del Ayuntamiento para todo un año, incluidas las inversiones.

A mayores, el convenio firmado en el año 2017 establece que cualquiera de los otros socios podría demandar una indemnización «por daños y perjuicios» si una de las partes «incumple las obligaciones previstas». Esto es, abandonar el accionariado de la sociedad o dejar de aportar las cantidades pactadas. Y en 2024 el Ayuntamiento tiene comprometida la contribución al fondo común de 11 millones de euros. «Cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos», estipula el acuerdo. Ello podría conllevar la resolución del convenio, la disolución de la sociedad y, por tanto, una petición de indemnizaciones. Además, claro, de dejar en el aire las operaciones que aún están en marcha. Y no son menores: estación de tren, de autobuses, variante Este, venta de los terrenos liberados...

El Ayuntamiento debe aportar, entre el año de la firma del convenio y el año 2033, 74,77 millones de euros a las arcas de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. De ellos, ha abonado ya 28,7 millones. Le quedarían por poner en torno a 46 millones de euros. Pero es de suponer que Adif o Renfe

Domingo 05.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID 11

Estación de tren de pasajeros



CARLOS ESPESO

Esta obra correrá a cargo de Adif Alta Velocidad, que estimaba su coste en unos 70 millones de euros cuando se firmó el convenio de integración ferroviaria en 2017.

Variante Este, Pinar de Antequera y túnel del nudo norte



J. SANZ

Las aportaciones de Valladolid Alta Velocidad a estas obras ya se han rematado, con 3,43 millones hasta 2023. Según el convenio, Adif finalizará la Variante Este (coste estimado entonces de 85,87 millones) y Adif Alta Velocidad asumirá el nudo norte (25,66 millones).

Nuevo complejo ferroviario



Obras de la estación intermodal. A. MINGUEZA

Incluye nueva estación de mercancías, traslado de Redalsa (Argales) y Centro Tecnológico de la Vía. Dividido en dos fases, desde 2017 se han aportado 44,54 millones y faltan, hasta 2033, otros 11,29 millones.

querrían culminar, al menos, las actuaciones que más interesan a su estrategia logística y comercial.

Renuncia a una parte del convenio, la integración, y renegociación del acuerdo para soterrar con los socios de Alta Velocidad

El Ayuntamiento de Valladolid puede paralizar las obras de integración con el acuerdo de los socios. Esto obligaría a redactar un nuevo convenio. Para evitar denuncias y problemas, se trataría de seguir adelante con los proyectos que están en marcha y que no tienen que ver con los pasos subterráneos o elevados.

La integración ferroviaria se tasó en 2017 en 112,08 millones de euros, a lo que habría que añadir la parte de las actuaciones urbanísticas necesarias –documentación, proyectos, obras de urbanización y otros–, que ascenderían a 89,85 millones de euros. Hay parte de esa integración que ya está acabada o en marcha, caso de los pasos de Labradores, Padre Claret o Panaderos. El siguiente en acometerse debía ser el de Arco de Ladrillo, que se encuentra en fase de redacción de proyecto y que no va a seguir adelante, según anunció el alcalde, Jesús Julio Carnero, por ser incompatible con un futuro soterramiento.

A partir de este punto, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad mantendría las aportaciones de

cada socio para realizar el resto de intervenciones. Hay que tener en cuenta que la estación de autobuses va a cargo, íntegramente, de la Junta de Castilla y León. Se presupuestaron 28,6 millones, con un máximo de 33 millones si hubiera sobrecostes (por la inflación en el precio de los materiales, por ejemplo). Adif, según el convenio, se encargaría de la nueva estación de tren de pasajeros, cuyo coste se estimó en 70 millones de euros.

El soterramiento, a partir de aquí, debería ser objeto de un nuevo convenio, a negociar con los mismos actores, Junta de Castilla y León, Adif y Renfe, y dentro de la propia Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

Renuncia a la integración, se sigue con el resto del convenio y se incluye el soterramiento en los estatutos de Viva. Negociación directa con el Gobierno.

La aseveración de Jesús Julio Carnero en campaña se la tomó a chanza Oscar Puente. Anunció que «reconfiguraría» la Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid (VIVA) para que fuera la encargada de «gestionar el soterramiento». Y Puente escribió: «Confunde la Sociedad Valladolid Alta Velocidad (SVAV) con la sociedad municipal de Suelo y vivienda (VIVA), como para que creamos nada de lo que diga sobre el soterramiento». Pero Carnero no se confundía de sociedad. Al contrario.

La fórmula pasa por renunciar a las obras de integración, conservar el convenio para el resto de infraestructuras que dependen de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad y a continuación reformar los estatutos de VIVA para que sea la sociedad encargada de lograr el soterramiento. VIVA es de titularidad municipal al 100%. Pero no sería el Ayuntamiento el que se lanzara a soterrar las vías, como es lógico, porque carece de recursos. En el plan de Jesús Julio Carnero siempre se ha hablado de contemplar esta operación como «una obra pública». Inclu-

so lo comparó con una autovía. Lo que significa endosarle el soterramiento, al completo, al Gobierno de turno a través de los Presupuestos Generales del Estado. Esa era la opción si Alberto Núñez Fei-

jóo llegaba al Gobierno, como se escenificó en el mitin de inicio de campaña de las municipales en la Acera de Recoletos. Ahora, con Pedro Sánchez a punto de renovar como presidente, parece más

complejo lograr ese objetivo. Tras pasar el soterramiento a VIVA tiene más visos de factible si lo que se pretende es cambiar las reglas del juego sin perjuicio económico para la ciudad.

Renunciar sin más al convenio de 2017 supondría afrontar una parte de la deuda y posibles indemnizaciones

El plan anunciado en campaña consistía en que fuera el Gobierno quien ejecutara la obra, «igual que con una autovía»

El Gobierno, forzado a rebajar el impuesto ante la resistencia de banca y energéticas

Ajustes de tipos, una adaptación según vaya la economía o créditos fiscales definirán el tributo tras las duras críticas

JOSE M. CAMARERO



MADRID. Una de las primeras patatas calientes del futuro Gobierno de coalición –si finalmente sale adelante la investidura de Pedro Sánchez antes del día 27– tiene nombre propio: la prórroga del impuesto extraordinario a la banca y las energéticas. O más bien la «modificación» del gravamen, como reza el acuerdo entre PSOE y Sumar. O incluso el «ajuste» del tributo, como indicaba esta semana el número dos de la ministra de Hacienda, María Jesús Montero. No está claro cómo quedará esta controvertida figura fiscal por la que las entidades financieras, las eléctricas y las petroleras han pagado este año 2.900 millones de euros.

La única verdad casi absoluta es que, de una forma u otra, ambos sectores tendrán que seguir sufragando este impuesto derivado de la escalada de tipos de interés y la subida de los precios energéticos, respectivamente. Otra verdad que casi se puede dar por sentada: el gravamen no será el mismo a partir del 1 de enero de 2024, tal y como apuntan diversas fuentes de la negociación política y gubernamental que participan en este proceso. Porque ni los tipos seguirán subiendo mucho más allá del 4,5% actual; ni el precio del barril de Brent se situará en los 120 dólares; ni la economía carburará como lo estaba haciendo hasta ahora, por encima del 2%. Y todos estos factores irán rebajando previsiblemente el impacto del impuesto en las cuentas de resultados de ambos sectores cuando definitivamente se ponga en marcha.

Ejecutivos y grupos políticos

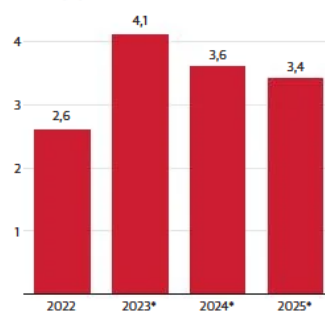
Aunque los avisos de los directivos financieros y energéticos han sido constantes en estos últimos días de presentación de resultados, la advertencia de mayor calado ha llegado por parte de Repsol. La compañía ha dejado en espera dos proyectos industriales en su planta de Petronor de Vizcaya después de que el consejero delegado de la corpora-



Vista de la refinería vizcaína de Petronor, propiedad de Repsol, en la que de momento han quedado paralizadas varias inversiones. IGNACIO PÉREZ

Las dos variables del negocio bancario y energético

Euribor (%)



*Previsiones

Fuente: elaboración propia con datos del Banco de España

Petróleo (dólares por barril de Brent)

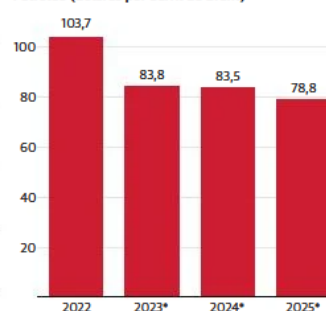


GRÁFICO R.C.

ción, Josu Jon Imaz, criticara la prórroga del impuesto y anticipa que Repsol podría paralizar inversiones en España. También el CEO de Endesa, José Bogas, ha criticado que el gravamen es «dis-

criminatorio e injustificado». Por su parte, los ejecutivos de la banca cotizada (Santander, BBVA, CaixaBank, Bankinter, Unicaja) han avisado del problema que conllevará una prórroga ante un

evidente ciclo bajo económico.

Su presión llega a la coalición gubernamental por diferentes vías. Una de las más importantes es y será la parlamentaria. Porque necesitarán los votos de

partidos como PNV o Junts también para sacar adelante el extensión del gravamen. Ambas formaciones son conscientes del impacto empresarial que tiene esta medida en cada uno de sus territorios, y lo que se pueden jugar. Les obligará a hacer ajustes y encaje de bolillos, admiten fuentes parlamentarias a este diario.

Ingresos elevados en 2024

Entre el abanico de alternativas se encuentra una rebaja del tipo aplicado en el gravamen: la banca paga hasta ahora un 4,8% y las energéticas un 1,2% sobre sus ingresos anuales. Para Juan Daniel Londoño, director en el área de Fiscalidad de los Servicios Financieros en KPMG Abogados, «si el Gobierno pretende prorrogar esta prestación patrimonial, tendría sentido una reducción del tipo, no un incremento».

Para cuadrar el círculo, Hacienda valora cuál va a ser el volumen de negocio bancario y energético en 2024. Por ahora, no dan síntomas de flaqueza, una realidad sobre la que presionarán los grupos de la izquierda para no rebajar el gravamen. De

Domingo 05.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

ECONOMÍA | 39

RADIOGRAFÍA FISCAL

2.900

millones de euros es la cuantía del impuesto que han pagado banca y energéticas este año.

20.000

millones es el beneficio conjunto de la banca española cotizada hasta septiembre.

4,8%

es el tipo impositivo que ha pagado la banca sobre sus ingresos.

1,2%

es el gravamen aplicado a las ventas de las energéticas durante este ejercicio.

120

dólares por barril de Brent era el coste del petróleo en el verano de 2022.

4,5%

es el nivel en el que se encuentran los tipos de interés tras escalar desde el 0% en un año.

hecho, los ejecutivos han anticipado que, en el caso de las financieras, los beneficios seguirán elevados el próximo año. «El conflicto bélico en Oriente Próximo y la continuidad de la guerra en Ucrania no ayudan a que las circunstancias que justificaron su imposición temporal desaparezcan», sostiene Enric R. Bartlett, profesor del departamento de Derecho en Esade. «Si las circunstancias desaparecen, también lo hace la justificación de la exacción en los términos actuales», admite.

En este sentido, Antonio Pedraza, presidente de la Comisión Financiera del Consejo General de Economistas, sostiene que «si la excepción económica se mantiene en 2024, se puede quedar el impuesto, pero con carácter temporal, no permanente» en función de las circunstancias. Pedraza recuerda que la banca «ya está gravada con muchos impuestos, incluido Sociedades por encima del 30%».

Otra posibilidad de ajuste que manejarán los técnicos pasa por mantener el impuesto pero apro-

LAS CLAVES

Hacienda ya admite que esta figura no seguirá exactamente igual a como se encuentra ahora

La posición de PNV y Junts será clave en el Congreso para configurar el futuro del gravamen en la tramitación legislativa

bar créditos fiscales para esas empresas. Esto es, una especie de saldo a favor de la compañía, que puede usar durante varios años a corto o medio plazo, cuando rinda cuentas con Hacienda. Esa mochila 'positiva' para el contribuyente se puede generar vía incentivos. Por ejemplo, que «las empresas energéticas impulsen sus inversiones en la transición verde», destaca Massimo Maoret, profesor ordinario del departamento de Dirección Estratégica de IESE. «A través de la fiscalidad, se les puede incentivar para invertir parte de las ganancias que tienen ahora en determinadas tecnologías» verdes.

Atentos a la rentabilidad

La gran cuestión por la que la banca ha puesto en la diana el tributo se denomina rentabilidad. Todos los ejecutivos del sector han insistido en los últimos días en que los ratios del sector —aun dispares por sus diferentes modelos de negocio— todavía no son los acordes para sus estructuras. Se desplomaron hace una década con la gran recesión y aún no se han recuperado a pesar de que han crecido considerablemente en los últimos meses. Juan Manuel Londoño, de KPMG, explica que «en términos generales ha impactado de forma material los beneficios de las entidades financieras y, por tanto, el rendimiento de todos los ciudadanos que han invertido sus ahorros en acciones de bancos». Las energéticas, más allá de advertir sobre el futuro de sus inversiones industriales, han insistido en que los precios de las materias primas no estarán en los niveles del año pasado para siempre. Y que el tributo ha mermado sus beneficios.

Mientras el gravamen sigue su curso por los tribunales —esta semana el Constitucional avalará el de grandes fortunas—, los sectores impactados esperan una deliberación final del Ejecutivo que alivie en parte el impacto ante un contexto distinto al del verano de 2022, cuando Sánchez anunció su puesta en marcha.

Menos turistas nórdicos y alemanes en las playas españolas por la ralentización económica de Europa

La fuerte demanda de otros países compensa esta caída ahora que el turismo se ha convertido en una «necesidad» tras la pandemia

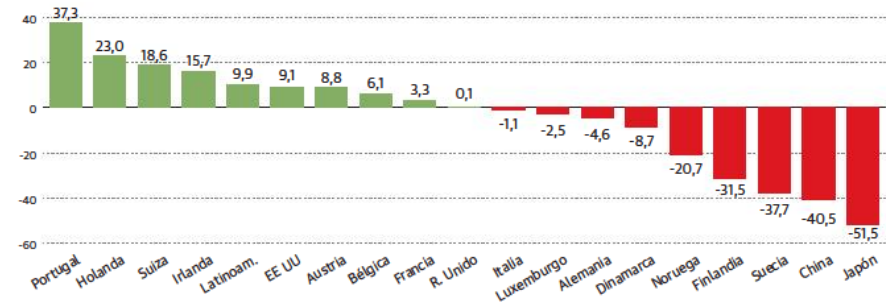
E. MARTÍNEZ / F. MORALES

MADRID. El encarecimiento de la energía y la elevada inflación han obligado a muchos alemanes y nórdicos a suspender sus habituales vacaciones de verano en las costas españolas. La subida del petróleo también ha encarecido los billetes aéreos y en este contexto tampoco han ayudado las olas de calor y la mayor competencia de otros destinos del Mediterráneo como Turquía o Grecia, según explican desde Exceltur, la patronal turística.

Las cifras así lo indican. Este verano visitaron España un 5% menos de alemanes que en el mismo periodo de 2019, antes de que estallara la pandemia. Pero más acusado es el descenso de nórdicos: los turistas procedentes de Noruega cayeron un 21% respecto al verano de 2019, los de Finlandia un 32% y los de Suecia, un 38%. Hay que añadir que los turistas asiáticos aún no están viajando como antes de la pandemia, y aunque la conectividad se está recuperando poco a poco, el volumen de turistas procedentes de China aún es un 40% inferior al que llegaba a España antes de la crisis sanitaria, los de Corea siguen un 47% por debajo y los procedentes de Japón son un 52% menos que en 2019.

Pero lejos de que estas cifras supongan una mermada de los ingresos turísticos en España, el sector ha recuperado durante el año su vigor y cerrará 2023 con una actividad total de 183.000 millones de euros, un 16,3% más que los niveles de 2019. Gracias a ello, el turismo volverá a suponer un 12,6% del Producto Interior Bruto (PIB) de nuestro país. Esto ha sido posible porque la

Tasa de variación de las noches de hotel en España por países de origen
Julio-agosto 2023/2019, en %



Fuente: Exceltur a partir del INE

GRÁFICO R.C.

falta de alemanes y nórdicos se ha visto compensada con la fuerte demanda de los turistas de países del centro de Europa (como Holanda, Suiza, Austria o Bélgica), así como de los mercados de proximidad como Portugal (que aumentó nada menos que un 38% el número de viajeros este verano) y Francia (3% más) en un contexto de altos precios y pérdida de poder adquisitivo. Además, la depreciación del euro respecto al dólar y la apertura de nuevas conexiones aéreas entre Estados Unidos y España ha favorecido la llegada de americanos y latinoamericanos a nuestro país, alrededor de un 10% más que el verano anterior a la pandemia.

Una muy buena noticia, según asegura el vicepresidente ejecutivo de Exceltur, José Luis Zoreda, ya que estos turistas de largo radio gastan más en estancias más largas en España, con un perfil de turista de alto rango. Para Zoreda lo importante no es si batimos récord de llegadas de turistas un año más, sino mantener la tendencia al alza del gasto me-

dio. «Hay otros países competidores que están apostando por bajar los precios, pero esa no es nuestra liga», indica Zoreda, que explica que si baja la ocupación o el nivel de afluencia «no es dramático» si los que vienen gastan más en el destino.

Un gasto medio que parece que no toca techo. El sector prevé que las ventas crezcan un 16% en el último trimestre pese a que los precios siguen al alza. Los precios seguirán manteniéndose «mientras la demanda lo pueda aguantar», explica el director de Estudios de Exceltur, Óscar Perrelli, aunque reconoce que mantener el nivel actual de precios «con la habitación media de hotel a 153 euros la noche, un 25% más que en 2019 – va a ser difícil a medio plazo, pero asume que

en el cuarto trimestre se va a seguir manteniendo este nivel de elevados precios.

No se renuncia a viajar

Según la directora para España de SiteMinder, Sara Padrosa, el sector turístico vive un periodo robusto en el que no vislumbra un posible estancamiento de la actividad turística, ni en lo que se refiere a turismo nacional ni internacional. El viajar es para los españoles una «necesidad» a la que difícilmente van a renunciar, al menos por la situación inflacionista actual. Lo refrenda asegurando que las reservas de sus clientes hoteleros están un 20% por encima de las del mismo periodo de 2019. Y afirma que el 53% de los españoles con los que han contado para su estudio

'Changing Traveller Report 2023' tiene intención de viajar más en el próximo año, en comparación con el año anterior.

Una percepción que también tienen desde HomeToGo, al asegurar que el otoño –normalmente la temporada baja– se va convirtiendo cada vez más en una temporada alta, ya que «los viajeros aprovechan las ventajas de menos aglomeraciones, temperaturas más frescas y precios más asequibles». Según fuentes de Civitatis, sí que han notado que aunque los meses de verano siguen siendo los más potentes, ahora sí que se «estira más» la época estival incluso a octubre.

Pero a pesar de que el sector turístico no está encontrando situaciones de retroceso en lo que a viajeros e ingresos se refiere, el aumento de los precios sí que está obligando ya a los consumidores a elegir habitaciones más económicas y a estar pendientes «más que nunca» de las ofertas de paquetes combinados. No obstante, la mayoría está abierta a gastar más allá de su habitación, por ejemplo, por el desayuno.

Los turistas de EE UU y Latinoamérica han crecido cerca de un 10%, con viajes de estancias largas y mayor gasto

Las reservas para este año han sido un 20% superiores a las de 2019 y el 53% de los españoles quiere viajar más en 2024

Los españoles seguirán viajando, pero no a cualquier precio

F. MORALES

MADRID. Conciertos, ciudades de moda por haber sido escenario de series y películas o buscar la mejor experiencia gastronómica siguen siendo, y ahora más que nunca, una prioridad para los viajeros del próximo año que si bien no renuncian a viajar a pesar de

la coyuntura económica –el 84% de los viajeros españoles planea realizar el mismo número de viajes que en 2023–, sí que buscan escapadas más económicas.

Ello lo refleja el hecho de que el principal tipo de búsqueda para los viajeros sea mostrar todos los destinos disponibles desde un lugar de origen ordenado de me-

nor a mayor precio. Es decir, con un presupuesto cada vez más apretado, según Skyscanner, los viajeros buscan destinos que, aún así, les despierte un cierto «sentimiento» en el viaje. Se deja ya a un lado el viajar para compensar el periodo de restricciones de la covid-19, como si ocurría todavía el pasado año.

Larga distancia

El hecho de que los viajeros busquen un viaje a cualquier destino ordenado de manera económica es, según la vicepresidenta de Es-

trategia de Skyscanner, Naomi Hahn, «una prueba de que el coste sigue siendo un tema prioritario a la hora de viajar». Así, según datos del buscador de viajes, el coste del alojamiento (28%) y del vuelo (36%) todavía son los factores principales que más determinan la elección de un destino.

Con estas tendencias de búsqueda, es la ciudad de Olbia, en Cerdeña, la que ocupa el primer lugar para los viajeros españoles con un aumento del 340% en cuanto a búsquedas con respecto al año pasado. Un destino que

se encuentra también entre aquellos con la mayor bajada de precios en los billetes de avión desde España.

Dicho lo cual, el segundo destino con la mayor bajada de precios en el último año es la ciudad Ho Chi Minh, en Vietnam, aunque el segundo destino más popular es Osaka, en Japón. Esto certifica el hecho de que los españoles buscan destinos de más larga distancia y no quedarse en Europa. Y es que cuatro de los diez principales destinos de moda, según ese buscador, están en Asia.

ACTUALIDAD EMPRESARIAL EN CASTILLA Y LEÓN

Gadis regala el libro 'Noventa relatos breves sobre la naturaleza'

Supermercados Gadis regala hasta fin de existencias 12.000 libros con microrrelatos cuya temática gira en torno a la naturaleza. Son 90 textos breves que han resultado premiados o finalistas en la cuarta edición del concurso

convocado por la cadena para visibilizar la habilidad de personas anónimas narrando una historia con menos de 100 palabras. La publicación, con un original diseño, se ha editado en formato de bolsillo para mayor comodidad.

lunes, 06 de noviembre de 2023

sábado, 04 de noviembre de 2023

Sábado 04.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 5

El hincado del cajón del túnel de Padre Claret comienza la próxima semana

La empresa espera finalizar la obra en abril, lo que permitirá pasar bajo las vías entre el mercado de Las Delicias y la zona de La Circular

MARCO ALONSO



VALLADOLID. La primera fase de la obra del túnel de Padre Claret acaba de finalizar. Los muros pantalla que permitirán que los edificios y las vías no sufran por la excavación del túnel ya están

construidos, al igual que el cajón de hormigón que se instalará bajo la vía, por lo que la enorme máquina que lleva meses trabajando en la zona, la pilotadora, ha cumplido su función y la próxima semana será retirada.

La actuación, que arrancó a finales de mayo, llega ahora a un punto crucial, el del hincado del cajón, tal y como explica el jefe de obra, Ignacio Taboada. «Hemos hecho el cajón y ahora vamos a acometer las excavaciones entre los muros pantalla de las rampas de acceso, desde la cota de la calle al paso inferior. Como está todo muy confinado y son muy pocos metros, la manera que tenemos de poder acometer la

obra es esta», explica Taboada, que ahora trabaja en el complicado proceso que llevará a su destino final el cajón de hormigón -de 9 metros de ancho, tres de alto y 27 de largo-. «El empuje se hace con unos gatos hidráulicos, con avances de entre un metro y medio metro cada noche. Primero desmontamos el terreno por delante y después empujamos por detrás», indica el jefe de obra de la forma más didáctica posible, para adelantar después que la intención es que el cajón esté en su sitio antes de Navidad.

Este proceso constructivo que se está ejecutando entre Delicias y la calle Estación es una compleja operación de ingeniería que

permite habilitar conexiones peatonales o rodadas bajo la cota cero sin interrumpir el tráfico de convoyes, un aspecto clave en una ciudad que es nudo de las comunicaciones por tren con el norte y el oeste del país. No obstante, la práctica de este método no es algo nuevo en la ciudad, ya que el paso de Panaderos se realizó también de esta manera.

Prolongación

Una vez que el cajón esté en su lugar, estará cumplimentada la parte más importante de esta obra -llevada a cabo gracias a una inversión de 4,6 millones de euros-, pero faltarán una serie de pasos que dilatarán su inaugura-

ción. El plazo de finalización contractual es el 28 de febrero. Sin embargo, el jefe de obra reconoce que se prolongará más de lo estimado. «Seguramente se alargue un poco más para los remates. Estamos cumpliendo los plazos de la ejecución de los muros pantalla y del cajón, que es lo más importante. Los remates de aluminado y de restitución de toda la urbanización harán que todo se alargue uno o dos meses. Manejamos que es probable que se acabe en abril. Esperamos que no más», indica.

El hecho de que la enorme pilotadora deje de trabajar en la zona es un alivio para los vecinos, aunque tendrán que seguir conviviendo con las obras durante casi medio año más. «Inicialmente, los vecinos tenían una cierta preocupación por la obra, porque hemos estado muy cerca de las fachadas de los edificios y de las puertas de sus casas, pero han visto cómo hemos ido acometiendo la actuación y tenemos buena relación con ellos, aunque saben lo incómodo que es el estar todos estos meses con las calles cortadas, pese a que ellos son los beneficiarios finales de la obra», explica Taboada, quien reconoce que, pese a haber finalizado la primera fase de la actuación, no se restituirá el tráfico rodado en la zona «hasta que la obra esté prácticamente acabada».

En el diseño de la estructura han tenido especial protagonismo los elementos vegetales, con parterres con flores y arbustos y también se instalará un banco corrido en uno de sus lados. La cubierta de la conexión combinará lamas de madera con varias hileras de luces led para iluminar el túnel y los vecinos consultados se muestran felices por poder contar con esta estructura, pese a los inconvenientes que les generan las obras.

«Vamos a tener el mercado de Las Delicias más cerca para poder hacer la compra y además esta zona, que no suele tener mucha vida, va a pasar a ser de paso. Las obras generan problemas, eso está claro, pero el que algo quiere, algo le cuesta», explica Pilar Alonso, que reside en la calle Estación, frente al nuevo paso.



Obras de cimentación del cajón que se instalará bajo la vía en los accesos desde Padre Claret hacia la Circular. RODRIGO JIMÉNEZ

LO QUE OPINAN LOS USUARIOS AFECTADOS

Sara Casillas Directora del CEIP San Fernando

«Los padres van a tener más fácil traer a los niños al cole»



178 escolares acuden cada día al colegio San Fernando, en la calle Padre Claret. Su directora, Sara Casillas, asegura que muchos padres residen al otro lado de las vías y que el nuevo paso ha sido muy bien acogido por la comunidad educativa. «Va a beneficiar mucho a las familias que viven en Las Delicias. Así, los padres no van a tener que dar la vuelta hasta La Circular para venir», incide Casillas, para quien su centro es uno de los grandes beneficiados. «Esto nos va a dotar de más cercanía y comodidad para traer a los 'peques'».

Miguel Asensio Bar Mini (Circular)

«Nadie viene aquí a comer con ruido, polvo y obras»



Es el dueño del bar más cercano al túnel del lado de La Circular y reconoce que la obra ha sido uno de los muchos contratiempos de los últimos años. «Llevamos poco tiempo y empezamos con mala suerte, con la pandemia. Nos recuperamos y vino la obra de Panaderos, que cerraron al tráfico. Ahora esto nos está afectando mucho», explica cansado este hostelero. «Nadie quiere venir aquí a comer con ruido, polvo y todo lo que tienen las obras», añade Miguel que aún mira al futuro con esperanza. «Dicen que resistir es vencer».

Angeles Mateos Quiosquera

«Deseo que lo abran porque va a ser bueno»



Es la quiosquera de la esquina del paseo San Vicente con la calle Andalucía y está convencida de que el túnel convertirá su local en lugar de paso. «Más tráfico de gente, mas ventas. Eso está claro. Estoy deseando que lo abran porque nos va a influir positivamente», señala. Se considera una beneficiada. «Los trabajadores de la obra vienen mucho por aquí. A los bares también les habrá favorecido porque los obreros habrán ido a tomar su café y su refresco. Los ruidos pueden molestar, pero hay que pensar en positivo», añade.

Sábado 04.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

| VALLADOLID | 7



Jesús Julio Carnero visita las instalaciones de la empresa. R. CACHO-ICAL

El Ayuntamiento incluirá a Horse en la Mesa Municipal de la Automoción

EL NORTE

VALLADOLID. El Ayuntamiento de Valladolid incluirá a Horse en la Mesa Municipal de la Automoción, que arrancó el 5 de octubre con el objetivo de que este órgano ayude a consolidar la posición de la ciudad como referente industrial del vehículo sostenible e inteligente.

La nueva incorporación fue acordada por el alcalde, Jesús Julio Carnero, y el director de la Factoría Horse Motores, Al-

berto de los Ojos, en las instalaciones de la empresa.

Carnero reiteró la apuesta del Ayuntamiento de Valladolid por una transición «ordenada y progresiva» hacia la descarbonización del transporte, la neutralidad climática y la reducción de emisiones, que pasa por el «aplazamiento» de la implementación de la normativa Euro7 y la inclusión de la tecnología de la hibridación electrificada de las factorías de la ciudad en las ayudas europeas,

VALLADOLID



Conrado Íscar habla con uno de los productores de queso de la provincia en la inauguración, ayer. E. M.

La gala de los mejores quesos

Conrado Íscar destaca el potencial del sector en el Encuentro de Queserías 'Vallaqueso' celebrado en el Espacio La Granja

VALLADOLID
El presidente de la Diputación, Conrado Íscar, destacó ayer el «potencial» del queso de Valladolid, que ha llevado al sector a experimentar un «importante crecimiento». Así lo señaló durante la inauguración del III Encuentro de Queserías de Valladolid 'Vallaqueso', que se celebra en el Espacio La Granja hasta el domingo, 5 de noviembre. En esta ocasión son 21 empresas de la marca Alimentos de Valladolid las que participan en 'Vallaqueso', ya que a las 15 queserías participantes se unen productos que pueden armonizar con el queso, como el pan, la *kombucha* o la cerveza artesana.

«Estamos ante una feria ya consolidada, con un sector que tiene una importantísima presencia en la provincia y que está experimentando un importante crecimiento», explicó el presidente de la Institución provincial, que aplaudió las numerosas distinciones que los quesos vallisoletanos logran en el *World Cheese Awards*.

Las queserías participantes son: Cañarejal, de Pollos; Montequesos, de Villanubla; Cantagruillas, de Ra-

miro; Félix, de Serrada; Hernández García, de Villalba de los Alcores; Pico Melero, de Saldón; Rueda Cheese Monger, La Cruz del Pobre, de Pedrajas; Quevedo, de Valoria; Singa, de Rioseco; Muniz, de Mojados; el Gran Cardenal, de Medina del Campo; Muzientes e IGP Queso Castellano, informa Europa Press.

En la Feria se pueden disfrutar, además, los nueve quesos que han sido

galardonados en la última edición del *World Cheese Awards*, celebrada en Noruega. En concreto estarán el Medalla de Oro Cañarejal Mantecoso; los Medallas de Plata Cañarejal Cremoso, Muzientes Semicurado, Quevedo, Curado y El Gran Cardenal Cabra Pimentón; y los Medallas de Bronce Cañarejal Semicurado, Cañarejal Viejo, El Gran Cardenal Ibérico y El Gran Cardenal Oveja.

Sábado 04.11.23
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 11

El paro regional crece en octubre el 2,11%, con 2.293 personas más, hasta las 111.215

Ha descendido un 8,38% en un año, con 10.167 parados menos, la tercera bajada más importante del país en términos porcentuales

EL NORTE

VALLADOLID. El número de desempleados aumentó en octubre en Castilla y León en 2.293 personas, lo que supone un incremento del 2,11% sobre el mes de septiembre, frente a al 1,36% registrado a nivel nacional, donde el paro se elevó también en 39.936 personas, hasta totalizar 2,75 millones. Con esta subida, el número total desempleados en la comunidad se sitúa en 111.215 personas, según los datos publicados ayer por el Ministerio de Trabajo y Economía Social.

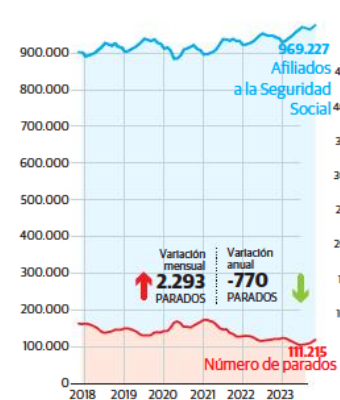
En términos interanuales, la caída del desempleo en la región se sitúa en el 8,38%, dado que en los últimos 12 meses 10.167 castellanos y leoneses abandonaron las listas del paro. Se trata de la tercera disminución más importante del país en términos porcentuales, solo por detrás de Baleares (9,4%) y Aragón (9%). A nivel nacional, el paro cayó en 155.488 personas, lo que supone un 5,33% menos. De las 111.215 personas en desempleo, 44.286 son mujeres y 66.931, hombres. Además, algo más de 9.000 tienen menos de 25 años.

Por provincias, el paro subió en todas. Burgos encabezó esta evolución, con un 3,58% más, con 507 personas inscritas en las listas del paro, hasta totalizar 14.650 desempleados. Le siguen Palencia, con un 3,14% y 202 personas más (6.635); Soria, con un 2,82% y 76 más (2.771 parados); Segovia, con un 2,57% y 132 más (5.259); y Valladolid, con un 2,48% de aumento y 583 más (24.117 en global) y Ávila, con un 2,39% y 204 personas más (8.729 parados). Por debajo de la media regional (2,11) se sitúan León, con un 1,75% y 376 más (21.899), Zamora, un 1,24% y 112 (9.123) y Salamanca, un 0,56%, con 101 más (un total de 18.032).

En términos interanuales las caídas fueron generalizadas en la Comunidad. Así, el paro registrado bajó un 11,36% en Palencia, con 850 menos; un 8,8% en Valladolid, con 2.326 menos; un 8,76% en Ávila (838 menos); un 8,75% en Segovia, con 504 menos; un 8,44% en Salamanca (1.663 por debajo de octubre de 2022); un 8,23% en León (1.965 menos); un 7,78% de caída en Zamora (770 menos); y un 7,32% menos en Soria (219). Cierra Burgos, con un 6,58% de descenso,

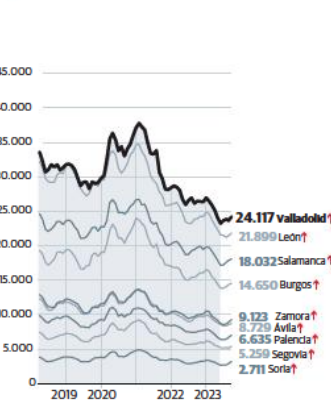
El paro en la región en el mes de octubre

Evolución en Castilla y León



Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal

Por provincias



DESEMPLEO POR SECTORES, VARIACIÓN MENSUAL

Provincia	Absoluta	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Sin empleo anterior
Ávila	-135	-35	4	-28	-90	14
Burgos	-238	-6	-102	-36	-147	53
León	-266	-5	-15	-54	-215	23
Palencia	-109	-17	2	-23	-67	-4
Salamanca	-87	-5	-6	-39	-40	3
Segovia	-58	-12	0	-5	-67	26
Soria	-47	-1	-1	-5	-43	3
Valladolid	-487	11	-95	-123	-313	33
Zamora	-115	-8	-22	-36	-66	17

Afiliados a la Seguridad Social

ESPAÑA	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID
20.817.657	969.227	226.216
+92.862 Variación mensual	+3.939 Variación mensual	+661 Variación mensual
0,45% Variación relativa	0,41% Variación relativa	0,29% Variación relativa

Por sectores, de los 111.215 parados en Castilla y León, 79.233 corresponden al sector servicios, casi 2.000 más que en septiembre

que se traduce en 1.032 personas menos en paro que hace un año.

Por sectores, de los 111.215 parados en Castilla y León, 79.233 corresponden al sector servicios, casi 2.000 más que en septiembre; 11.654 a la industria, 3.000 desempleados más en solo un mes; y 4.871 a la agricultura, 400 más. Este fuerte incremento contrasta con la evolución del paro en la construcción, que se mantiene estable, en los 6.680 parados, similar al mes anterior, si bien también cayó la cifra del colectivo de aquellos que no trabajaron nunca, con 11.076, medio millar menos, informa lcal.

Por otro lado, en octubre se firmaron en la Comunidad 66.745 contratos, un 0,77% menos que en septiembre, con 519 por debajo de los suscritos en el mes anterior. A nivel nacional, por contra, se incrementaron un 0,31 por ciento, al signarse 4.309 contratos más, hasta un total de 1.396.514.

Menos contratos

Igualmente, a nivel interanual, tanto Castilla y León como el conjunto de España, registraron menos contratos firmados que en el décimo mes de 2022: 170 menos en la Comunidad (-0,25%) y 127.625 en el conjunto del país (-8,37 por ciento). De los 66.745 contratos firmados en la Comunidad, 25.481 fueron indefinidos y 41.264, temporales.

Por último, en relación a los beneficiarios de las prestaciones por desempleo, relativos a septiembre, dado que la cifra se refiere siempre al mes anterior, en Castilla y León alcanzaron las 64.065 personas, de las que 30.382 tienen una prestación contributiva, 30.209 un subsidio y 3.474 se benefician de la renta activa de inserción.

El paro baja, en la comparación intermensual, solo en la Comunidad de Madrid, un 0,06%. Por contra, sube en todas las demás. Los mayores incrementos se producen en Baleares, un 4,85% y 1.461 personas más, y Cantabria, un 3,61% y 1.104 más.

ACTUALIDAD ECONÓMICA



Nadia Calviño, vicepresidenta y ministra de Asuntos Económicos, conversa con Yolanda Díaz, vicepresidenta tercera y ministra de Trabajo en un Pleno en el Congreso. EUROPA PRESS

Cobrar el paro y trabajar a la vez

● El Gobierno quiere que las prestaciones sean compatibles con un salario para dar incentivos a volver al mercado laboral ● Junto al nivel de empleo, elevar la productividad es el gran reto de la legislatura

ALEJANDRA OLCES MADRID
El Gobierno en funciones está decidido a aprobar una reforma de las políticas activas de empleo en la próxima legislatura, si consigue reeditar el Ejecutivo de coalición, para conseguir que los 2,7 millones de desempleados que hay en el país tengan incentivos a reincorporarse al mercado laboral.

Lo confirmaron ayer tanto la vicepresidenta primera del Gobierno, Nadia Calviño, como el secretario de Estado de Empleo, Joaquín Pérez Rey. El punto de partida está en que parte de los parados que hay en España no encuentran alicientes para volver a trabajar mientras están cobrando la prestación: es decir, cuando están sin trabajar y cobrando el paro a veces rechazan puestos de trabajo por que consideran que les resulta más beneficioso mantener su tiempo libre y estar percibiendo una prestación, que destinar parte de la jornada a trabajar a cambio de un sueldo que en ocasiones no les parece suficiente. Ponen en una balanza ambas posibilidades y optan por el desempleo.

Esta es una de las razones que explican por qué habiendo casi tres millones de parados en el país, hay muchas empresas con vacantes sin cubrir que no encuentran trabajadores. ¿Cómo evitarlo? El Gobierno quiere seguir la recomendación que hizo la semana pasada la OCDE y hacer que las prestaciones por desempleo sean compatibles con un salario, de forma que una persona que esté cobrando el paro y a la que le ofrezcan un puesto de trabajo, pueda ingresar el primer mes el 100% de su nuevo sueldo más una parte de la prestación (por ejemplo, el 85%). Esa proporción irá bajando a medida que pasen los meses hasta que la prestación se deje de percibir, pero habrá un periodo de tiempo en el que el trabajador cobre

ambas. Tendrá así un acicate a aceptar el empleo, ya que sus ingresos se duplicarán por hacerlo.

«Está pendiente la reforma del nivel asistencial de empleo y ahí se prevé expresamente garantizar el subsidio de desempleo en compatibilidad con el trabajo. Hay muchas formas de hacerlo, pero habrá que establecer cuál es la más adecuada», apuntó ayer el secretario de Estado.

«Una de las reformas que están pendientes es la revisión de todos los instrumentos de políticas activas de empleo para, entre otras medidas, como hemos hecho con el Ingreso Mínimo Vital, crear incentivos al empleo y eliminar cualquier posible desincentivo. Es uno de los temas que tendremos que impulsar efectivamente en la próxima legislatura», confirmó también Calviño durante su intervención en una jornada organizada por la Asociación de Periodistas de Información Económica (APIE), en la que recaló que alcanzar el pleno empleo es uno de los retos de la legislatura.

Sobre la mesa también hay propuestas como endurecer las razones por las que un beneficiario puede perder el derecho a cobrar la prestación, como por ejemplo limitar el número de veces que puede rechazar una oferta proveniente del servicio público de empleo. La OCDE ya ha señalado a España como uno de los países menos estrictos de la UE y recomendó

EL IMPACTO DE LOS FONDOS EUROPEOS

0,5% DEL PIB. El Banco de España estima que del crecimiento que va a registrar el Producto Interior Bruto (PIB) este año, del 2,3% según su previsión, 0,5 puntos estarán asociados al despliegue de fondos europeos *Next Generation*. El impacto será similar al que se produjo en 2021 y algo inferior al de 2022 (de entre 0,7 y 0,8 puntos), según su estimación.

80% EJECUTADO. Es el porcentaje de ejecución del que presume la vicepresidenta primera, Nadia Calviño, sobre el total de fondos que ha recibido España hasta la fecha, es decir, unos 30.000 millones de euros, de los que 24.500 se han transferido a las comunidades autónomas.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

revisar estos criterios para reducir la tasa de desempleo.

SUBIR LA PRODUCTIVIDAD

Junto a la mejora de las tasas de empleo, España debería incrementar su productividad para conseguir reducir la brecha de renta per cápita que tiene con otros países de la UE. «La falta de convergencia en el nivel de renta per cápita con la Eurozona ha venido determinada, fundamentalmente, por la persistencia en el tiempo de dos deficiencias bien conocidas de la economía española: una baja productividad y una tasa de empleo reducida», recalca ayer Ángel Gavilán, director general de Economía y Estadística del Banco de España. La productividad lleva dos déca-

España es de los países menos estrictos al quitar la prestación

La brecha en renta per cápita se debe al empleo y a la productividad

das estancada en España y elevarla sería imprescindible para afrontar medidas como la subida del Salario Mínimo Interprofesional o la reducción de la jornada laboral que el Ejecutivo quiere aprobar por ley. Según Calviño, la productividad «está empezando a aumentar ahora», por las reformas estructurales aprobadas, y confía en que siga al alza gracias a nuevas políticas de cualificación, más inversión en capital humano y a la revolución tecnológica. «Nuestro objetivo es aumentar la productividad y que eso nos permita seguir mejorando los niveles salariales en nuestro país», lo que afectaría tanto al salario medio como al SMÍ «en tanto que debe mantenerse la relación del 60% con el primero».

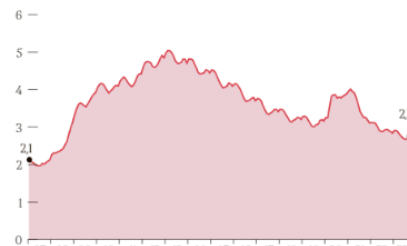
Además, si el Gobierno quiere reducir las horas trabajadas en el país sin que eso se traduzca directamente en una caída proporcional del Producto Interior Bruto (PIB), será necesario que la productividad crezca considerablemente, ya que la relación entre las horas de trabajo y el PIB es prácticamente equivalente.

En cualquier caso, Calviño entró ayer a la posibilidad de que el Gobierno reduzca por ley el tiempo máximo de trabajo de 40 a 37,4 horas sin negociarlo antes en el diálogo social, sabiendo que la patronal se opone frontalmente. «La complicidad y el marco de colaboración que hemos establecido con los agentes sociales ha permitido a nuestro país abordar un proceso de reformas y dar una respuesta a la guerra y la pandemia con paz social y en esta misma línea tenemos que seguir. El compromiso del Gobierno con el diálogo social es imparable y en esa misma línea vamos a seguir», asegura, pese a que el acuerdo entre PSOE y Sumar no menciona la opción de consensuarlo.

EL MERCADO LABORAL SE RALENTIZA EN OCTUBRE

PARADOS

En millones



AFILIADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL

En millones



EVOLUCIÓN DE LA AFILIACIÓN EN LOS MESES DE OCTUBRE

datos en miles



LOS SECTORES QUE MÁS GANAN Y PIERDEN EMPLEO



SECTORES QUE ENVÍAN MÁS FJOS DISCONTINUOS A LA INACTIVIDAD



FUENTE: Min. Seguridad Social y Min. Trabajo

JUAN C. SÁNCHEZ / EL MUNDO

El frenazo en el mercado laboral deja sin empleo a 84.300 personas

Es la suma de nuevos parados y fijos discontinuos que pasaron a la inactividad

A. OLCES MADRID

El mercado laboral español ha experimentado el peor octubre en ocho años: la creación de empleo se ha desacelerado hasta su menor ritmo desde 2015 (con 92.862 nuevos afiliados a la Seguridad Social, un 20% menos que en el promedio desde ese año), el paro ha crecido en 36.936 personas hasta los 2,75 millones de desempleados y, además, 47.300 trabajadores con contrato fijo discontinuo han sido enviados a la inactividad, aunque no computen en el paro, según los datos de Seguridad Social y Trabajo publicados ayer.

La desaceleración del empleo acompaña la ralentización que ya se está observando en la actividad —sobre todo en algunos sectores como el industrial— y va acorde al frenazo que está produciéndose en otros países comunitarios (ya en septiembre el número de parados subió en 95.000 personas en la UE, según los datos publicados también ayer por Eurostat, por el impacto de la debilidad de la demanda, la persistencia de la inflación y la mella que hace la subida de los tipos de interés en el consumo de los hogares y la inversión de las empresas).

«Se confirma la desaceleración del empleo», sentenció Puncas al conocer los datos. «La afiliación a la Seguridad Social se desacelera ligeramente en octubre, en línea con las previsiones tras los datos de la primera quincena. El cuarto trimestre arranca con una creación de empleo algo más débil que hace un año», apuntó Rafael Doménech, responsable de Análisis Económico de BBVA Research.

De los 21 sectores que monitoriza la Seguridad Social, en no ha caído la afiliación en octubre, lo que ha provocado un aumento del paro de 36.936 personas que han ido a apuntarse a las listas del Sepe. Se trata de un repunte modesto en comparación con el histórico para este mes (en 2019, por ejemplo, creció en 97.948 personas), pero esto se debe a que en el total no se computan los 47.375 fijos discontinuos que en octubre fueron enviados a la inactividad, según los datos de afiliación. La mayoría de ellos (44.041) trabajaban en la hostelería y fueron suspendidos por el fin de la temporada turística, mientras que 1.325 estaban empleados en el campo y 1.184 en suministro de agua y saneamiento. Esta pérdida fue compensada por los 65.778 fijos disconti-

nuos activados en la educación, que supusieron uno de cada tres nuevos empleos del sector pese a no ser un tipo de contrato apto.

En el marco de este enfriamiento del mercado laboral, el sector educativo fue el que salvó el mes con la creación de 191.154 nuevos empleos asalariados y 4.544 autónomos. Se trata de un repunte habitual para esta época del año, pero responde a un mal endémico del sector: el despido masivo de docentes y otros profesionales asociados al mundo académico en los meses de junio, julio y agosto para que sus empleadores (entre los que figuran también las Administraciones Públicas) se ahorren el pago de sus vacaciones. Una vez terminado el verano, septiembre, octubre y noviembre son meses en los que vuelven a contratarlos.

En esta ocasión, además de recuperar el empleo perdido, el número de asalariados del sector educativo ha crecido en unos 50.000 afiliados adicionales, pero se trata de un incremento sólo estadístico porque los servicios de empleo estaban clasificando a parte de estos trabajadores como empleados del sector público y ahora los categorizan como trabajadores del sector educativo.

Este repunte del empleo en el sector ha servido para compensar la pérdida de puestos que se ha producido

Ha sido el peor octubre desde 2015 en aumento de la afiliación

El 93% de los fijos discontinuos desactivados eran de la hostelería

en sectores vinculados a la temporada turística, como la hostelería (donde se ha prescindido de 50.316 trabajadores), y también a la caída de la afiliación en la sanidad, que responde a los contratos que se hicieron en verano para hacer sustituciones de personal que estaba de vacaciones. Para un único puesto coexistían dos afiliados (el que estaba de vacaciones y el sustituto), y al regreso del primero el segundo ha sido despedido.

La educación tira de un mercado laboral que ya exhibe síntomas claros de agotamiento

En octubre se crearon 93.000 empleos, el peor dato desde 2015, y prácticamente todos los nuevos puestos han sido ocupados por mujeres

LUCÍA PALACIOS

MADRID. El empleo sigue resistiendo en un clima adverso, aunque exhibe ya claros síntomas de agotamiento en esta recta final de año. La Seguridad Social vuelve a sumar afiliados en octubre pese a un entorno económico de fuerte incertidumbre, con ya no una sino dos guerras, una inflación que no termina de moderarse y unos tipos que suben y asfixian la economía de muchos hogares y empresas. Pero lo hace de forma mucho más débil y gracias, principalmente, a un incremento histórico en el sector de la educación, mientras el paro registrado esta vez no ha conseguido desafiar la tradición y vuelve a crecer en cerca de 37.000 personas, al contrario de lo que ocurrió de forma inesperada en los dos últimos años.

Octubre suele ser un mes en el que se crea empleo y así ha sucedido este año, aunque de forma bastante menos intensa que los ocho ejercicios precedentes. Concretamente, se sumaron 92.862 puestos de trabajo de media en términos originales, el peor dato desde 2015, y prácticamente todos ocupados por mujeres. El sistema vuelve a superar la barrera de los 20,8 millones de cotizantes que rebasó por primera vez el pasado mayo y perdió a finales de agosto. Lo hace con nuevo récord de afiliadas, que ya superan los 9,8 millones y suponen el 47% del total, según se desprende de los datos publicados ayer por el Ministerio de Seguridad Social.

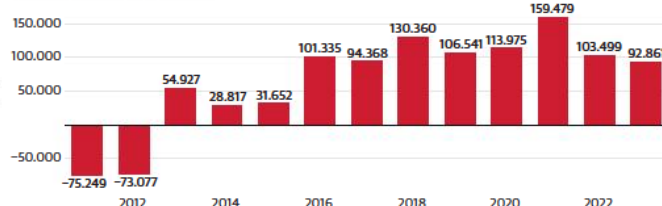
El ritmo de creación de empleo frena así levemente y se sitúa en una tasa interanual de 2,6%, solo una décima menos que en septiembre, cuatro décimas por debajo que hace un año y bastante por encima del alza del PIB. En el último ejercicio se han generado más de 533.000 puestos de trabajo, una cifra nada desdeñable pero inferior a los casi 600.000 de 2022 o los 700.000 de 2021.

55.000 profesores más

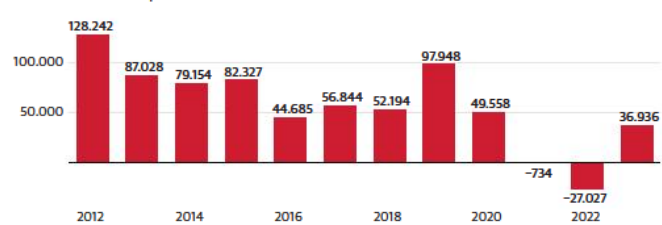
La educación ha sido el verdadero artífice de este nuevo impulso del mercado laboral a consecuencia del inicio del curso escolar. Es más, ha registrado un incremento histórico al sumar más de 195.000 trabajadores solo en octubre, que han conseguido compensar la destrucción que se ha registrado en muchas otras ramas, principalmente en la sanidad y en la hostelería.

El empleo crece en octubre pero menos que otros años

Variación mensual de la afiliación



Variación mensual del paro



Fuente: Gabinete Económico de la CS de CEOE con datos de la Seguridad Social

GRÁFICO R.C.

El paro vuelve a subir por tercer mes consecutivo en casi 37.000 personas y el total de desempleados se eleva a 2,75 millones

dad y en la hostelería.

Aunque es habitual que la afiliación en la educación crezca con fuerza en los meses de septiembre, octubre y noviembre para recuperar las fuertes pérdidas que sufre entre junio y agosto, lo insólito es que por primera vez se han creado en los dos últimos meses muchos más puestos de los que se evaporaron con las vacaciones de verano. Concretamente, en septiembre y octubre se sumaron más de 284.000 cotizantes a este sector, mientras que en verano se perdieron casi 230.000.

Más de un millón de trabajadores ya son fijos discontinuos

Casi dos años después de que entrara en vigor la reforma laboral, el Gobierno sigue sin desvelar esa estadística que prometió sobre cuántos fijos discontinuos están cada mes sin trabajar. Lo que sí se conoce es que, a día de hoy, hay



Una profesora dando clases en un colegio. I.M.

Dicha evolución significa que el curso escolar ha comenzado con 55.000 profesores más que con los que finalizó, sin que haya una razón clara para ello.

Desde el Ministerio de Seguridad Social explican a este periódico que en su mayor parte se debe

a que ha habido un traspaso estadístico de trabajadores de la educación pública, que en algunas comunidades autónomas estaban encuadrados en el epígrafe Administración Pública. Ese colectivo ha perdido 36.000 efectivos, pero aún así la brecha sigue siendo de-

más de un millón de afiliados que tienen este tipo de contrato intermitente debido a la estacionalidad de su actividad, lo que supone un 5% de todos los ocupados, según datos del Ministerio de Seguridad Social.

Desde el Ejecutivo quitan hierro a esta polémica y destacan que el objetivo de la reforma laboral, que era llevar a los trabajadores temporales a un marco normativo más estable

como el de los fijos discontinuos, se ha conseguido.

Además, Trabajo señaló ayer que a lo largo de este año se han conseguido transformar 55.000 falsos autónomos en indefinidos gracias a la labor de la Inspección. El ministerio defiende que no hay, por tanto, un fraude generalizado en torno a este contrato, sino que se usa para lo que «realmente debe utilizarse».

DESACELERACIÓN

20,81

millones de personas están cotizando a la Seguridad Social, 531.000 más que un año atrás. El ritmo anual de creación de empleo se ha frenado ligeramente en los últimos meses y ha impedido lograr el hito de rebasar por primera vez 21 millones de afiliados.

MENOS SANITARIOS

43.000

trabajadores ha perdido un sector clave como es la sanidad en apenas dos meses. Y lo hace en plena campaña de vacunación y precisamente cuando llega el mal tiempo, que suele ser propicio para la proliferación de enfermedades respiratorias.

masiado grande.

Lo que sí queda en evidencia es que este sector adolece de una elevada temporalidad, pues destruye empleo en vacaciones para volver a contratar en otoño, algo que no ha conseguido eliminar la reforma laboral. La nueva norma sí ha rebajado de golpe la temporalidad en las compañías privadas hasta situarla cerca del 14%, pero no está impactando nada en el sector público, donde un 30% de sus empleados son interinos, es decir, el doble que en las empresas.

Y mientras la educación se impulsa con fuerza, el otro gran sector público, la sanidad, ha perdido 43.000 trabajadores en los dos últimos meses. Ha sido en plena campaña de vacunación y ante la llegada del mal tiempo, propicio para la proliferación de enfermedades respiratorias.

En la otra cara de la moneda, una vez más el impulso del empleo no es suficiente y el número de parados registrados ascendió, por tercer mes consecutivo, en 36.936 personas. De esta manera, la cifra total de desempleados escala hasta los 2.759.404, 155.488 menos que un año atrás y la cifra más baja en este mes desde 2007. Cabe destacar, no obstante, que no se incluyen aquí los trabajadores fijos discontinuos aunque estén en inactividad, un colectivo que podría engordar la cifra de parados efectivos hasta superar los 3,3 millones al sumarse los ocupados de la hostelería que pasan a la inactividad.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

El Gobierno lanza otro control a los súper por 1.320 millones del IVA

Calviño encargará a la CNMC un nuevo examen a la conducta del sector en 2023

CRISTINA ALONSO MADRID
El Gobierno mantendrá el control sobre los supermercados, al menos, hasta final de año. El objetivo es vigilar que efectivamente trasladan a los precios finales la rebaja del IVA de determinados alimentos básicos que entró en vigor el 1 de enero y por la que el Ejecutivo calcula que los hogares se ahorrarán un total de 1.320 millones de euros en este ejercicio.

En principio, no estaba previsto que el Ministerio de Asuntos Económicos encargara a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) una actualización del primer y único informe que publicó el organismo el pasado mes de julio, en el que constató que los súper sí estaban trasladando a los precios la rebaja del IVA. Pero fuentes del departamento que dirige Nadia Calviño avanzan a EL MUNDO que se ha decidido encargar otro estudio.

El encargo todavía no se ha producido. Así lo indican desde la CNMC, donde, a fecha de hoy, «no hay previsión de actualizar ese informe». «La CNMC considera que apostar por mercados eficientes y competitivos es una herramienta esencial para ayudar a contener la inflación (también en el ámbito de los alimentos) y para proteger el poder adquisitivo de los hogares, en especial de aquellos con menores rentas», añaden desde Competencia.

Sin embargo, consultados al respecto, en el Ministerio de Asuntos Económicos sí adelantan que, «seguramente», se va a solicitar un nuevo informe, aunque evitan precisar en qué fecha. Para el Gobierno es clave conocer el impacto global de la medida sobre las traslaciones a precios en el conjunto del año, ya que las conclusiones emitidas por la CNMC en el informe de julio se basaron en datos de precios recopilados hasta el mes de mayo, es decir, no recoge ni la mitad del ejercicio.

Toda vez que el Ejecutivo ha prorrogado la medida hasta fin de año «su mantenimiento hasta el 31 de diciembre dependía de que la inflación subyacente se mantuviese por encima del 5,5% en septiembre y no bajado de ese nivel hasta octubre», resulta fundamental que Competencia vuelva a examinar si los supermercados han reflejado la rebaja fiscal en sus precios finales y esto ha permitido a los hogares ahorrarse esos 1.320 millones de euros prometidos.

En el informe de julio, la CNMC constató, a partir de los precios analizados en los diez principales gru-

pos de distribución minorista a nivel nacional (Alcampo, Aldi, Bon Preu, Carrefour, Consum, DIA, El Corte Inglés, Eroski, Lidl y Mercadona) entre diciembre de 2022 y mayo de 2023, que no había detectado «indicios sistemáticos de falta de traslación impositiva», dando así la razón a los supermercados, que vienen defendiendo desde que entró en vigor la medida que están actuando correctamente y sí están trasladando la rebaja del impuesto a los precios.

Sin embargo, los informes de seguimiento de la asociación de consumidores Facua sobre la evolución de casi un millar de alimentos afectados por la rebaja del IVA en ocho grandes cadenas de distribución (Alcampo, Aldi, Carre-

La CNMC constató que sí se estaba trasladando la rebaja a precios

El informe solo recoge datos entre diciembre de 2022 y mayo de este año

La mitad de la cesta afectada se ha encarecido, según Facua

four, Dia, Eroski, Lidl, Hipercor y Mercadona) revelan que más de la mitad de los productos analizados (en concreto, el 52,4%) han subido de precio con respecto al que tenían a principios de año.

Desde Facua insisten en que «según el real decreto ley por el que está vigente la medida, ninguno de estos productos puede subir de precio salvo que se produzcan incrementos de costes» y reclaman al Ministerio de Consumo, ante el que han presentado decenas de denuncias, que actúe ante «subidas de precios que vulneran las limitaciones establecidas en la legislación».

Facua exige al departamento que dirige Alberto Garzón que abra una investigación para determinar en qué productos se han producido incrementos en los márgenes de beneficio, algo expresamente prohibido en el texto legal por el que se aprobó la rebaja fiscal. Sin embargo, el Ministerio de Consumo defiende que no tiene competencias para ello.