



# Resumen de Prensa

martes, 21 de noviembre de 2023

Martes 21.11.23  
EL NORTE DE CASTILLA

| ESPAÑA | 5

## Los deberes del nuevo ministro en las conexiones de Valladolid

Las demoras en la Autovía del Duero y la Valladolid-León o la reclamación soterramiento serán los primeros asuntos sobre la mesa del exalcalde

SUSANA  
ESCRIBANO



VALLADOLID. Óscar Puente Santiago toma las riendas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La cartera desde la que se impulsan las infraestructuras y obras públicas abre para el exregidor de Valladolid y actual diputado una carpeta con asuntos pendientes en la provincia, en materia de carreteras y también de ferrocarril. En lo que respecta a las travесas, el nombramiento del socialista vallisoletano abre un frente de confrontación política con su sucesor en el Ayuntamiento, Jesús Julio Carnero, a cuenta de la reivindicación del soterramiento que el dirigente del PP resucitó en su camino a la Alcaldía.

Puente sustituye en el Gobierno de Pedro Sánchez a la catalana Raquel Sánchez, que deja una hoja de servicios para Valladolid aseada en cuanto a la variante de mercancías, pero insuficiente en lo que se refiere al asfalto, con la Valladolid-León con apenas reflejo en los Presupuestos Gene-

rales del Estado y la A-11 con déficit de ejecución de los presupuestos. A partir de aquí, estos son los cuatro frentes que se le abren a Puente en Valladolid en cuanto tome posesión como ministro.

El soterramiento como reivindicación de Carnero

Jesús Julio Carnero ya tiene a quien reivindicar el soterramiento. A Óscar Puente, un convencido de que la solución realista por presupuesto y calendario para diluir la frontera que las vías suponen entre el este y el oeste de la ciudad es la integración del trazado en la trama urbana a través de una veintena de pasos subterráneos abiertos, le tocará ahora lidiar con la exigencia de su sucesor en el Consistorio de Valladolid. La integración era la solución alcanzada por el Ministerio de Fomento en tiempos del Gobierno de Mariano Rajoy, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid y Adif hasta que Jesús Julio Carnero decidió resucitar el proyecto del soterramiento.

El nuevo ministro dispondrá de un frente más amable en lo que respecta a la nueva variante de mercancías ferroviarias, infraestructura bastante avanzada y clave para el desarrollo de la plataforma logística ligada al futuro Parque Agroalimentario que se proyecta en Valladolid, en la parte del término municipal que mira hacia Cabezón de Pisuegra.

El frente de la tuneladora no se ciñe solamente a Valladolid.



Obras de la Autovía del Duero entre Tudela y Olivares. A. OJOSNEGROS

También la alcaldesa de Palencia, Miriam Andrés, del PSOE, pone sobre la mesa la exigencia de soterrar el trazado ferroviario en la capital palentina. Las vías del tren atraviesan a la larga el mapa de las dos capitales, en un trazado kilométrico. Meterlo bajo tierra, en túneles, implicaría una inversión multimillonaria.

La eterna 'no' Autovía del Duero, la Valladolid-León y el tercer carril de la A-62

Y de la tuneladora a la asfaltadora. Las relaciones del Gobierno de España con Valladolid, en lo que respecta a autovías, son la historia de una decepción. Ahí está la A-11... Perdón, la Nacional-122. El desdoblamiento de este eje de comunicación entre Portugal y Cataluña, que atraviesa de oeste a este Castilla y León

es una obra eterna que lleva 36 años pendiente. Óscar Puente se hace cargo de un proyecto que se ha impulsado en los últimos años, pero de manera insuficiente. El tramo entre Tudela de Duero y Quintanilla de Arriba, adjudicado y en obras, acumula un retraso considerable en la ejecución de ese presupuesto. Y las movilizaciones en Peñafiel ante la peligrosidad de la travеса por el flujo continuo de camiones de gran tonelaje suman años de protestas.

A la Autovía del Duero, Óscar Puente suma entre los deberes que tiene por delante poner fin a años de olvidos presupuestarios para la Valladolid-León. La Nacional 601 que conecta Tierra de Campos (Medina de Rioseco, Villalón de Campos, Mayorga...) con la capital vallisoletana no pasa

en su trazado por la provincia del ámbito burocrático, con partidas mínimas que dan únicamente para informes y estudios informativos. A las dos infraestructuras anteriores se sumará el impulso al tercer carril en la Autovía de Castilla, la A-62, que desahogue el tráfico entre Tordesillas y Simancas y hacia los términos de Cigales y Dueñas.

El desafío del desarrollo del Corredor Atlántico

Si se abre el foco de actuación del nuevo ministro de Transportes desde su provincia al resto de la comunidad, Óscar Puente tiene por delante el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias y de logísticas del macroproyecto europeo del Corredor Atlántico. Es una iniciativa que se había centrado en infraestructuras en el noroeste de la comunidad, la parte más cercana a los puertos de mar portugueses y cantábricos por los que entran mercancías hacia la Unión Europea, pero desde la Junta se reclaman inversiones para todas las provincias de la comunidad. Eso extendería el reparto de fondos a provincias como Soria, Ávila y Segovia.

La Ciudad de la Justicia, una cuenta pendiente personal

No es un proyecto que dependa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pero la Ciudad de la Justicia de Valladolid es una iniciativa que ha abanderado el exalcalde socialista. El penúltimo episodio fue la bronca pública que mantuvo con la ministra Pilar Llop por el 'olvido' del proyecto en los últimos Presupuestos Generales del Estado.

Puente no será el responsable de asignar fondos para que despeguen las obras en el Colegio El Salvador, en el entorno de la Audiencia Provincial y el edificio que alberga los juzgados de Valladolid (no todos), pero se sentará en el Consejo de Ministros que debe decidir esas cuantías.

# Los desafíos de Puente en Castilla y León

**FELIPE RAMOS VALLADOLID**  
Muchos e importantes son los desafíos en Valladolid y Castilla y León que deberá afrontar el ex alcalde de Valladolid, Óscar Puente, como nuevo ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, sin duda una de las carteras clave de nuevo Gobierno de Pedro Sánchez, que resulta esencial para Castilla y León por las muchas infraestructuras que siguen pendientes, cuando no empujadas en la Comunidad y están en la cabeza de todos, Autovías del Duero, Valladolid-León y la Ponferrada-Ourense, la U de Olmedo y, por supuesto, los soterramientos de Valladolid y Palencia.

Desafíos de Puente con Castilla y León como nuevo ministro de Transportes y Movilidad Sostenible que pasan por acabar los empujados tramos de la Autovía del Duero en Valladolid, impulsar la Valladolid-León, el resto de la A-11, la U de Olmedo, la Ponferrada-Ourense y la recuperación de los soterramientos de Valladolid y Palencia, como exigen los alcaldes Jesús Julio Carnero y Miriam Andrés, respectivamente.

► **SOTERRAMIENTOS.** En ambos casos, en Valladolid y Palencia, al nuevo titular de la cartera de Transportes y Movilidad Sostenible se le presenta la patata caliente de decidir si mantiene las actuales integraciones ferroviarias o si, por el contrario, da un giro al actual convenio de integración y recupera los soterramientos de Valladolid, como reclama el actual equipo de gobierno municipal de PP y VOX, con su alcalde Jesús Julio Carnero a la cabeza, quien ya ha dejado claro que rechaza la integración, algo que ya le había expresado por carta a la entonces ministra de Transportes, Raquel Sánchez.

Y lo mismo sucede en el caso de la capital palentina, donde Miriam Andrés ya ha llegado a reunirse con el ministro, eso sí sin lograr la vuelta al proyecto de soterrar las vías. Habrá que ver qué decide ahora Puente, quien como alcalde ha sido un firme defensor de la integración, ante la inviabilidad del soterramiento, según sus palabras, por la deuda de 400 millones de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

► **U DE OLMEDO.** Otro de los proyectos esenciales para Castilla y León y, más concretamente, para Valladolid es la famosa U de Olmedo, la conexión de Valladolid con el AVE a Galicia, que ahora no tiene. Un proyecto que, precisamente, Puente recuperaba del cajón del olvido del Ministerio entonces de José Luis Ábalos y que, ahora, deberá relanzar como ministro. La construcción del bypass ferroviario de Olmedo, una ramal de 8 kilómetros que conectará las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia para evitar que el tráfico del AVE entre el no-

**EL MINISTRO DE TRANSPORTES DEBERÁ FINALIZAR LA A-11 EN VALLADOLID, IMPULSAR LA VALLADOLID-LEÓN, LA U DE OLMEDO, LA PONFERRADA-OURENSE Y AFRONTAR SI RESCATA LOS SOTERRAMIENTOS EN VALLADOLID Y PALENCIA**



Obras de la autovía del Duero en Valladolid, ayer en el tramo de Tudela de Duero. PHOTOGENIC

roeste y el norte-noreste del país tengan que pasar por la capital de España, se lanzaba tras un largo proceso que se remonta a 2005, con la adjudicación de la redacción del proyecto.

► **AUTOVÍA DEL DUERO.** El ya nuevo ministro de Transportes y Movilidad Sostenible tendrá, además, cuatro años de Legislatura para dar ese impulso definitivo de la A-11 y A-60. Dos autovías que son esenciales para la vertebración de Castilla y León y que suman años y años de incumplimientos y de promesas de plazos que se van al limbo. Lo primero que deberá llevar a cabo Puente como ministro será el concluir los empujados tramos en marcha de la Autovía del Duero en Valladolid, el Quitanilla de Arriba a Olivares de Duero y de Olivares a Tudela de Duero.

Dos recorridos que deberían estar ya finalizados y que apenas alcanzan el 44% de ejecución en el de Olivares-Tudela y no llega al 40%, en el que transcurre entre Quitanilla y Olivares. Y, lo que es peor, desde el Ministerio de Transportes hasta ahora se limitan a decir sólo el porcentaje de ejecución de las obras, sin dar una fecha ni siquiera aproximada para su finalización.

A estos dos tramos, que afectan directamente a la provincia vallisoletana, Puente deberá sumar ese impulso al resto de trayectos en marcha, en la provincia de Zamora, Ronda Norte-Ricobayo y Rico-

bayo-Fonfría; el de Castillo de la Vega en Burgos y el límite de Valladolid, y entre Burgos y Quintanilla de Arriba; el trayecto soriano, el de la Variante de El Burgo de Osma y San Esteban de Gormaz, Venta Nueva a Santiuste y la Variante de Aranda (Burgos) y la de Langa de Duero (Soria).

► **AUTOVÍA VALLADOLID-LEÓN.** En el caso de la Autovía Valladolid-León, una paralizada y olvidada autovía A-60 entre Valladolid y León que salta cuatro años después del cajón del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para una reactivación que vuelve a poner en marcha los procedimientos para esta importante infraes-

tructura de la Comunidad y que apenas cuenta con unos pocos kilómetros construidos y relegados a un papel puramente testimonial. Recientemente, se daba a conocer la aprobación por parte del departamento que dirige en funciones Raquel Sánchez del expediente de información pública de los dos tramos que unen Villanubla, La Mudarra y Medina de Rioseco, en Valladolid. Una autovía en la que se dejaba caducar el impacto ambiental, que ahora se reactiva.

► **PONFERRADA-OURENSE (A-76).** Y lo mismo puede decirse de la autovía Ponferrada-Ourense, la sempiterna A-76, que no termina de salir de los archivos del Ministe-

rio que ahora asume Puente, en los que las más de las veces duermen el sueño de los justos sin que nadie los relance. Ese será el reto de Puente, relanzar una infraestructura que lleva varias décadas de retraso y cuyos anuncios no pasan ahora de anuncios de trazado de sus tramos, en concreto el de Villamartín de la Abadía y Requejo, entre las provincias ourensana y leonesa.

► **A-12 YA-73.** Óscar Puente tiene el reto de agilizar los trámites de la A-12, entre Burgos y La Rioja, y la A-73, entre Burgos y Aguilar de Campoo. Los últimos Presupuestos Generales del Estado alargaban hasta 2027 la conclusión de la A-12, conocida como la autovía del Camino de Santiago. Los tramos que conectan Villamayor del Río, Villafranca Montes de Oca e Ibeas de Juarros que tenían partidas de un millón de euros. La previsión, en los siguientes años, es elevar las cuantías progresivamente en 15, 20 y 30 millones, respectivamente.

El Ejecutivo maneja un plazo similar para la A-73 que comunicará Burgos con Aguilar de Campoo y con Cantabria.

► **AUTOVÍA A-15.** En la provincia soriana, el desafío al que debe hacer frente el nuevo titular de la cartera de Transportes y Movilidad Sostenible es el que tiene que ver con el desarrollo de la A-15. Una autovía que apenas tiene avances administrativos. La A-15 entre Soria y Ágreda recibe una inyección de más de 100 millones de euros con la licitación de su tramo central. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) licitaba un contrato de obras, por importe de 116,5 millones de euros, para el tramo Puentesaúco-Villar del Campo de la autovía A-15 (Autovía de Navarra), en la provincia soriana.

Es sí, Puente siempre podrá presumir de ser el ministro que estrenaba la faraónica Variante de Pajares, que unirá Castilla y León con Asturias por Alta Velocidad y que llega tras 20 años de obras y un coste que supera los 4.000 millones de euros, con 2.000 de sobrecoste.

## Carnero ve en la elección de su predecesor una oportunidad para el soterramiento

**Carriedo: «Más allá de nombres, lo más llamativo es que las decisiones no se van a tomar en el Consejo de Ministros sino en Waterloo o en Suiza»**

**MARCO ALONSO**

VALLADOLID. «La valoración es positiva para la ciudad de Valladolid. Ahora tenemos la oportunidad de acometer una obra [el soterramiento] tan crucial, fundamental y esencial para todos los valliso-

letanos en colaboración con un vallisoletano». Así valoró el alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero, la noticia de que su predecesor en la alcaldía fuera el elegido para ser en ministro de Transportes y Movilidad.

Carnero deslizó que el amor que Oscar Puente tiene por su ciudad puede servir de acicate para que se lleve a cabo el soterramiento. «Él, que siempre ha expresado lo que quiere a la ciudad de Valladolid, tiene una oportunidad única de acometer la infraestructura más importante de la historia de la ciu-

dad a lo largo de todos los tiempos. Es una noticia muy buena, muy positiva», explicó Carnero con unas palabras que encontraron una rápida contestación por parte de los periodistas. Y es que, la pregunta en la rueda de prensa era obligada. «¿De verdad tiene la esperanza que se retome el soterramiento con un ahora ministro que ha hecho campaña por el 'no?», le consultaron. Y la respuesta de Carnero a esa cuestión que atacaba al eje de flotación de su discurso fue la siguiente: «Yo hago campaña por el 'SI' al soterramiento.

Más preguntas».

Otras preguntas fueron que si había llamado tanto a Puente como a Ana Redondo y la respuesta fue la siguiente: «He llamado a los dos y les he transmitido mi enhorabuena y la necesidad de trabajar juntos en aras de la consecución de los grandes proyectos que, como ciudad, tenemos en este momento de la historia», indicó para explicar después que espera seguir manteniendo una relación cercana con el nuevo ministro. «Me ha dicho que ya hablaremos, tendremos oportuni-

dad. Si que es cierto que ahora va a haber una contestación del ministro de Movilidad y las reuniones que sean necesarias con el alcalde de Valladolid. Yo había intentado hablar con la ministra de Transporte y Movilidad y no se me había dado la oportunidad de expresarme como alcalde de Valladolid. Entiendo que ahora, con un ministro de Valladolid que conoce muy bien esta casa, ese diálogo va a ser fluido. A ambos sólo nos mueve algo: el bien de las personas», explicó Carnero.

Por su parte, la teniente de alcalde, Irene Carvajal, de Vox, aseveró que para ella no era ninguna sorpresa la noticia. «Es una clara recompensa a dos personas que se han declarado sanchistas hasta la médula. No es sorprendente. Era algo que se barajaba en todas las quinielas», señaló Carvajal poco antes de pedir a Ana Redondo, su predecesora en la Concejalía de Cultura, lo siguiente: «Ahora que llega la Navidad, tengo el deseo de que, como profesora de Derecho Constitucional, vele por el cumplimiento de la Constitución», indicó Carvajal, que instó a la nueva ministra que «arregle toda la diarrea legislativa, término utilizado por la secretaria de Estado de Igualdad, a la que nos hemos visto sometidos durante cuatro años y que ha sido la causa de que cientos de agresores sexuales se hayan visto, tras la reducción de su condena, en la calle y que miles de agresores sexuales hayan visto reducidas sus condenas», apuntó.

Sobre la llegada de Puente a Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Irene Carvajal se mostró menos esperanzada que Carnero. «Que Puente llegue a este ministerio es inquietante porque no sé qué competencias asumirá en materia de Fomento. Es inquietante de cara a un proyecto de ciudad como el soterramiento. Espero que vuelva cambiar de opinión y que las administraciones implicadas rememos juntas para hacer un proyecto de ciudad que va a trascender los mandatos de todos los que estamos aquí», concluyó.

**Vadillo, «oportunidad única»**

Las reacciones también llegaron por parte de la Plataforma a favor del Soterramiento de la mano de su cabeza visible, Cecilio Vadillo. «Ahora no hay ninguna excusa



Carnero, ayer en una rueda de prensa en el Ayuntamiento. CARLOS ESPESO



María González Corral, consejera de Movilidad. **ICAA**

para no hacer el soterramiento. Oscar no puede decepcionar a los ciudadanos de Valladolid y esto abre una oportunidad única para acometer el soterramiento», aseguró Vadillo, que no ve ningún problema en el hecho de que Puentes haya reiterado en varias ocasiones que el soterramiento es inviable en Valladolid. «Últimamente se ha cambiado mucho de postura. Lo que era anticonstitucional, ha pasado a ser constitucional. Han ocurrido muchas cosas y en este sentido puede pasar algo parecido», concluyó Vadillo.

Por su parte, el portavoz y consejero de Economía y Hacienda de la Junta, Carlos Fernández Carriado, recordó a Puentes que en Castilla y León «tenemos muchas infraestructuras pendientes». «Ojalá se puedan abordar y se puedan llevar a cabo en todas y cada una de las provincias que lo demandan, ya que lo hacen con justicia porque llevan mucho retraso», dijo. El consejero portavoz recordó además que este último año, Castilla y León ha sufrido «especialmente» la reducción de inversiones del Estado, ya que solo se recortaron en dos autonomías, y una de ellas fue la Comunidad castellana y leonesa.

Aseveró ante el nuevo Gobierno que «de momento» lo que si se firmó es «incrementar las inversiones en una autonomía» y «más allá de los nombres, quizá lo más llamativo en esta ocasión es que las principales decisiones en España no se van a tomar en el Consejo de Ministros sino en Water-

tura del viaducto de O Castro en la A-6. Al mismo tiempo, también se refirió al mapa estatal de transporte y apuntó que en su borrador planteaba la suspensión de 346 paradas en la Comunidad.

A su vez, en materia ferroviaria la consejera de Movilidad consideró fundamental dar un impulso al AVE, plantear el soterramiento ferroviario en Valladolid, Palencia y San Andrés del Rabanedo e incrementar las frecuencias en algunas líneas. Por último, también hizo referencia a las inversiones aparejadas al Corredor del Atlántico. González Corral, que adelantó que en breve solicitará una reunión con Oscar Puentes, aseguró que es vital avanzar en estas infraestructuras para compensar el déficit que arrastra Castilla y León.

El secretario general del PSOE de Castilla y León, Luis Tudanca, destacó el «marcado acento» de la Comunidad del nuevo gobierno de Pedro Sánchez, tras elección de los vallisoletanos Oscar Puentes y Ana Redondo como ministros de Transportes y Movilidad Sostenible e Igualdad, y la continuidad de la leonesa Margarita Robles al frente de Defensa. «Son tres magníficas noticias para nuestra tierra», dijo Luis Tudanca en una declaración facilitada por el PSCyL.

**TESTIMONIOS**

**Irene Carvajal**  
Teniente de  
alcalde (Vox)



**«Que Redondo arregle toda la diarrea legislativa y vele por el cumplimiento de la Constitución»**

**José Antonio Díez**  
Alcalde de León



**«Choca un poco. Resulta un poco extraño el nombramiento de dos ministros de Valladolid»**

loo o en Suiza a través de unos verificadores, que van a ver en qué medida se van cumpliendo los compromisos asumidos para la gobernabilidad».

La consejera de Movilidad y Transformación Digital, María González Corral, espera que el próximo ministro de Transporte y Movilidad demuestre como castellano y leonés una «sensibilidad» con la Comunidad diferente a la que han venido manteniendo en los últimos años sus antecesores en el cargo, José Luis Ávalos y Raquel Sánchez. Además de felicitar a Puentes por su nombramiento, González Corral recordó los proyectos que como ministro tendrá que desarrollar en la Comunidad, como las autovías A-60, A-11, A-15, A-73, A-76, A-63 o la reapar-

**Valoración sindical**

También se pronunciaron los líderes sindicales de la comunidad. Así, el secretario general de UGT, Faustino Temprano, destacó la trayectoria política tanto de Oscar Puentes como de Ana Redondo, que conocen «perfectamente los deberes que tenemos aquí». El secretario general de CC OO Cyl, Vicente Andrés, se congratuló hoy de los nombramientos de los vallisoletanos Puentes como ministro de Transportes y Ana Redondo como responsable de la cartera de Igualdad. Andrés destacó la trayectoria de ambos como «garantía de nuevas políticas que repercutan en mejoras para esta comunidad autónoma».

Y fiel a la tradicional rivalidad entre León y Valladolid, el alcalde de León, José Antonio Díez, indicó que le resulta «un poco extraño» el nombramiento de dos ministros de Valladolid, aunque no cree que sea «algo que tenga preocupar». «Choca un poco, pero me importan los resultados, no de dónde sea la gente».

## VALLADOLID

### Valladolid ya borra los carriles bus y taxi de los puentes de Poniente e Isabel la Católica

**RAÚL RUANO VALLADOLID** Valladolid comienza el camino a su nueva movilidad con el borrado de algunos carriles bus y taxi. Unos trabajos que se prolongarán dos o tres semanas. Dichas obras comenzaron la semana pasada en la avenida Gijón. Los turismos volverán a circular en los tramos que discurren desde la avenida Miguel Ángel Blanco hasta el puente de Isabel la Católica, el de la plaza de la Universidad y López Gómez y el que va desde la avenida Gloria Puertes hasta el puente de Poniente. Unos carriles que estarán destinados a todo tipo de vehículos sin

ningún tipo de prioridad, no como ahora que los buses y los taxis tienen preferencia.

Para que el vehículo privado recupere este espacio se debe renovar el pavimento y cambiar las señalizaciones. Un proceso que el concejal de Tráfico y Movilidad, Alberto Gutiérrez Alberca, indica que durará «dos o tres semanas». En este espacio de tiempo deben renovar el pavimento y volver a pintar las marcas viales para el nuevo uso. Si bien, las obras avanzan a distintos ritmos. En los puentes de Poniente y en el de Isabel la Católica ya han borrado el carril exclu-

sivo de bus y taxi. En cambio, en la calle López Gómez continúa la antigua señalización vial.

Los conductores deberán esperar a que finalicen los trabajos para poder circular por estos nuevos espacios. «Los coches no pueden circular todavía. Hay que esperar al pintado y a que esté la señalización horizontal y vertical», detalla Alberca. De hecho, el concejal indica que aún no están listos «los cajetines para aparcar».

Pese a que la normativa está publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid, se debe esperar a las señalizaciones oportunas, tanto



Eliminación de los carriles bus y taxi en el puente de Poniente. J.M. LOSTAU

horizontales como verticales para que la circulación de coches comience por estas vías. El concejal apunta que en «dos o tres» semanas estarán, pero

con la vista al cielo. Este tiempo para el pintado y demás trabajos está condicionado a «la lluvia y a las heladas».

## Carriedo recuerda a las empresas que tienen 4 vías de apoyo al autoconsumo

El consejero inaugura la jornada 'Cómo descarbonizar la economía ganando competitividad con CEOE y Empresa Familiar'

**VALLADOLID**  
El consejero de Economía y Hacienda de la Junta, Carlos Fernández Carriedo, destacó ayer que las empresas de Castilla y León cuentan con cuatro vías de apoyo para impulsar un autoconsumo energético, que rebaje sus costes, aseguren su abastecimiento y les permita obtener la etiqueta verde de sus productos que se exige para acceder a algunos mercados.

Carriedo precisó que hay una convocatoria con casi 90 millones en ayudas para autoconsumo energético de las empresas, junto a otro fondo de Social para descarbonización dotado con otros 100 millones. El consejero recordó además el compromiso del presidente de la Junta, Alfonso Fernández Mañueco, con el autoconsumo en los polígonos empresariales, para favorecer el acceso de las empresas a este tipo de servicios, a lo que se suma también el PERTE para la descarbonización dotado con fondos de la UE. Todas estas líneas, sentenció,

constituyen una «buena oportunidad» en una autonomía que es «un sumidero de CO<sub>2</sub>» con una producción del 90 por ciento de la electricidad a través de fuentes renovables.

Carriedo participó en la apertura de la jornada 'Cómo descarbonizar la economía ganando competitividad', junto a los presidentes de CEOE y Empresa Familiar en Castilla y León, Santiago Aparicio y Pedro Palomo, respectivamente, y el delegado institucional en Castilla y León de Iberdrola, Miguel Calvo. El consejero portavoz remarcó que la descarbonización es «uno de los grandes retos de futuro» para las industrias, un elemento «básico» que «determinará en buena parte su competitividad».

En este sentido, destacó la reducción de costes que supone el autoconsumo junto a que garantiza el suministro en un «escenario geoestratégico de mucha dificultad, con problemas en el este de Europa y en el norte de África». Agregó que esos procesos fa-



Inauguración de la jornada sobre descarbonización. ICAI.

cilitan la etiqueta verde que es «imprescindible» para entrar en determinadas economías. «Menos coste, aseguramiento del abastecimiento y etiqueta verde son los elementos que están en juego cuando hablamos de autoconsumo energético», dijo.

El delegado institucional en Castilla y León de Iberdrola, Miguel Calvo, advirtió de que para avanzar en el proceso de descarbonización de la economía «es necesario cambiar el paradigma de la inversión en redes de distribución y transporte». «Hoy en día,

uno de los temas pendientes es avanzar en esa capacidad de mejorar las redes de distribución», dijo, con el reto de una llegada «hábil» de la energía al consumidor y la empresa.

El alto ejecutivo incidió en que eso permitirá que España se mantenga como un «buen país» en producción, para que «no esté en otros, sino que venga a aquí» para aprovechar la ventaja competitiva de contar con sol y viento y un plan de despliegue de la energía renovable «importantísimo» que «ya es una realidad».

## La economía recibe al Gobierno con ralentización del empleo y el crecimiento movido por la inercia

El mercado laboral sufre una «pérdida de impulso» según BBVA y Fedea, mientras el PIB aguanta en el tramo final del año pendiente de los precios

L. PALACIOS / J. CAMARERO

MADRID. El primer Consejo de Ministros de la nueva legislatura echará a andar mañana con una intensa agenda económica que no podrá esperar demasiado tiempo a materializarse: el futuro de las medidas de apoyo frente al alza de la inflación, la revalorización de las pensiones; o el nuevo Presupuesto del Estado para 2024. Y lo hará en un entorno económico de contrastes. Un país que sigue creciendo por encima de la media de sus socios europeos, aunque no puede obviar la crisis a su alrededor y un mercado laboral comprimido tras varios trimestres de creación récord de empleo marcan la agenda del Ejecutivo en los 40 días que restan hasta final de año.

El nuevo Gobierno de coalición no tendrá nada fácil cumplir el principal reto que se había marcado para esta legislatura: lograr el pleno empleo en el país que encabeza el paro en Europa, con más de 2,7 millones de afectados, el 11,8% de la población en edad de trabajar. Fue la gran promesa de Pedro Sánchez durante la campaña electoral, rebajar el desempleo hasta el 8%, pero la pérdida de dinamismo del mercado de trabajo en esta recta final del ejercicio hace aún más complicado conseguirlo. Incluso las predicciones realizadas por el hasta ahora ministro de Seguridad Social, José Luis Escrivá, desmontaron esta promesa antes de revalidar su estancia en La Moncloa.

Porque la economía española sigue creando empleo, también en esta segunda mitad del año, pero con mucho menos brío que antaño. Ese fuerte dinamismo que había mostrado el mercado

de trabajo en los dos últimos ejercicios tras la debacle de la pandemia, que sorprendía a propios y ajenos, parece haber llegado ya a su fin y ya estaría surgiendo un nuevo ciclo de mayor contención. Así lo advierten Fedea y el BBVA Research, que en su último informe alertan de «una pérdida de impulso» en la creación de empleo durante el tercer trimestre y en lo que llevamos del cuarto, «lastrada por la ralentización de la actividad económica». No obstante, está «en línea con el estancamiento del conjunto de la eurozona» y «no parece que vaya a ir a más», según el responsable de Análisis Económico de BBVA Research, Rafael Domenéch.

Sin embargo, se trata de una piedra más en un camino repleto de espinas. El mayor obstáculo

para conseguir el pleno empleo son los más de 1,1 millones de parados de larga duración que todavía hay en España (según datos de la EPA del tercer trimestre) y que cada mes más que pasan en el desempleo hacen más difícil su reincorporación.

El Gobierno tendrá que trabajar en impulsar la productividad, otro de los talones de Aquiles de la economía. La caída de la intensidad en el empleo ha reducido la productividad real por ocupado y la ha alejado del nivel pre-pandemia, según Fedea.

### Manos atadas, según S&P

Los inversores ya miran de reojo al nuevo Gabinete de Sánchez y advierten que «el fragmentado apoyo parlamentario» con el que cuenta «podría limitar su capa-

cidad de gobernar de manera efectiva y oportuna» y también «de abordar problemas económicos de más largo plazo», según sostiene S&P Global Ratings en un informe publicado este lunes. Entre otros retos, la agencia de calificación apunta a la consolidación presupuestaria, la resolución del déficit estructural de la Seguridad Social, el elevado desempleo y la implementación de reformas para desplegar el plan de recuperación europeo.

Los datos macroeconómicos están salvando un final de año que las casa de análisis preveían más aciago. Tras cerrar el tercer trimestre con un alza del PIB del 0,3% —una décima menos que en el segundo y otra inferior al primero—, el crecimiento aguanta por ahora con un alza del 0,6%,

según el termómetro periódico que elabora la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF). Los últimos registros del organismo —con fecha del 17 de noviembre— descartan por ahora una caída de la economía a pesar del contexto exterior.

Aunque resta mes y medio para el final del año, la del PIB puede ser una tabla de salvación para calcular las cuentas públicas del próximo ejercicio. Los nuevos Presupuestos deberán tener en cuenta la evolución de una inflación que sigue sin estar controlada. A pesar de la insistencia del Gobierno al indicar que es de las más bajas de Europa (3,5%), en realidad los precios suben en España por encima de la media europea, con un alza del 2,9% sobre todo por la energía.



Un trabajador de la construcción en plena tarea en una obra. **e. coeoss**

**ACTUALIDAD ECONÓMICA**

# Menos crecimiento y más reparto del empleo por reducir la jornada

Los expertos avisan de los perjuicios de bajar de 40 a 37,5 horas el trabajo semanal

**ALEJANDRA OLCESE MADRID**  
El nuevo Gobierno, nombrado este lunes, tiene previsto reducir la jornada laboral máxima permitida de 40 horas a 37,5 horas a partir de 2025 –con un estadio intermedio en 2024, en 38,5 horas–, una medida que de tomarse a espaldas del diálogo social y de manera generalizada para todos los sectores y empresas tendrá importantes consecuencias para la economía del país, según distintos expertos en macroeconomía.

El impacto en el crecimiento económico es la primera de ellas. Fuentes cercanas al Banco de España apuntan a que en ausencia de medidas complementarias para impulsar la productividad, reducir el número de horas trabajadas se traducirá directamente en una caída del PIB, ya que si somos capaces de producir lo mismo en un hora pe-

ro trabajamos menos horas, entonces produciríamos menos.

BBVA Research está trabajando precisamente en calcular el impacto directo que tendrá esta reducción en el PIB. Un equipo liderado por Juan Ramón García, economista principal para España de este servicio de estudios, ha calculado que si la jornada laboral se reduce de 40 a 37,5 horas en España se dejarán de trabajar en torno a 30 millones de horas a la semana. «La medida habría merecido una evaluación *ex ante* porque estamos hablando de un 5% del total de horas trabajadas en el país», señaló ayer en una presentación. Tanto él como Rafael Doménech, responsable de análisis económico de la entidad, precisaron que el impacto en PIB dependerá de si la medida se implementa con gradualidad.

El Gobierno ha trasladado que uno de los objetivos de reducir la jornada de trabajo, además de mejorar la calidad de vida, es incrementar la productividad (que seamos capaces de producir más en menos tiempo), los expertos sin embargo cuestionan que esto vaya a suceder, a la vista de la «la experiencia internacional». Florentino Felgueroso, experto de Fedea, explica que los países que tienen jornadas laborales más cortas es porque han conseguido aumentar su productividad y no al revés.

El recorte provocará incremento de costes laborales, lo que se traducirá en menor disposición de las empresas a subir sueldos y a salarios más bajos de entrada. Además, sólo proponer la medida puede llevar a las empresas a recortar costes, algo que sí mejoraría su producti-

vidad y que ya está detectando el equipo de laboral de Gómez Acebo & Pombo, que ha recibido muchas consultas sobre reestructuraciones para reducir costes ante las medidas previstas que supondrán un incremento de ellos (como la limitación de la jornada, la subida de los salarios, el endurecimiento del coste del despido, etc.), con lo que esperan más procesos el próximo año.

Otros expertos como Marcel Jansen, de Fedea, apuntan que la medida podría provocar más horas extra no remuneradas o que se reparte el empleo entre más personas. Mientras que Javier Blasco, director de Adecco Group Institute, considera que habrá una pérdida de entre 270.000 y 300.000 puestos de trabajo. «Si se convierte en obligatorio habrá empresas que se lo salten», avisa.