



Resumen de Prensa

martes, 09 de abril de 2024



El primer tren de Avlo que salió de la estación Valladolid-Campo Grande, ayer a las 15:50 horas. JOSÉ CARLOS CASTILLO

Valladolid estrena la alta velocidad de bajo coste: «He pagado solo siete euros»

Los primeros viajeros embarcan en los trenes de Avlo, con una frecuencia diaria que llega hasta Alicante

SERGIO GARCÍA RUBIO



VALLADOLID. Fuera de la estación todo parece igual. Los taxis no paran de entrar y salir, cargados con los vallisoletanos que vuelven a su ciudad. Los familiares se siguen agolpando fuera, en doble fila, con los intermitentes activados y el maletero abierto. Esperando. Con este panorama parece que es un día más en la estación de Valladolid-Campo Grande. Lo diferente está en el interior. La ciudad estrenó ayer la alta velocidad 'low cost', con el primer trayecto, realizado por un tren de Avlo que ha salido de la estación vallisoletana a las 15:50 horas con destino Alicante; una frecuencia que será diaria.

El primer tren 'low cost' de Valladolid salió desde la vía 2 de la estación y viajó prácticamente lleno, hasta Alicante solo quedaban asientos disponibles para los viajeros con movilidad reducida, si bien a última hora aún había espacio para viajar hasta Madrid.

«Ya he viajado antes en Avlo, desde Valencia. Pero nunca con parada en Valladolid. Suelo venir en AVE normal, pero ahora ya no. Este me ha costado siete euros, así que... Es que el resto son más caros», aseguraba Nerea Cerezo, que fue una de las viajeras que estrenó la línea, en su caso hasta Valladolid, pues se subió en Madrid. De su experiencia solo echa de menos una cosa. «Un único horario me parece poco. Pero por algo se empieza, deberían poner más», añade.

En el mismo tren, aunque ella «no se ha dado cuenta», también viajaron los jugadores del Real Valladolid, quienes fueron de los primeros en usar el nuevo Avlo. Lo hicieron desde Murcia, donde este domingo cosecharon una victoria ante el Cartagena. «El Pucela ha estrenado hoy el primer Avlo Murcia-Valladolid. ¡Los hay con suerte!», expresó el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Oscar Puente, en un mensaje publicado en la red social X. «Han venido con victoria. El tren del ascenso, el que nos va a llevar a primera», exclamaba Miguel Ángel Pérez, desde el hall de la estación.

Junto a él, un poco más con el tiempo encima y con la mirada fija en llegar al andén, está María Belén Fernández, quien estrena el tren de Avlo hasta Alicante. Ella destaca una cosa sobre todo. Lo mejor, el precio. «Un poquito más barato, que se agra-

dece —el billete hasta Alicante por este tren ha alcanzado los 65 euros—», explica. No ha tenido problemas con la frecuencia y en poco más de tres horas estará en la ciudad alicantina, donde va a visitar a su familia.

La salida del primer Avlo coincidió con la llegada de los pasajeros del siguiente tren, que sale de la misma vía. «¿Qué pasa hoy. Que era el tren gratis?», preguntaba uno de los viajeros. «No, pero casi. Siete euros a Madrid», le respondió una de las personas que se montaban en uno de los vagones.

Cambios en la estación

En el hall de la estación hasta sonaba extraño escuchar «Avlo. Destino, Madrid-Chamartín, Clara Campoamor». También a los revisores: «¿Alguien más para Avlo?». Habrá que acostumbrarse. Nuevas cosas que vienen acompañadas de la llegada de los trenes 'low cost'. Hay más. Por ejemplo, la estación se asemeja ahora más a un aeropuerto a causa de las nuevas tarifas que se incluyen en estos trenes. El equi-

En el primer tren Avlo Murcia-Valladolid llegaron los jugadores del Pucela, que venían de jugar y ganar en Cartagena

paje tiene sus limitaciones, en cantidad y en tamaño. Por ello, se ha colocado un soporte con las dimensiones de la maleta, para comprobar que no es más grande que lo estipulado por la compañía. Con el billete básico se incluye una maleta de cabina y equipaje de mano. Cabe destacar que también hay posibilidad de aumentar el número de bultos desde diez euros, en función de cuando se realice esta operación. En el momento del checkin el coste asciende hasta los 30 euros. El precio inicial ha sido de 65 euros hasta Alicante y Albacete, que se reducen hasta los nueve en el trayecto hasta Madrid.

Junto con las novedades físicas y sonoras en la estación, también hubo alguna anécdota más allá de la llegada de los jugadores del Real Valladolid en Avlo. Como fue la aparición de un tren de Ouigo en la vía 1, en el momento en que partía el de Renfe, aparentemente en pruebas.

El inicio de la alta velocidad 'low cost' en Valladolid es el primer paso que se dará este mes. La llegada de Avlo, que ofrecerá un trayecto diario a las 15:50 horas, tendrá otro en trayecto inverso que llega a la capital a las 15:18 horas. El tren circulará hasta Alicante, con salida a la misma hora y llegada al Mediterráneo a las 19:34 horas y que tendrá un trayecto inverso desde la ciudad alicantina a las 11:36 horas. También permite la posibilidad de conectar en el mismo tren con Murcia. Un total de tres horas y 42 minutos de trayecto. Es el primer paso, ya que la próxima semana, el día 18, Ouigo comienza a operar en Valladolid en la misma línea, con paradas en Segovia, Madrid, Albacete, Cuenca —desde el 1 de junio— y Alicante.

Carnero insiste a Puente con la información pedida hace un mes del soterramiento

EL NORTE

VALLADOLID. El alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero, insistió de nuevo al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Oscar Puente, que remita la información solicitada hace un mes, «necesaria para completar el análisis sobre el proyecto de soterramiento». En una nueva misiva le pide que traslade las instrucciones oportunas al presidente de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad para que desde el Ministerio envíen estos datos, según informó el Consistorio en un comunicado.

Entre otras informaciones relacionadas con el proyecto de soterramiento, se solicitó la memoria económica detallada; la base de precios de referencia que utilizó Adif en la elaboración de los presupuestos; el estudio que ha servido de base para determinar los análisis geotécnicos e hidrogeológicos; o los datos sobre los que se han realizado las estimaciones de tráfico y de viajeros de la estación.

El Ayuntamiento no ha recibido hasta el momento respuesta a la solicitud de documentación complementaria sobre el informe del soterramiento de Adif de 4 de marzo que realizó el alcalde hace casi un mes al secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible y presidente del consejo de administración de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., José Antonio Santano.

Por ello, ayer se dirigió a nuevo por carta al ministro para pedirle «que traslade las instrucciones oportunas y haga llegar desde su Ministerio la información solicitada, a la mayor brevedad».

Aclaraciones y documentos

En concreto, recordó Carnero a Puente, se solicita varias aclaraciones y documentos, entre las que se encuentran «explicitar» cuáles son los motivos que han llevado a eliminar del documento 'Estudio de Soterramiento Ferroviario en Valladolid (febrero 2024)' de Adif Alta Velocidad el detalle de fecha (día y hora) de verificación de la firma de los ingenieros que suscriben el mismo y los correspondientes anejos.

También está pendiente de envío la parte de la integración urbana en superficie. Por último, Carnero demanda la relación de los diez arquitectos que han participado en la elaboración del estudio.



Salida del primer Avlo de Renfe desde la estación de Campo Grande de Valladolid. PHOTOGENIC

Valladolid estrena el AVE 'low cost' de Renfe

El primer Avlo sale de la estación de Campo Grande hacia Madrid y Alicante en su viaje inaugural muy aplaudido por los usuarios que aseguran que «ya era hora de que bajaran los precios»

MIGUEL Á. CONDE VALLADOLID
Hora punta en la estación de Campo Grande. Mucho bullicio de viajeros que se disponen a coger un tren ya sea por trabajo, ocio o estudios. En cualquier caso, la terminal fue testigo de la primera salida del Avlo en la ciudad. Y es que el servicio 'low cost' puesto en marcha por Renfe vende sus billetes por un precio que parte de los 7 euros. Una cantidad muy competitiva que los usuarios destacan y aplauden. En concreto, Renfe vendió para este trayecto un total de 19.529 tickets, de los cuales 5.000 tienen como destino u origen la estación de Campo Grande. Avlo se estrena en la ciudad y recibe los aplausos de los usuarios que han optado por esta opción. Este primer viaje tuvo lugar el pasado lunes 8 de abril, siendo además el primero de toda Castilla y León.

Y es que los consumidores se muestran satisfechos de que Avlo haya llegado a la ciudad del Pisuerga, aunque de momento el trayecto solo sea hasta Alicante para la línea proveniente desde el Campo Grande, y desde Murcia para la línea con destino Valladolid, eso sí, con parada también en Alicante. La gran mayoría de pasajeros que han optado por adquirir uno de estos pasajes han sido gratamente

sorprendidos a la hora de realizar el pago. Uno de los pasajeros, veterano y curtido en varios viajes en el trayecto de Madrid a Barcelona, asegura que, aunque solo transite hasta Madrid, «salía muy bien a esta hora y eran 7 euros». Además, recalca que él «no tenía ni idea». «Ha sido casualidad, de hecho, yo no tenía ni idea, pero sí que tenía obligación de volver hasta Zaragoza. Entre las ofertas que me salían, esta era la mejor», cuenta. También añade que, por el precio que tienen los billetes, sí que volverá a escoger esta opción reducida, aunque todo depende de la comodidad del viaje.

Como él, han sido muchos los pasajeros que han optado por montarse en el Avlo por la misma razón. Otro de los viajeros se enteró de la existencia de Avlo en el mismo momento de adquirir el pasaje, y el precio fue la razón determinante por la que lo ha escogido, además del horario disponible. «Este tren es la primera vez que lo cogí, lo vi en la página web, que era más barato, y me venía mejor horario y lo cogí», asegura. Además, cuenta que repetirá siempre y cuando los precios reducidos se mantengan y los horarios sean flexibles y se adapten a sus necesidades. «Siempre que pongan precios

asequibles y buenos horarios, bien, para mí es lo determinante», cuenta.

Uno de los usuarios entrevistado viaja por trabajo, y cuenta que compró el billete «por que nos coincidía el horario bien». En cuanto a los precios, el pasajero aplaude la medida y asegura que «ya era hora de que bajaran un poco», aunque sí que apunta que la línea Valladolid-Alicante se ve un poco reducida para las necesidades de algunos. «Vería mejor que ampliaran, nosotros vamos a hacer enlace a Madrid para luego ir a Barcelona», afirma.

Los jóvenes también se ven beneficiados por los bajos precios. Una de las pasajeras, que viaja por estudios, admite que tampoco sabía de la existencia de esta opción a precio reducido, y que se enteró en la misma página web, por lo que optó a comprarlos. Para ella, la medida será muy beneficiosa ya que hace los viajes en tren sean «más accesibles para todo el mundo» y destaca que «además es un medio de transporte sostenible, y yo creo que es más fácil viajar». En cuanto a una ampliación de las combinaciones posibles, la pasajera ve positiva una posible implantación ya que, para ella, «la gente viaja mucho en tren por trabajo, estu-

dios, entonces estaría muy bien que lo ampliaran».

Otro joven cuenta que tiene un viaje programado para Italia, y que al meterse en la web para adquirir el pasaje, «era la opción más económica y dije, pues este». Ve bien que Renfe promueva este tipo de opciones más económicas «sobre todo para gente joven, para poder viajar por ahí y moverse además sin tener que usar vehículos particulares». Además, para él, una ampliación de las líneas provenientes de Valladolid podría tener beneficios directos hasta para el turismo. «Igual otras zonas de España no tendrían tanto turismo que sí, por ejemplo se hace esta opción más abierta. Yo creo que recibirían más turistas», afirma el joven. Justo antes de entrar al tren, añade que este tipo de opciones económicas son buenas para el mercado y tendrían un efecto positivo a la hora de ampliar la disponibilidad de otras opciones. «La competencia siempre es buena para el mercado, hace que bajen los precios y haya más disponibilidad para todos para viajar», finaliza.

En términos generales, los usuarios se ven muy satisfechos de que la opción de bajo coste de Renfe haya llegado a Valladolid. Sin embargo, Avlo tendrá que competir

con Ouigo. De hecho, la marca francesa es la causante de que Renfe haya puesto a la venta billetes desde 7 euros que incluyen un equipaje de mano y una maleta de cabina. Por su parte, Ouigo pone a la venta billetes con una tarifa básica ampliable, en cuestión de equipaje y de servicios que el pasajero quiera contratar como es el caso de los asientos XL, con un precio que parte desde los 9 euros. La competencia está servida y los usuarios lo celebran.

Por el momento, la estación Campo Grande verá salir diariamente el Avlo a las 15:30, con llegada a las 19:34 a Alicante. El regreso se realizará desde la estación de Murcia, en la que saldrá a las 10:32 y llegada a la capital valliuletana a las 15:18. Cabe destacar que la puesta en marcha de este nuevo servicio de alta velocidad coincide con la nueva fase de ampliación de la estación Madrid Chamartín Clara Campoamor, lo que obligado a Renfe a reorganizar los servicios que tienen su origen o destino en la estación madrileña, y que conectan con el norte y el noroeste. Sin embargo, este nuevo servicio queda ya incorporado de forma permanente a la oferta de la compañía ferroviaria más allá de julio, fecha prevista para finalizar las obras.

VALLADOLID

Nueva carta de Carnero a Puente para que aclare su estudio sobre el soterramiento

El alcalde insiste en conocer la memoria económica detallada de informe que presentó el ministro / El Grupo Socialista tacha de «nueva pantomima» la petición del regidor

VALLADOLID Primero escribió una carta al secretario de Estado de Transportes, José Antonio Santano, pero al no responder, el alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero, remitió ayer la misma misiva al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, para pedirle aclaraciones y documentos del estudio del soterramiento que presentó el exalcalde en febrero pasado y en el que concluyó que no era posible rescatar el proyecto por su eleva-

vado coste y sus dificultades técnicas. Carnero dijo que escribiría una carta cada lunes al ministro hasta que le recibiera para hablar del soterramiento y ayer le envió una misiva para reiterarle la petición de información solicitada hace un mes, que el regidor considera «necesaria para completar el análisis sobre el proyecto de soterramiento».

El alcalde pide al ministro que traslade las instrucciones oportunas al secretario de Estado y también presidente de la Sociedad Valladolid Alta Veloci-

dad para que desde el Ministerio envíen estos datos.

Entre otras informaciones relacionadas con el proyecto de soterramiento, se solicitó la memoria económica detallada; la base de precios de referencia que utilizó Adif en la elaboración de los presupuestos; el estudio que ha servido de base para determinar los análisis geotécnicos e hidrogeológicos; o los datos sobre los que se han realizado las estimaciones de tráfico y de viajeros de la estación de

Valladolid. Es, en esencia, lo mismo que vuelve a pedir ahora, aunque también solicita que expliquen los motivos que han llevado a eliminar del documento 'Estudio de Soterramiento Ferroviario en Valladolid (febrero 2024)' de Adif Alta Velocidad el detalle de fecha (día y hora) de verificación de la firma de los ingenieros que suscriben el mismo y los correspondientes anejos. La carta contiene siete puntos y en el segundo Carnero pregunta quién encargó el estudio a INECO, en qué fe-

cha, con qué alcance, cual ha sido su coste y cuánto tiempo han dedicado.

En el punto tres, el alcalde reclama la memoria económica detallada (con unidades de obra, precio unitario y mediciones de cada uno de los capítulos referenciados). «Dado que en el documento remitido consta únicamente un resumen por capítulos de obra civil y vía y unos presupuestos globales, que requieren un conocimiento detallado», señala. Asimismo, se requiere la base de precios de referencia utilizada para elaborar los presupuestos.

Además, se solicita copia del estudio geotécnico u otros estudios que ha servido de base para determinar para determinar los análisis geotécnicos e hidrogeológicos.

En cuanto al anejo 2, Prognosis de demanda Estación de Valladolid, el regidor solicita copia de los estudios que han servido de base para su elaboración, así como la metodología de cálculo y los datos de base sobre los que se han realizado las estimaciones de tráfico y de viajeros de la estación de Valladolid, incluidas las previsiones detalladas por operadores derivadas de la liberalización ferroviaria.

Entre los documentos que se reclaman está también el envío la parte correspondiente a la integración urbana en superficie, «dado que el documento presentado por el ministro y la directora general de Planificación, Estrategia y Proyectos de Adif lleva por título 'Integración VS Soterramiento', con memoria descriptiva, memoria constructiva, cronograma detallado de plazos, presupuesto detallado de las actuaciones, equipo redactor y fechas de elaboración y encargo».

Por último, Carnero insiste en su petición para conocer el nombre de los diez arquitectos (con indicación de su especialidad) que han participado en la elaboración, según las afirmaciones realizadas por el ministro y la directora general de Planificación, Estrategia y Proyectos de Adif en la presentación del estudio en Valladolid.

El portavoz del Grupo Municipal Socialista, Pedro Herrero, interpretó el envío de la carta como «un nuevo intento (del alcalde) de confundir a los ciudadanos» y recordó, en una nota, que «sorprendentemente, Jesús Julio Carnero hoy (por ayer) no tiene ningún acto en la agenda de alcalde de Valladolid, algo que sucede con frecuencia», por lo que preguntó «¿Desde dónde ha remitido la carta al ministro de Transportes? «Si como otros días, Carnero no tiene ningún acto como alcalde y por el contrario, está en el Senado, sería conveniente que diga la verdad. Los ciudadanos tienen derecho a saber dónde está su alcalde, si en Valladolid o en Madrid, y si está defendiendo los intereses de la ciudad o intereses partidistas», señaló Carnero.

Para el portavoz socialista es «una nueva pantomima, una escalada en su farsa de vender el soterramiento como algo viable, cuando la realidad es que este proyecto es inviable» y pide a Carnero coraje para decir a los vecinos «la verdad», al tiempo que le insta a «abandonar su estrategia de echar la culpa al ministro y cuestionar a los técnicos que llevan décadas trabajando en el Ministerio con gobiernos de diferente signo político».

Martes 09.04.24
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 5

Circular y Arco de Ladrillo, alternativas ante el corte hoy del túnel de Labradores

El cierre supone el inicio de la reforma integral del paso, que durará unos siete meses

J. A.

VALLADOLID. El subterráneo de San Isidro, que desemboca en la plaza Circular, y el paseo de Arco de Ladrillo, a través de Farnesio, serán, a partir de este martes, las alternativas de tráfico más cercanas para salir del barrio de Delicias hacia el centro ante la clausura del túnel de Labradores du-

rante unos siete meses. Fuentes del cuerpo municipal informaron que los operarios de la empresa Marco Infraestructuras, encargados de la reforma integral del viejo vial bajo el canal del tren, tenían previsto tomar la zona a partir de las 10:00 horas con el objetivo de evitar molestias en los desplazamientos laborales matinales.

El corte afectará a la propia calle Labradores desde Nogal y se prolongará hasta la altura de la salida del túnel de Panaderos (entrada al barrio) en su confluencia con la avenida de Segovia. Así,

Accesos al centro desde Delicias

Corte palmificado desde el 9 de abril



está zona quedará vedada a los coches, que hasta ahora circulaban por un carril central del paso inferior solo en dirección al centro. En el caso del pasaje peatonal, la obra no le afectará y se mantendrá abierto, aunque hay intención de remozarlo en un futuro.

Desde el gabinete de comunicación de la Policía explican que normalmente es la zona de la Circular la que más se suele resentir cuando en otras ocasiones se ha cerrado el túnel de Delicias. También se suelen modificar las fases semaforicas con la intención de dar mayor fluidez a la circulación cuando se afrontan obras de este calado.

Con un presupuesto de 2,7 millones de euros, la ampliación del túnel de Labradores completará la intervención en este entorno dentro del plan de integración ferroviaria.

Asaja pide el arranque de viñedos para equilibrar oferta y demanda en Rueda

La organización plantea destilar los excesos de producción y achaca el problema a una «elevada superficie vitícola», tras crecer hasta las 20.232 hectáreas desde 2013, un 65%

VALLADOLID

Asaja propuso un paquete de medidas de choque que permitan equilibrar la oferta y demanda en la DO Rueda, por la «elevada superficie vitícola» en esta zona de la provincia, según denunció la organización en un comunicado; y entre las que se encuentran el arranque de viñedos y destilar los excesos de producción. En las últimas campañas, la situación y rentabilidad económica del sector en la DO ha «sufrido un grave deterioro, especialmente en lo que concierne a las explotaciones vitícolas».

Detrás de este comportamiento se encuentra «la continúa bajada de precios de la uva, que conlleva la pérdida de rentabilidad, habiéndose alcanzado precios sensiblemente por debajo de los costes de producción». «Las expectativas no son nada esperanzadoras. A pesar de la positiva evolución del mercado de vino blanco, que gana cuota respecto al mercado de vinos tintos, existe un fuerte desajuste entre la producción y la comercialización, que tardará años en equilibrarse si no se adoptan medidas que lo propicien», comentó.

A juicio de Asaja, la «nefasta política de plantaciones incontroladas ha originado un potencial productivo muy por encima de su capacidad comercial, de manera que existen unos elevados excedentes de uva, sin siquiera capacidad de ser elaborados y almacenados por las bodegas acogidas», por lo que tienen que ser destinados a otras fuera de la DO, principalmente de Castilla-La Mancha.

La superficie de viñedo ha pasado de 12.250 hectáreas en el año 2013 a 20.232 en 2021, lo que supone un incremento de 8.000 hectáreas en tan solo ocho años (+65 por ciento). A mayores, estas plantaciones cuentan con importantes avances técnicos (material vegetal seleccionado, espalderas, riego por goteo...) y en consecuencia



Vendimia nocturna en la D.O. Rueda. ICAI.

poseen un alto potencial productivo. Por todo ello y con el fin de proteger la rentabilidad de las explotaciones vitícolas, Asaja ha presentado al consejero de Agricultura y Ganadería y Desarrollo Rural, Gerardo Dueñas, un Plan de choque con 12 medidas para equilibrar la oferta y la demanda y dos para mejorar la rentabilidad.

La primera es «el arranque de viñedos», de manera a como se ha actuado en Burdeos. La segunda es la «obligación de destinar a destilación todo o parte de los excesos de rendimientos». Estos excesos suponen que un importante volumen de vino blanco producido con las uvas con derecho a DO se destine a otros vinos (VTCYL, vinos varietales o vinos de mesa) que «hacen competencia al propio vino con

DO y reducen la necesidad de compra de uva». Asaja también propone «una disminución temporal de los rendimientos de producción por hectárea admitidos por la DO, como máximo el 15 por ciento». Esta medida precisaría de un control eficiente de los excesos de rendimientos por parte de los servicios de inspección del Órgano de Control, así como su aplicación exigiría asegurar mejores precios de la uva para garantizar la rentabilidad. Esta medida debe ir acompañada de alguna de las dos medidas anteriores. Otra medida plantea la «disminución temporal de los rendimientos de extracción mosto-uva por hectárea admitidos por la DO». Debe ajustarse el rendimiento de transformación de este producto que en la actualidad

es del 72%. Además, pide al consejero de Agricultura «seguimiento y actualización anual de los costes de producción de uva en la DO Rueda por la Junta de Castilla y León» y «mayor control y seguimiento del cumplimiento de la Ley de la Cadena Alimentaria». La séptima propuesta se refiere a «aplicar criterios de condicionalidad por parte de la Junta para la concesión de determinadas ayudas a las bodegas». Asaja insta a que las diferentes líneas de ayudas para las bodegas «estén condicionadas al cumplimiento de ciertos criterios, como que los precios de la uva que pagan a los viticultores en los contratos estén por encima de los costes de producción, o que la liquidación del precio de la uva se realice antes del 31 de diciembre».

ACTUALIDAD ECONÓMICA

Mínimo histórico de empleados industriales: 13%, a la cola de la UE

Sólo dos de cada 100 puestos creados tras la pandemia han sido en este sector

ALEJANDRA OLCESE MADRID
El peso del empleo industrial sobre el total de ocupados en el país ha bajado en 2023 hasta el 13,29%, mínimo histórico, después de que desde el año 2019 sólo un 2,4% de los puestos creados en España se hayan producido en este sector: 29.800 nuevos empleos de los 1,22 millones de puestos creados, según la EPA.

El peso del empleo industrial en España lleva años en declive: llegó a suponer un 20,5% del total a finales de los años 90 -uno de cada cinco trabajadores lo hacían en este sector-, pero después bajó al 15,8% en el año 2008 y, tras la Gran Recesión, ha seguido reduciéndose hasta situarse en el 13,4% a cierre del año pasado, con 2,79 millones de empleados.

Esto deja a nuestro país como el octavo de la Unión Europea con menos proporción de empleados trabajando en el sector. Los datos de Eurostat muestran que sólo en Luxemburgo, Países Bajos, Malta, Grecia, Chipre, Francia y Dinamarca la industria tiene menos proporción de empleados. De media, en el conjunto de la UE la industria emplea al 15,4% de los trabajadores; siendo República Checa el estado con más proporción, del 27,5%. Aunque en el conjunto de la Unión, el empleo industrial también ha ido perdiendo peso -pasó del 19,9% en el año 2000 al 15,4% en 2023-, la brecha existente entre España y la media comunitaria se ha triplicado en este periodo. Desde 2019, sólo un 2% de los puestos creados han sido

en la industria: 29.800 de los 1,22 millones de nuevos empleos. No sólo ha caído la proporción de trabajadores empleados en la industria, sino que el país cuenta con un 27% menos de empresas industriales que en 2008, según datos recopilados por la consultora Robert Walters. «La tendencia a largo plazo es de deterioro y reducción del número de empresas. La mayor parte de las compañías industriales son pequeñas empresas repartidas por todo el territorio nacional. Solo hay 6.000 empresas industriales con más de 50 empleados, pero ocupan a casi el 55% de los profesionales del sector», recogen en el informe *Industria y Empresa Familiar*, compartido con EL MUNDO.

A finales de los 90, uno de cada cinco empleos estaba en la industria

El país tiene un 27% menos de empresas en este sector que en 2008

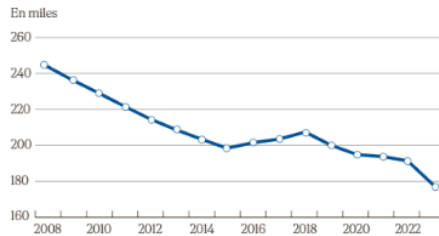
Esta caída del empleo industrial, en favor de los servicios, ha sido paralela a una pérdida de la contribución del sector al Producto Interior Bruto (PIB). Los datos de Contabili-

LA INDUSTRIA PIERDE IMPORTANCIA EN ESPAÑA

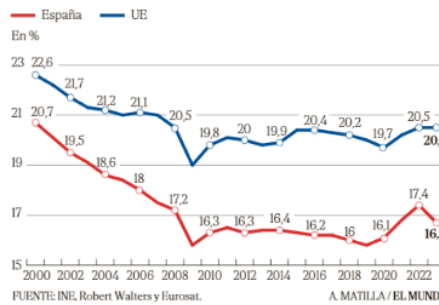
EVOLUCIÓN DEL PESO DEL EMPLEO INDUSTRIAL



EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS INDUSTRIALES



EVOLUCIÓN DEL VALOR AÑADIDO BRUTO DE LA INDUSTRIA



FUENTE: INE, Robert Walters y Eurostat.

A. MATILLA / EL MUNDO

dad Nacional del INE demuestran que el Valor Añadido Bruto de la industria se encuentra a cierre de 2023 un 1,1% por debajo del nivel prepandemia y un 6,7% por debajo del de 2007.

Aunque en lo que va de siglo el PIB industrial ha fluctuado en España en consonancia con la media europea, la brecha se ha ido ampliando poco a poco: de la distancia de 1,9 puntos

que había en el año 2000 hemos pasado ahora a una de 3,8 puntos. Además, 2023 ha sido un punto de inflexión en esta evolución pareja, ya que mientras el VAB industrial en la media de la UE se ha mantenido, en España ha sufrido un retroceso. No es casualidad que esta pérdida de importancia de la industria en el empleo y en el PIB se produzca en un contexto en el que la inversión no consigue recuperarse y todavía se encuentra por debajo de los niveles prepandemia. «En España, la inversión está todavía 3 puntos por debajo del nivel de 2019, mientras en el resto de Europa ha seguido creciendo. Esto es lo más preocupante de la economía española ahora mismo», resalta ayer mismo Carlos Ocaña, director general de Funcas.

«El impacto socioeconómico del desarrollo e impulso del tejido industrial y familiar es de gran magnitud. Tan grande, como el coste de oportunidad que tiene no desarrollarlo y que actualmente ya estamos sufriendo. La actividad industrial contribuye a la creación de valor añadido, inversión en capital e innovación. La industria permite, por ejemplo, abrir las puertas del mercado global a una pequeña región gracias a una pequeña compañía. Estas empresas actúan como elemento vertebrador de la riqueza, pero para ello, necesitan más apoyo y menos trabas burocráticas para conseguir más dinamismo y capacidad de inversión. Solo así podrán ob-

El PIB industrial está un 1,1% por debajo del nivel prepandemia

La ralentización del sector influye en el frenazo de la inversión

tener mayores ingresos, atraer talento y aumentar su competitividad», apunta Guillermo Sáez, responsable de Talento, Estudios de Mercado y Compensación de Robert Walters.