



# Resumen de Prensa

jueves, 18 de abril de 2024

## Adif envía a Carnero la documentación que pidió, gran parte de ella ya disponible

El informe económico incluye el precio de algunos costes y el geológico está en manos de los socios de Valladolid Alta Velocidad desde 2007

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. José Antonio Santano, secretario de Estado del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha respondido a las cartas que Jesús Julio Carnero ha enviado al ministro, Óscar Puente, en los últimos meses. Especialmente a partir de la presentación del estudio de Adif que aconsejaba el soterramiento de las vías en Valladolid y aconsejaba optar por una integración ferroviaria a la que el Ministerio incluso añadía algunas mejoras. Santano ha remitido un documento con enlaces a toda la información solicitada por el alcalde y de ella se deduce que gran parte de la información que se solicitaba ya estaba disponible públicamente.

Es el caso de la firma de los ingenieros responsables del estudio de Adif. «El estudio y sus correspondientes anejos incluyen la firma de los técnicos que los suscriben», asegura Santano en su carta al alcalde. Admite, eso sí, que no figura el detalle de la fecha, que habitualmente incluye día y hora de la firma, porque «se ha utilizado la configuración de la aplicación digital de portafirmas digital, lo cual no significa que se haya eliminado dicho dato» de los documentos. Se ofrece a enviárselo también si tiene alguna duda al respecto.

Otro de los documentos que solicitaba el alcalde de Valladolid era la justificación económica de



Una máquina, en los recién reinaugurados trabajos en el paso de Labradores. A. MINGUEZA

la operación. En qué se habían basado para considerar que el presupuesto del soterramiento se elevaría por encima de los 1.500 millones de euros. Adif responde que una memoria económica detallada –ladrillo por ladrillo, casi se podría decir– es más propia de un proyecto que de un estudio técnico como este, en el que se trabaja con «macroprecios de unidades globales». Asegura el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que a pesar de ello en este caso se trabajó «con mayor detalle del habitual» actualizando los precios en vigor en la Base de Precios de Adif, las bases de macroprecios y el IPC. Y añade: «Las bases de precios de Adif son públicas». Tras lo cual añade un enlace a la base de precios actualizada de 2024, además de otro a la base anterior, publicada en enero de 2023.

Para los costes, aclara, se ha tomado como base «la estructura y alcance del proyecto básico redac-

tado en 2007», es decir, el último que contemplaba el soterramiento, aunque se han añadido «a la valoración global» la electrificación, el sistema de control CMS que se incorpora a toda la red de ferrocarriles españoles y la estación. El precio asignado a la estación parte del proyecto básico de Adif para la integración en superficie, cuyo proyecto debería estar concluido a final de año. En este caso, 172 millones de euros que comprenden la obra civil, aparcamiento, urbanización de la plaza y edificios aledaños. Importe que se toma como base para analizar cuánto costaría la estación soterrada, que en este caso sumaría

**Antes se calculaban 92 servicios diarios de alta velocidad para 2035 y en la nueva previsión se incrementa esa cifra a 114**

otros 426 millones de euros de coste por la obra civil: pantallas, losas, excavación y playa de vías.

Esta respuesta incluye un enlace a la adenda en la que se justifica la memoria económica. Son 20 páginas en las que se detallan más las cifras que ya se presentaron en el mes de febrero y que hablaban de un presupuesto de 1.570 millones de euros para ejecutar el soterramiento de tres vías. La mayor parte del dinero se lo llevan los túneles: 685 millones de euros.

El estudio geotécnico tiene poco que aportar a lo ya conocido. De hecho, es el mismo que se utilizó para preparar el proyecto básico que se presentó en el Consejo de Administración de la sociedad Valladolid Alta Velocidad en el año 2007 (mes de diciembre). Un estudio que se completó en 2009 con otro, hidrogeológico, sobre la afección a los acuíferos. «Esta documentación está en poder de la sociedad y, por tanto, a disposi-

ción de sus socios», matiza Adif. Esto es, que el Ayuntamiento ya las tiene en su poder.

El secretario de Estado es menos preciso en cuanto a la pregunta de Jesús Julio Carnero sobre los ingenieros que han participado en la elaboración de los diferentes estudios. Una cuestión que vino provocada por la afirmación de la responsable de proyectos de Adif, Montse Rallo, de que habían colaborado en ellos «diez ingenieros de caminos que son los mayores expertos de España en túneles, y España es una potencia mundial», y otra «decena de arquitectos». La respuesta de José Antonio Santano: «Los documentos han sido realizados con personal propio de Adif y Adif Alta Velocidad, que incluye personal de Ineco que trabaja en sus dependencias en el marco de los encargos de personal vigentes entre ambas administraciones».

### Un tráfico de pasajeros al alza

Adif también aprovecha para actualizar la información sobre el tráfico ferroviario de pasajeros actual y a futuro. Y justifica el incremento de las previsiones en la liberalización de los servicios de alta velocidad y la entrada de operadores como Ouigo, Iryo y la propia Avlo (de Renfe). Algo que tiene un impacto directo en Valladolid, ya que la estación es una «estación troncal de la red de alta velocidad del noroeste/norte peninsular».

En el estudio informativo preliminar se calculaban 92 servicios diarios de alta velocidad (46 por sentido) para el año 2035. En la nueva previsión se incrementa esa cifra a 114 (57 por sentido). Algo similar ocurre en media distancia, donde han entrado servicios que no estaban previstos en 2019, como la línea Medina del Campo-Valladolid-Palencia. Se estimaban unos 40 servicios diarios (20 por sentido) y ya se habla de 48 (24 por sentido) para 2035.

Y añade Adif unas líneas que dejan claro cómo ese horizonte puede quedarse pequeño. «Como referencia, los actuales tráficos de un día medio laborable en la estación Valladolid Campo Grande son 102 servicios diarios».

Jueves 18.04.24  
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 5



La hostelera Tania Arcos y el comerciante Rafael Valdueza posan en la zona que está previsto vallar. A. MINQUEZA



Nueva zona de aparcamiento con zona azul en Nicolás Salmerón. A. M.

## Los comercios de Labradores temen que la obra del túnel los deje «encerrados y sin visibilidad»

Los propietarios de las tiendas de la acera de los pares advierten de que el vallado previsto a 1,80 metros de su fachada les ocultará «durante un año»

J. ASUA



VALLADOLID. Las obras de ampliación del túnel de Delicias, que arrancaron el pasado 9 de abril y que se prolongarán hasta el final de año, ya están generando efectos en el entorno aparte del corte total del paso inferior y del despliegue de vallas, excavadoras y de un batallón de operarios de la empresa Marco Infraestructuras, adjudicataria del tajo. El primero está por llegar de forma inmi-

nente, pero ya ha puesto en guardia a los comercios afectados. Los propietarios de los negocios ubicados en la acera de los pares, a la altura de la balconada de la rampa de salida del paso inferior, alertan de que si nadie pone remedio, sus locales quedarán «encerrados y sin visibilidad» por la instalación de una valla de obra para el desarrollo de los trabajos.

«Nos han dicho que la van a poner una distancia de 1,80 metros de la fachada de nuestros negocios; va a dificultar el paso de peatones y lleva una tela verde que va a impedir que se nos vea», explica Rafael Valdueza, propietario de la tienda de cocinas situada en el número 46 de esta vía.

Temen que esta franja de acera, con una anchura total de unos cinco metros, se convierta en una zona de acopio de materiales para la obra. De momento, a Tania Arcos, propietaria del bar La Peque-

ña, el Ayuntamiento ya le ha comunicado que no podrá renovar la licencia de su terraza. «Me han dicho que la razón es que se va a hacer una obra que beneficia a la ciudadanía, pero no me han dado más opciones; una alternativa era ponerla en la calle Loza, pero mi gestora ya me ha dicho que no va a ser posible», se lamenta. Se da la circunstancia, además, de que esta hostelera y sus compañeros de calle ya sufrieron los efectos colaterales de la obra de Panaderos. «Estuvieron aquí metiendo un colector y también nos vallaron por completo», recuerda.

Así las cosas, todos los comercios de esta fachada de los pares reclaman al Consistorio que adopte medidas para minimizar los perjuicios de un tajo del que no se creen los plazos. «Dicen que va a durar ocho meses, pero un año no nos lo quita nadie, lo veremos», pronostican. «No estamos pidién-

do nada extraordinario, pero al menos que no nos tapen, que utilicen otro tipo de tela que no nos oculte, que permita ver que seguimos abiertos y funcionando, porque pagamos los mismos impuestos que las tiendas de la calle Santiago», reclaman.

### Desinformación

Con la obra ya en marcha, critican, además, que «nadie» del Consistorio se haya puesto en contacto con ellos. «Somos nosotros los que tenemos que interrogarles, hemos llamado al Ayuntamiento y nos dicen que pongamos una queja, yo creo que con una obra de estas características tienen que ser ellos los que informen y nos den alternativas», subraya Valdueza.

En la acera de enfrente también se ha instalado un vallado de protección, pero allí, al seguir abierto el veterano paso peatonal que une Labradores con la avenida de Segovia, se ha acercado más a la estructura del túnel. «Lo que pedimos es algo básico, primero que nos informen bien y luego que no nos dejen aquí encerrados, porque esto va para largo; cuando hay una obra tan grande como esta, los clientes dejan de venir por las molestias que les supone», afirman. Hay que recordar que el pasado viernes el alcalde presentó

el plan Reconstruye 2024 en el que se aseguró que el desarrollo de las diferentes obras se iba a coordinar con los comercios afectados para reducir al máximo las molestias que generan.

La clausura de la calle Labradores ya ha provocado otro efecto en el entorno. El carril de giro a la izquierda que había en Nicolás Salmerón se ha convertido en una nueva franja de aparcamiento con capacidad para once o doce vehículos. Se trata del tramo que va desde San Luis a Labradores. El Ayuntamiento ya ha pintado el espacio con el azul de la zona ORA y este miércoles todos los puestos estaban ocupados por coches. Tan solo los propietarios de vehículos que tengan un vado en Niña Guapa pueden acceder para dirigirse a sus garajes, ya que en la calle Nogal sigue en ejecución una obra.

A día de hoy, Labradores se ha convertido en un escenario de zanjas, vallas de todos los tipos y maquinaria repartida por su trazado. En el interior del túnel ya se ha comenzado a picar el asfalto de su solera para iniciar la excavación con el objetivo de que el paso gane galíbo y evitar así que los autobuses y los camiones de medio tonelaje se queden empotrados.

# Puente estrena los nuevos AVE a Madrid, Galicia y Asturias con billetes a 18 euros

La compañía estrena los Talgo S106 y pone a la venta 61.000 billetes semanales, 78.350 en promoción, para viajar desde el 21 de mayo y de los que se beneficiarán Zamora, Segovia, León, Palencia y Valladolid

**RICARDO GARCÍA VALLADOLID** Renfe, la compañía ferroviaria adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del vallsolano Óscar Puente, acaba de incorporar a su flota los nuevos convoyes modelo S106, los Avril fabricados por Talgo, y para estrenar estos trenes lo hará en las conexiones entre Madrid y Asturias y Galicia. Para ello, la compañía ha lanzado una promoción con billetes a 18 euros de los que también se podrán beneficiar aquellos pasajeros que viajen desde las ciudades de Castilla y León con conexión de ferrocarril de alta velocidad en cualquiera de los dos sentidos.

A través de un vídeo promocional del que se hizo eco ayer el ministro, Renfe ha anunciado que la venta de los billetes para estos nuevos trenes comenzará hoy, si bien serán para trayectos a realizar a partir del 21 de mayo. La oferta arranca con 61.000 billetes semanales, de los que 78.350 serán los que estén acogidos a esa promoción de 18 euros, con compra anticipada de diez días.

Según traslada la compañía ferroviaria a través del mencionado vídeo, y aunque la promoción se centra en los trayectos entre la capital de España y las comunidades autónomas de Asturias y Galicia, otras de las grandes beneficiadas por estos «superprecios» serán las ciudades de Castilla y León por las que discurren estas líneas y que, por tanto, cuentan con terminales de alta velocidad. Se trata, por tanto, de Zamora, Segovia, León, Palencia y Valladolid, además de Medina del Campo. Esto se debe, principalmente, a que aunque la promoción se ha lanzado con los orígenes y destinos mencionados, los viajeros pueden adquirir los billetes y subirse o bajarse en las estaciones que deseen, cubriendo el trayecto completo o solo una parte de él y en el sentido que precisen.

La nueva oferta comercial para Asturias con los esperados S106 sustituirá dos servicios Alvia actuales por dos servicios AVE en las relaciones Gijón-Madrid y Gijón-Castellón-Vinaroz, con paradas en las estaciones



Talgo S106 de Renfe alta velocidad como los que cubrirán los trayectos de Madrid a Asturias y Galicia. E. M.

intermedias habituales.

Los actuales servicios Alvia que tienen su origen en Asturias y el paso por León a las 8:03 y a las 12:46, pasarán a hacerlo como servicios AVE a las 7:36 y 13:07 respectivamente. En sentido contrario, los ac-

tuales servicios Alvia que salen de Madrid con destino a Asturias a las 6:36 y a las 14:52, pasarán a circular como AVE a las 6:58 y a las 14:58 respectivamente.

El resto de la relación de trenes AVE y Larga Distancia de esta línea

de alta velocidad para las estaciones de León, Palencia, Valladolid y Segovia se mantiene sin cambios.

La llegada del servicio AVE a Galicia más allá de Orense viene de la mano de los trenes S106 y abre nuevos destinos como Vigo, A Coruña,



Óscar Puente. ICAL.

Santiago, Pontevedra y Villagarcía de Arosa, que estarán conectados con Zamora por alta velocidad.

La nueva oferta comercial Galicia-Madrid sustituye dos trenes Alvia (uno con origen en A Coruña y el otro en Vigo Urzáiz) por nuevos servicios AVE entre estas ciudades y Madrid, y paradas intermedias.

De este modo, los actuales servicios Alvia con origen en Galicia y paso por la estación de Zamora a las 12:30 y a las 22:13, pasarán a hacerlo como servicios AVE a las 12:29 y 22:16 respectivamente. En sentido contrario, los actuales Alvia con destino Galicia que salen de Chamartín a las 14:30 y a las 19:15, circularán como AVE a las 14:24 y 19:08 respectivamente, según señaló Renfe en una nota de prensa.

Esta es la forma que tiene Renfe de celebrar que ya ha incorporado a su flota las primeras diez unidades del modelo S106, fabricadas por Talgo, y cuya entrega se ha demorado más de lo previsto. Se trata de convoyes que ofrecen más plazas y que ya han superado las pruebas de fiabilidad pertinentes antes de comenzar el servicio activo.

Sin embargo, el vídeo detalla que los S106 no solo cuentan con mayor capacidad de pasajeros, con más de 500 plazas por unidad, sino que además implican «mejores tiempos de viaje y mayor confort». Los nuevos vehículos cuentan con 12 coches por

PASA A PÁGINA SIGUIENTE

## OUIGO PONE EN MARCHA SUS 'LOW COST' A MADRID Y ALICANTE DESDE VALLADOLID

La apertura de la venta de los billetes de los nuevos AVE S106 de Renfe a Galicia y Asturias desde Madrid con parada en varias capitales de provincia de Castilla y León coincide en el tiempo con la puesta en marcha del servicio 'low-cost' de Ouigo y

que conectará Valladolid con Madrid y Alicante.

La compañía ferroviaria francesa fletará este viernes 19 de abril sus primeros convoyes desde la capital del Pisuerga, los cuales se prevé que viajen completamente llenos gracias a la gran

acogida que tuvieron los billetes a 9 euros.

De hecho, la puesta en marcha de esta conexión no estuvo exenta de polémica, hasta el punto de que la oferta de Ouigo obligó a la división 'low-cost' de Renfe, Avio, a lanzar una contraofensiva con billetes a 7 euros y con una fecha anterior. De hecho, desde hace aproximadamente semana y media los Avlo ya circulan hasta Alicante con salida

desde Valladolid, mientras que el trayecto de regreso se produce desde Murcia.

El transporte ferroviario está viviendo una importante revolución en los últimos meses, y varias ciudades de Castilla y León se encuentran en el epicentro, lo que hará que puedan beneficiarse de los distintos servicios lanzados por las operadoras.

## VALLADOLID

**VIENE DE PÁGINA ANTERIOR**  
tren y más de 500 plazas. Son trenes accesibles, con espacios específicos para las personas con movilidad reducida (PMR). Los AVE S106 disfrutan de mayores prestaciones, con pantallas táctiles en todas las butacas y tienen espacios confort (con disposición de asientos 2+2) y estándar (3+2), además de contar con servicio de cafetería a bordo.

Los tiempos de viaje con los S106 entre Asturias y Madrid se verán nuevamente recortados con el estreno del servicio AVE. Los modernos S106 unirán Oviedo con Madrid en 3 horas y 6 minutos (12 minutos menos que la duración presente), y Gijón con Madrid en 3 horas y 36 minutos (reducción de 10 minutos sobre el tiempo actual).

Lo mismo sucede con los nuevos servicios AVE en la línea gallega, en esta primera fase de servicios comerciales de los S106, que tendrán tiempos de viaje desde el 21 de mayo entre Santiago y Madrid de 3 horas y 1 minuto (reducción de 18 minutos los tiempos actuales), o entre Vigo y Madrid, con una duración de 4 horas y 6 minutos (6 minutos menos que el mejor tiempo actual).

La llegada de los trenes S106 también trae consigo un incremento importante de la oferta de plazas en el corredor Asturias-Madrid, donde pasará de las más de 16.000 actuales a ofrecer más 21.500 asientos, lo que supone un aumento del 33,5%. Lo mismo sucede en el corredor Galicia-Madrid, con una oferta que pasa de las 32.600 plazas actuales a más de 39.000, lo que supone un incremento del 20,3%.

«Renfe ya cuenta con la flota más moderna de Europa», señala el video compartido por Punte, «y lleva formando a sus maquinistas y personal de intervención y a bordo desde el pasado mes de enero, con lo que cuenta con el personal suficiente para empezar el servicio con los nuevos trenes a partir del 21 de mayo».

Asimismo, la compañía ferroviaria añade que «la oferta comercial se irá incrementando en futuras fases una vez concluyan las obras de ampliación de capacidad de ADIF en la terminal de Madrid-Chamartín Clara Campoamor a finales de julio».

Con esta nueva oferta de billetes, y especialmente con los beneficiados por la promoción y que parten de los 18 euros, Renfe pretende atraer un importante número de viajeros de cara a la llegada del verano. Además, con unos trenes más modernos y cómodos busca marcar la diferencia con las opciones 'low cost', que la compañía oferta bajo el nombre de Avlo y con lo que se ha visto en la necesidad de competir en precios con la francesa Ouigo, con trayectos que, en el caso de Valladolid, por ejemplo, estaban disponibles desde los siete euros.

---

## VALLADOLID

---

# Convocados los premios Ecoempleo para fomentar la investigación

### VALLADOLID

La Diputación de Valladolid convocó los premios Ecoempleo 2024 con el objetivo de fomentar y promocionar el estudio y la investigación de cuestiones científicas, culturales, económicas, demográficas, relacionadas con la provincia. Estos galardones tienen el objetivo de reconocer y valorar los proyectos de ecoempleo o empleo verde, es decir, aquellos que contribuyen a preservar y restaurar el medio ambiente, ya sea de los sectores tradicionales o en nuevos sectores emergentes, como las energías renovables y la eficiencia energética, informacional.

La cuantía total de los premios asciende a 12.000 euros: 6.000 euros para el primero, 4.000 euros el segundo y 2.000 para el tercero.

Podrán concurrir los autónomos y pequeñas empresas (hasta 50 trabajadores) que tengan en su centro productivo o de trabajo en municipios de la provincia de menos de 20.000 habitantes, presentando actuaciones desarrolladas en el ámbito empresarial del ecoempleo durante 2024.

## ACTUALIDAD ECONÓMICA

### Los juristas discrepan sobre si es vinculante lo que diga Estrasburgo

Su resolución sobre la indemnización por despido podría no ser obligatoria

**ALEJANDRA OLCESE MADRID**  
Un debate encendido ha estallado entre juristas y académicos a cuenta de si la decisión del Comité Europeo de Derechos Sociales (CEDS, con sede en Estrasburgo) sobre la indemnización por despido en España es o no vinculante. Ninguno duda de que el Ejecutivo va a impulsar una reforma -figura en el programa para el Gobierno de Coalición-, pero algunos apuntan a que será una decisión «política» y no por mandato europeo.

En el plan político, Jesús Lahera Forteza, catedrático de Derecho del Trabajo en la Universidad Complutense de Madrid y consultor de Abdón Pedrajas, asegura que «no existe ninguna obligación internacional de cumplimiento por el Estado, ni ningún sistema impositivo sancionador dentro del Consejo de Europa por incumplimientos de estas resoluciones». Este experto, quien en el pasado ha sido

asesor jurídico de UGI, sostiene que el CEDS intenta influir en las políticas sociales de los estados, pero que «corresponde, dentro de su soberanía, al Gobierno español seguir o no las recomendaciones». Si lo hace «sólo será reflejo de una libre voluntad política del Gobierno, que necesita de mayorías parlamentarias para cambiar la ley», apunta. Sumar se muestra más que dispuesto, igual que otros socios como ERC, pero el PSOE no ha mostrado tanto entusiasmo ni tampoco otros como Junts o el PNV.

En este sentido, el experto recuerda los precedentes de Finlandia, Italia y Francia, contra los que Estrasburgo falló en el mismo sentido, y don-

de los Gobiernos no han aplicado ningún cambio. «Ninguno de estos tres países ha reformado su normativa de despido para adecuarla al artículo 24 de la Carta Social Europea», señala.

Coincide con él Juan Bautista Vivero, catedrático de Derecho del Trabajo de la Universidad de Salamanca, quien apunta que si España no se diera por aludida por esta recomendación, «lejos de constituir una *rara avis*, se alinearía con los grandes países europeos que por unas

vías u otras no quieren oír hablar de la doctrina del CEDS en torno al artículo 24: Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, Polonia y un larguísimo etcétera». En cuanto a la obligación de los jueces de cumplir esta recomendación, en la que se amparan los sindicatos, ambos expertos recuerdan que está pendiente que la sala IV del Tribunal Supremo unifique doctrina en respuesta a un recurso de casación que está en trámite. Lo que dicte el Supremo, en su libre soberanía, sí será de obligado cumplimiento.

La opinión de estos expertos, avalada por muchos otros en el sector, no coincide sin embargo con otros que sí defienden que la decisión de Estrasburgo es vinculante. Es el caso de Carmen Salcedo, titular de Derecho del Trabajo de la Universidad de Valencia, quien es miembro del propio Comité, o de Luis Jimena Quesada, catedrático de De-

### ESPAÑA SUPERA EL RÉCORD DE 10 MILLONES DE MUJERES TRABAJANDO

El empleo en España ha crecido en 137.026 afiliados medios a la Seguridad Social en la primera quincena de abril, lo que ha permitido al país contar por primera vez en la historia con más de 10 millones de mujeres trabajando y superar la barrera de los 21 millones de afiliados. El pasado lunes 15 había concretamente 10.006.013 afiliadas, máximo histórico.

Esto supone que la proporción de mujeres sobre el total del empleo asciende al 47,4%, también récord de la serie histórica.

Según los datos publicados ayer por la Seguridad Social, a fecha 15 de abril, el total de afiliados en la serie desestacionalizada alcanzó los 21.120.264 de ocupados, 215.400 más, en comparación con el dato de mediados del mes pasado.

Descontando la estacionalidad, en 2024 se han creado 211.000 empleos, creciendo la afiliación media desestacionalizada en 63.721 personas en los últimos 30 días, según el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

recho Constitucional de la misma Universidad. «Las decisiones del CEDS son expresión directa de la Carta Social Europea, tienen carácter vinculante y son de obligado cumplimiento porque España así lo ha asumido libre y soberanamente (...) Una decisión condenatoria del CEDS deberá cumplirse por los poderes públicos gubernamental y legislativo llevando a cabo la correspondiente modificación normativa, así como por el poder judicial (incluido el propio TS)», subrayan.

Jueves 18.04.24  
EL NORTE DE CASTILLA

| ECONOMÍA | 29

## Puente pide una «reflexión» sobre los peajes y un «pacto de país»

El ministro recuerda que las carreteras «no son gratis», sino que se pagan con impuestos o con canon

**EDURNE MARTÍNEZ**

MADRID. El Gobierno ha descartado la instalación de peajes en las carreteras españolas pese a haberlo incluido en el Plan de Recuperación a Bruselas, pero son muchas las voces que apuntan a la necesidad de recuperar este proyecto para que el modelo de financiación se ajuste al resto de países europeos. El

ministro de Transportes, Óscar Puente, retomó este miércoles el asunto al pedir que se «abra una reflexión» sobre si se quiere pagar con impuestos o con peajes las carreteras: «No son gratis, o se paga de una forma o de otra», aseguró el titular de Transportes en el foro Wake Up Spain, en el que consideró que «necesitaríamos un pacto de país» para el pago por uso de las carreteras.

Y en el caso de que la decisión sea –como hasta ahora– financiar las carreteras vía impuestos, se darán situaciones «que no son justas» como que un camión de mercancías que

viene de Alemania y atraviesa los distintos países de la Unión Europea, pague por usar las vías pero cuando llega a España lo hace gratis.

Además, recordó que la política del Gobierno es retirar los peajes de todas las autopistas a medida que van venciendo los contratos con las concesionarias: «Hemos liberalizado 1.000 de los 2.500 kilómetros de autopistas que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno en 2018 y cuando esto esté homogeneizado, tendremos que tomar una decisión como país», aseguró el ministro.

Los últimos en pedir reabrir el debate sobre los peajes fueron hace unas semanas los expertos de Fedea y la patronal de constructores Seopan, que en diferentes informes consideraron que la financiación tendría que venir de los usuarios como en el resto de países europeos. El presidente de Seopan, Julian Núñez, reconoció que implantar el modelo de pago de uso no saldría gratis, sino que requeriría una inversión inicial al Estado de unos 1.000 millones de euros, pero que se recuperarían



Óscar Puente. EFE

**«Un camión de mercancías de Alemania paga por usar las vías de los países de la UE que cruza pero cuando llega a España lo hace gratis», señala el ministro**

de 3.000 a 5.000 millones al año por menores costes y aumento de la recaudación. Por su parte, Fedea hizo hincapié en que los mayores ingresos obtenidos por esta vía se podrían reinvertir en subvenciones al transporte público urbano.

### Nuevos trenes Avril

Por otra parte, Renfe estrena los recién llegados trenes Avril con 61.000 billetes semanales a la venta en la alta velocidad entre Madrid a Galicia y a Asturias. La operadora anunció este miércoles que estos trenes (los nuevos modelos S106 de Talgo) comenzarán a circular en estos trayectos a partir del 21 de mayo, con más de 500 plazas por convoy. La compañía anunció que los billetes saldrán a la venta con una campaña de lanzamiento de 78.350 viajes desde 18 euros. Los nuevos servicios AVE en Galicia y Asturias también beneficiarán a las ciudades de Castilla y León por las que circularán los AVE S106, al ser línea de alta velocidad: Zamora, Segovia, León, Palencia o Valladolid, así como Madrid.



ACTUALIDAD ECONÓMICA

# Una subida encubierta en el IRPF de hasta 611 euros

Es lo que paga de más la clase media desde 2021 por el efecto de la inflación

**DANIEL VIAÑA MADRID**  
La clase media paga entre 232 y 611 euros de más en el IRPF por el efecto de la inflación y, por supuesto, por la negativa de Hacienda de adaptar el impuesto a la evolución de los precios. Es el cálculo que esta semana ha publicado el Consejo General de Economistas, y que demuestra el fuerte impacto de la subida de impuestos encubierta que ha aplicado el departamento de María Jesús Montero desde 2021. El Registro de Asesores Fiscales del Consejo estima que, teniendo en cuenta que el IPC acumulado en 2021, 2022 y 2023 asciende al 16,1%, el ahorro que registraría un contribuyente con una renta de 30.000

doble castigo para los contribuyentes. Porque, por una parte, el Gobierno exige a los contribuyentes un mayor pago por IRPF sin que se haya producido una ganancia de poder de compra. Pero es que, además, las subidas salariales que se ha registrado en los últimos años en casi ningún caso han estado al nivel de la inflación, de modo que la pérdida es doble. Hacienda, sin embargo, siempre se ha negado a deflactar la tarifa afirmando que la medida beneficiaría a todas las rentas, incluyendo a las altas, y que prefiere aplicar medidas concretas sobre rentas más bajas empleados, precisamente, los recursos que obtiene por el IRPF.

De hecho, los ingresos por este impuesto están en máximos históricos, superando ampliamente los 100.000 millones de euros. En 2023, en concreto, la cifra alcanzó los 120.000 millones, un 9,9% más que en 2022 y muy por encima de, por ejemplo, los 86.000 millones de 2019, último año antes de la crisis derivada de la pandemia. «El 44% de los ingresos totales proceden de este tributo, siendo el que más ha aportado a la recaudación», explica el Consejo.

Además, el tipo efectivo medio del impuesto está igualmente en su nivel más alto como consecuencia de la progresividad en frío,

en caso de que Hacienda deflacte el impuesto ascendería a 232 euros. Si la renta alcanza los 45.000 euros, el beneficio sería de algo más de 400 euros. Y si los ingresos son de 70.000 euros, el dato sería de 611 euros. Para rentas más altas, como es el caso de los que declaran 350.000 euros, el ahorro fiscal se dispararía hasta los 1.707 euros.

La deflatación de la tarifa es una práctica ampliamente recomendada en los manuales económicos, hacerlo no se considera una rebaja de impuestos pero no hacerlo sí lo es. Y eso es justo lo que está haciendo Hacienda desde 2021, lo que además supone un

es decir, el efecto de la inflación sobre el IRPF. Así, el año pasado los contribuyentes tuvieron que destinar, de media, un 14,3% de su renta a pagar este gravamen.

Desde el Consejo de Economistas, por su parte, consideran el no adaptar el IRPF a la inflación es una «decisión política de difícil justificación». Según el presidente del organismo, Valentín Pich, la Administración «está haciendo trampa» porque «los autónomos, los contribuyentes de renta y los directivos de las compañías han sufrido el incremento la inflación» con lo que «las deducciones deberían adaptarse», informa Servimedia.

**DATOS**

**70.000**

**EUROS.** Las rentas de 70.000 euros obtendrían un ahorro fiscal de 611 euros si Hacienda adaptase en el IRPF la inflación acumulada de 2021, 2022 y 2023, según el Consejo de Economistas.

**211**

**EUROS.** Es el beneficio que registrarían las rentas de 30.000 euros en el mismo caso. Las de 45.000 euros, por su parte, ahorrarían algo más de 400 euros.

**120.000**

**MILLONES.** Es la histórica cifra a la que llegó la recaudación por IRPF durante el pasado año.

LA IMPORTANCIA DE LA GESTIÓN DE RIESGOS PARA EL ÉXITO EMPRESARIAL

# «Una de las principales gestiones de la empresa es la de los riesgos»

Debate y análisis sobre cómo tener un mapa de riesgos y la prevención acercan a las empresas al éxito

JESÚS DOMÍNGUEZ

VALLADOLID. En el día a día de su actividad, las empresas están expuestas a riesgos; unos, derivados de sus propias acciones, y los otros, de terceros. En todos esos casos, la capacidad de gestionarlos es importante, tanto que puede acercar al éxito, al menos a la hora de salir de la situación afrontada, a la empresa, como analizó la mesa redonda organizada por El Norte de Castilla e impulsada por AON que llevó por título 'La importancia de la gestión de riesgos para el éxito empresarial'.

Estos riesgos son de diversa tipología e, «independientemente del tamaño», como alertó Bernardo Segarra, director de zona de AON, deben llevar al empresario a tener su propio mapa de riesgos; esto es, a conocer aquello que puede afectar su actividad en cualquier aspecto que le atañe. «Es muy importante para saber a qué nos enfrentamos. Es la fotografía de nuestros peligros», insistió, al tiempo que reseñó cuáles son los que centran la aten-

ción de los clientes de la compañía con base en las encuestas que hace a nivel nacional y mundial.

Según sus respuestas, los ciberriesgos son la mayor preocupación mundial y ocupan el segundo escalón en España, por detrás de la falta de suministros y del encarecimiento de las materias primas, que han sufrido un 70% de las empresas nacionales en los últimos años. Así le sucedió a Octaviano Palomo, por ejemplo, con el estallido de la crisis de Ucrania, que le llevó a tener que cambiar sus rutas de importación, partiendo de Rumanía, y no de Odesa, y traspasando el riesgo asumido al proveedor, «porque los seguros marítimos eran inexistentes o implicaban unos costes que disuadían de cualquier operación», explicó el CEO de la compañía, Pedro Palomo.

Así, Ucrania ha seguido siendo su principal granero, aun partiendo de la idea de que «el riesgo de un bombardeo era algo no deseable» y que les hacía tener «un especial cuidado». «Una de las principales cuestiones a gestionar es el riesgo. Este mismo año, por el crecimiento de un río, hemos sufrido inundaciones en las instalaciones de Pancorbo», agregó Palomo, que emplazó a las empresas «a contar con especialistas como AON» que puedan asesorarles.

Esta preocupación general por la ciberseguridad la comparte Lingotes Especiales, la única empresa de Valladolid que cotiza en Bolsa. Su consejero delegado, Félix Cano, aseveró que es «de tal importancia» que se han puesto en manos de una empresa externa que «ha implantado un protocolo de seguridad» y les audita periódicamente. Asimismo, expuso algunos de los riesgos que conforman su mapa, que analizan en un comité específico sobre riesgos que se reúne no menos de cuatro veces al año y «los analiza y evalúa punto por punto», estudiando el daño que harían de producirse y la necesidad de asegurarlos.

Sucedé, sin embargo, que no todas las empresas pueden establecer estos protocolos, como argumentó Santiago Aparicio, presidente de CEOE Castilla y León, ya que «la gran mayoría son pymes que sacan adelante sus proyectos de la mejor manera posible, cubriendo como pueden peligros como incendios o inundaciones» sin poder prevenirlos a menudo, y menos cuando, como lamentó, «sufren una maraña legislativa» que, de por sí, se convierte en otro riesgo que, junto al resto de intervinientes en la mesa redonda, invitó a las instituciones a detener con una mayor seguridad legislativa.



Félix Cano, consejero delegado de Lingotes Especiales; Pedro Palomo, CEO de Octaviano Palomo

**Bernardo Segarra**  
Director de Castillas y Asturias de AON

## «Hay empresarios líderes en la gerencia de riesgos»

La conciencia respecto a la necesidad de gestionar los riesgos que una empresa tiene en su actividad existe y, muchas veces, está liderada por los propios empresarios. Así lo considera Bernardo Segarra, director regional de Castillas y Asturias de AON, que destaca que, «sin ese liderazgo, las empresas sufrirían mucho» y que valora la prevención del riesgo como «muy importante» para poder enfrentarse a ellos, en caso de que se convirtieran en un hecho.

En opinión de Segarra, la ingeniería y la consultoría «están adoptando un mayor peso en el ámbito empresarial



porque las compañías tienen un mapa de riesgos» que, una vez esbozado, permite abrir «dos vías paralelas: un plan de continuidad y un plan de gerencia». Con base en esta gestión, pueden suscribirse pólizas de seguros con terceros o autoseguros, a sabiendas de que «el empresario se enfrenta todas las mañanas a riesgos de los que participan otros actores que, además, son, en un principio, ajenos a ellos».

Con todo, Bernardo Segarra trató de concienciar de la importancia de esa anticipación y advirtió de que la gerencia de riesgos «no es solo tener una buena póliza que los cubra», sino también desarrollar planes de prevención en aquellas materias en las que la empresa pueda llegar a estar expuesta, como por ejemplo sucede, cada vez en más casos y con independencia del tamaño, con la ciberseguridad.

**Pedro Palomo**  
CEO de Octaviano Palomo

## «Castilla y León es tierra de oportunidades y debilidades»

La invasión de Ucrania ha afectado sobre manera a empresas como Octaviano Palomo, que si bien ha mantenido su política de importaciones, ha tenido que variar sus rutas para traer el producto y ser resiliente. «La crisis nos ha trastocado y ha provocado en algún momento falta de suministro y de materias primas semi-industriales que venían de Asia o para producir alimentos», confiesa Pedro Palomo, CEO de la compañía, quien, no obstante, prefiere mirar al futuro.

En medio de la revolución digital que tantos cambios está trayendo a las empresas, Octaviano Palomo ha desa-



rollado un plan estratégico «encaminado a tener a personas motivadas», del que forma parte la siguiente generación familiar, con la entrada, hace año y medio, de uno de los hijos de Pedro Palomo y la futura de otro de ellos. «Estamos consiguiendo que personas

de gran talento estén a gusto en una empresa familiar frente a diferentes multinacionales», destaca el director general, que define a Castilla y León como «una tierra de oportunidades, pero también de amenazas y de debilidades».

Para poder generar más talento dentro de nuestro país, Pedro Palomo aboga «por acortar la brecha existente entre universidad y empresa», por «generar un entorno adecuado» y «potenciar las 'power skills' como la inteligencia emocional, la capacidad de resiliencia o la adaptabilidad al cambio», entre otras.



Octaviano Palomo; Santiago Aparicio, presidente de CEOE Castilla y León; y Bernardo Segarra, director regional de AON.

## La persona, en el foco de las preocupaciones de las empresas

La captación de talento o la salud mental, entre los riesgos que estas evalúan para ser más competitivas

J. D.

VALLADOLID. Cada vez existe una mayor conciencia en el ámbito de la empresa respecto a aspectos como la salud mental, si bien de las encuestas que realiza AON se extrae que en España las personas no aparecen entre las cinco primeras preocupaciones, algo que sí sucede a nivel mundial, en el que están en el tercer lugar del escalafón. A pesar de dicha tendencia, el porcentaje de empresas que tienen planes sobre personas solo alcanza el 33%, frente al 72% mundial, según destacó Bernardo Segarra, director regional de Castilla y Asturias de AON. «Debemos invertir más en la gestión de personas, porque la Inteligencia Artificial va a cambiar los perfiles y puestos de trabajo, pero no va a destruirlas en las empresas», alegó Segarra.

En medio de la revolución digital, Pedro Palomo, CEO de Octaviano Palomo, confirmó que las personas son su mayor preocupación, «porque a las máquinas las podemos sustituir». De esta manera, la captación y retención de talento, el absentismo o los problemas de salud mental pasaron a ser uno de los temas de

diálogo de la mesa redonda organizada por El Norte de Castilla, compartiendo el resto de ponentes estas preocupaciones, dado que, como puso de manifiesto Santiago Aparicio, presidente de CEOE Castilla y León, en nuestra región, por ejemplo, «el nivel de absentismo llega a un 7,4%, dos puntos más que a nivel nacional». A esto, que «puede hacer un daño muy grande» a las empresas, como manifestó, se le añade también la dificultad que existe para captar o retener talento.

Sobre este respecto, Félix Cano, consejero delegado de Lingotes Especiales, lamentó que su absentismo es «espectacularmente importante» y que a ello debe sumársele «la pérdida de personal clave», fundamentalmente, hacia empresas enraizadas en Madrid, algo que las compañías de Castilla y León, como la suya, están tratando de combatir.

**De las encuestas que realiza AON se extrae que en España las personas no aparecen entre las cinco primeras preocupaciones, algo que sí sucede a nivel mundial, en el que están en el tercer lugar del escalafón**

### Félix Cano Consejero delegado de Lingotes Especiales «Nuestra región es líder en el sector de la automoción»

Los últimos años no han sido sencillos para el sector de la automoción. Al contrario. «El sector ha sido uno de los más perjudicados desde 2020», considera Félix Cano, consejero delegado de Lingotes Especiales, que vio cómo durante la pandemia su empresa debió estar «muchos meses parada» debido a que no fueron declarados especiales, cómo en 2021, después de «una reactivación con bastante fuerza», hubo escasez de materias primas y comenzó una subida de precios empeorada por la crisis de Ucrania, que disparó, entre otros, el precio de la electricidad, haciendo que fuera «más barato parar y no producir



que trabajar y tener que pagar el precio de la energía», que llegó a superar una factura de 250.000 euros al día. Pese a todo, «sumando las empresas encargadas de hacer componentes, Castilla y León es, con claridad, líder en el sector de la automoción», una de las fortalezas que tiene nuestra región frente al «agujero negro de Madrid», como definió a la capital. Lo es a pesar de que «mientras Europa legisla continuamente para prohibir, mientras china se dedica a trabajar y a producir», unas condiciones desiguales que destacó como uno de los riesgos que Lingotes Especiales afronta en su día a día. Junto a los reglamentos del mercado, la compañía, que cotiza en Bolsa, convive con otros muchos derivados de su actividad, como los criterios de sostenibilidad o la caída de la demanda del sector, entre otros.

### Santiago Aparicio Presidente de CEOE Castilla y León «La Junta debería ayudar a retener el talento»

Cuando se habla de talento, el término no discrimina; no entiende de profesiones. No para Santiago Aparicio, presidente de la CEOE en Castilla y León, para quien «pertenece a cualquier profesión, tanto a la de ingeniero como a la de camarero». En tanto en cuanto en nuestra comunidad «la industria tiene un peso muy importante en el PIB», para él, «es necesario tener a gente cualificada» y realizar acciones dentro de las empresas para poder retenerlo, «además de fomentar que quien es de nuestra tierra y haya aprendido fuera pueda volver». En este sentido, Aparicio es claro en su opi-



nión, y emplaza a la Junta de Castilla y León a actuar: «Debería involucrarse y ayudar a retener el talento que se genera en la comunidad». Y es que si bien un grueso importante de las empresas existentes en Castilla y León son pymes, no significa esto que estén de brazos cruzados mientras el talento emigra; conocen que este es uno de los riesgos que amenaza su competitividad. Junto a ello, la CEOE defiende que debe haber «una estabilidad regulatoria, porque el tener que estar constantemente cumpliendo con nuevas leyes distorsiona los objetivos empresariales de la empresa», algo que proviene no solo de la regulación regional, sino de todas las administraciones públicas. «La calidad de la norma es muy baja y eso castiga a las empresas», lamenta Santiago Aparicio.