



# Resumen de Prensa

martes, 02 de abril de 2024

# La ampliación de las obras entierra el fallido corredor verde de Argales

El Ayuntamiento reurbaniza el último tramo de la avenida de El Norte de Castilla que se remodeló en 2022 ante las quejas

J. SANZ



VALLADOLID. El proyecto nació gafeado desde su origen y contó desde un primer momento con la oposición frontal de los empresarios del polígono de Argales. Tanto es así que ahora, apenas dos años después de su ejecución, la ampliación de las obras de urbanización de la avenida de El Norte de Castilla, acordada por el Ayuntamiento a petición precisamente de los propietarios del área industrial, enterrará definitivamente uno de los principales ejes del denominado proyecto Indnatur de renaturalización del polígono al ampliar las (eternas) obras al tramo final de trescientos metros que desemboca en la avenida de Zamora.

Los operarios, de hecho, han comenzado esta misma semana a picar las aceras y el doble carril bici (muy estrecho y que apenas había visto pasar a un ciclista en dos años) y retirado los maltruchos maceteros colocados en el citado tramo de la avenida de El Norte de Castilla para dar continuidad, como así solicitaban los empresarios, a la urbanización de la vía, que permanece cortada desde un lejano mes de noviembre de 2022 en el primer tramo en obras, entre Daniel del Olmo y el número 30 (pasado el cruce con Forja desde la empresa Transportes Cuéllar) y que afronta ahora, por fin, la recta final con el inicio de los trabajos



Tramo, ya picado, de la avenida de El Norte de Castilla que se urbanizó hace dos años en el marco del proyecto Indnatur. J. S.

de retirada de los postes de la luz de las medianas.

La ansiada ampliación de la urbanización, que alcanzará al tramo final de la avenida de El Norte de Castilla (antigua General Solchaga), entre el número 30 y la avenida de Zamora, tendrá como contrapartida una ampliación, otra más, del corte de una calle que suma ya quince meses en obras (el plazo inicial para la finalización de los trabajos expiró en noviembre). El Ayuntamiento, según ha comunicado formalmente a la Asociación de Propietarios del polígono de Argales,

prevé concluir y reabrir al tráfico el primer tramo de la avenida, entre Daniel del Olmo y Forja, a comienzos del mes de mayo y fija entre finales de junio y comienzos de julio la conclusión de los trabajos de urbanización del segundo tramo, el que discurre entre el número 30 y la avenida de Zamora.

El proyecto Indnatur, en el que se invirtieron 215.960 euros recibidos de subvenciones europeas, incluyó la urbanización de ese tramo aislado de trescientos metros lineales de la avenida de El Norte de Castilla, en el que se

habilitaron dos hileras de parterres ajardinados y dos estrechos carriles bici (uno en cada sentido) adosados a las aceras y se colocaron grandes maceteros de madera cuadrados ante la imposibilidad de plantar arbolado por la presencia de redes subterráneas de luz, agua... La estrechez

de los estacionamientos y los bordillos de los parterres colisionaron frontalmente con el paso habitual de camiones por este tramo hasta convertir esta parte de la avenida, y así la definieron los empresarios, «en un safari incompatible con el uso industrial» de un polígono.

Bordillos levantados, alcorques dañados y jardineras golpeadas por los vehículos pesados obligaron a remozar este tramo de la avenida antes, incluso, de la finalización de las obras en mayo de 2022 (comenzaron en septiembre anterior). Y todo ello ante las

**Las obras del primer tramo concluirán en mayo y la segunda fase se prolongará hasta julio**

## Adjudicadas las obras para construir una segunda vía de alta velocidad

La plataforma, el montaje y electrificación de la vía se desplegarán en 7 kilómetros entre la estación, el nudo norte y la futura Variante Este

### EL NORTE

VALLADOLID. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha adjudicado por 29 millones de euros (IVA incluido), a través de Adif AV, la construc-

ción de la segunda vía de alta velocidad ferroviaria al norte de la estación Valladolid-Campo Grande. En concreto, la actuación comprende la construcción de la plataforma, el montaje de la vía y su electrificación en un tramo de 7 kilómetros entre la estación, el nudo norte y la futura Variante Este.

La actuación, según un comunicado del Ministerio recogido por Ical, reforzará y ampliará la capacidad de la estación como nodo de alta velocidad del co-

redor norte para responder al incremento de tráfico previsto por la extensión de la red y la liberalización del transporte de viajeros. La duplicación de esta salida y entrada, actualmente

**Carnero: «Cuantas más frecuencias haya de viajes a lo largo y ancho de la ciudad, más necesario será el soterramiento»**

de vía única, incrementará la capacidad y fluidez de tráfico de la estación, por la que pasan los trenes de alta velocidad que conectan el centro del país con Palencia, León, Asturias, Burgos y, en un futuro, con Cantabria y País Vasco.

«Estas acciones se dan de bruces contra el bienestar de todos y cada uno de los vallisoletanos, ya que cuantas más frecuencias e incrementos haya de viajes a lo largo y ancho de la ciudad, más necesario será el soterramiento, porque es de sentido común. Si nos molesta lo que tenemos ahora, imagínese si vamos a tener mucho más», afirmó el alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero, en relación a la adjudicación.

## Más de quince mil bonos de diez euros apoyarán las ventas del comercio local

**SE PRECISA**  
**MATRIMONIO**  
**DE GUARDES**  
para realizar tareas de mantenimiento  
y limpieza en una finca de Madrid  
Se requiere experiencia demostrable.  
Interesados enviar currículum a:  
[guardacasa2@gmail.com](mailto:guardacasa2@gmail.com) o llamar al **682 503 373**

### EL NORTE

VALLADOLID. Unos 15.840 bonos de diez euros se repartirán en la campaña de 'Tu bono próximo' de Valladolid que se pondrá en marcha mañana y se prolongará hasta el 8 de mayo, con el objetivo «de apoyar y revitalizar las ventas en el

pequeño comercio de Valladolid». Así lo presentó este lunes el concejal de Comercio, Mercados y Consumo, Víctor Martín Meléndez; acompañado por el presidente de Avadeco, Rafael Monedero Fernández; el presidente de Fecosva, Jesús Herreras Revuelta; el vicepresidente de la Cámara de Co-

mercio de Valladolid, Javier Labarga Vaca, y el director regional de Unicaja, José Manuel Motilla.

En este marco, esta es una iniciativa financiada por el Ayuntamiento, en el marco del Convenio suscrito con Avadeco, Fecosva y la Cámara de Comercio de Valladolid para «el fomento y modernización del comercio minorista de proximidad».

En términos generales y según ha afirmado el concejal, en la citada campaña han participado hasta el momento 700 establecimientos y 28.900 usuarios, y se han can-

jeado un total de 123.450, que generaron un retorno a la ciudad de 6.400.000 euros. Asimismo, cada miércoles, desde las 9.00 horas, los consumidores podrán solicitar sus bonos, con un máximo de dos bonos descuento por usuario en total a lo largo de la campaña, según ha destacado Víctor Martín.

Una vez descargado el bono, los compradores dispondrán de 72 horas para realizar sus compras y, si no lo hicieran en este tiempo, el bono pasará a estar de nuevo disponible, con el fin de evitar la pérdida de los cupones.



# La guerra de tarifas amaga con hacer descarrilar la competencia en trenes de alta velocidad

El ministro Puente estudia denunciar a Ouigo por prácticas «profundamente desleales», justo antes de que la compañía opere en Valladolid

SERGIO GARCÍA RUBIO



VALLADOLID. La irrupción de los trenes 'low cost' ha supuesto un cambio a la hora de elegir cómo viajar. Ha ocurrido en España y ahora también en Valladolid. Parece que la primera compañía en operar iba a ser Ouigo, que se estrenará en la línea de alta velocidad hasta Alicante y desde la estación de Campo Grande este 19 de abril. Pero Renfe se adelantó con Avlo y puso a la venta su primer tren desde el 8 de abril. En este contexto, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Oscar Puente, ha lanzado varios mensajes atacando a la compañía francesa y mostrando su preocupación por una «guerra de precios provocada por Ouigo».

La última actualización ha llegado esta mañana, cuando el ministro ha asegurado que estudian acudir a la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia por «prácticas desleales» de Ouigo. «La liberalización ferroviaria ha traído cosas positivas, ha aumentado la oferta, ha reducido los precios, pero hasta un nivel que es insostenible para las tres competidoras. La competición tiene que ser una buena lid y tiene que permitir que las tres empresas obtengan beneficios o, como mínimo, no tengan pérdidas», ha expresado el ministro en Onda Cero, en declaraciones recogidas por Europa Press. Puente también ha calificado de «dumping» la estrategia de Ouigo y sus prácticas de «profundamente desleales».

Mientras, Ouigo le respondió a finales de marzo y argumentó que era la primera vez que les reprochaban «tener precios tan bajos». Y aquí es donde entra en juego el coste que tienen los billetes de las diferentes opciones, que han entrado recientemente también en el tablero ferroviario

de Valladolid. Este mes de abril comenzarán a operar en la capital vallisoletana los trenes de Avlo -el 8 de abril- y de Ouigo -el 19 de este mes-. Una simple búsqueda y comparativa permite ver las diferencias entre la oferta en la línea Valladolid-Segovia-Madrid. El primer factor a tener en cuenta es que las frecuencias no son iguales entre Renfe y el resto de posibilidades. Ouigo cuenta con solo dos y Avlo con una diaria, mientras que la empresa pública tiene 29.

La compañía francesa tiene un primer tren que sale desde Valladolid a las nueve de la mañana, que si se compra hasta Madrid, tiene un precio de quince euros. El caso de Avlo, cuyo único tren en el mismo trayecto es a las 15:50 horas, tiene un precio de 19 euros. En Renfe, la horquilla de precios para la fecha consultada (19 de abril de 2024) oscila entre los 24,90 y los 58,10 euros. La situación es diferente en el trayecto de vuelta. El tren 'low cost' Avlo tiene un precio de siete euros para una única frecuencia a las 14:22 horas, mientras que el de Ouigo, que sale a las 20:40 horas, cuesta trece euros. Ahora, la horquilla de precios de Renfe está entre los 17,90 y los 51,20 euros. En esta fecha (22 de abril de 2024), la opción más barata es la de Avlo.

En total, el coste del trayecto de ida y vuelta en estas fechas asciende a los 26 euros en Avlo, 28 en Ouigo y entre 42 y 109 euros en Renfe, siempre en función del horario escogido. Y aquí se habla de precios base, ya que además del billete se ofrecen varias opciones que añadir a la compra, como añadir más equipaje a los trayectos o la posibilidad de cancelar el billete. Unos extras que se pagan a parte de los precios ya citados.

## Complementos al billete

El precio base no es la única diferencia entre las compañías. Base, porque los billetes tienen precios que van «desde» una cantidad. Es decir, no todos incluyen las mismas prestaciones a los clientes. En este caso es Renfe la que ofrece la posibilidad más barata, ya que en su precio inicial incluye tres piezas de equipaje de máximo 25 kilogramos cada uno. En el caso de Ouigo, la compañía carga al cliente con cinco euros por cada bulto adi-



Un tren de Ouigo y otro de Avlo, en la estación Campo Grande de Valladolid. NACHO GALLEGU / EFE



Puente recurrió a su cuenta de X en su discusión con Ouigo.

cional que como máximo puede tener un peso de 30 kilogramos y una medida total de 200 centímetros. Avlo permite viajar con un equipaje de mano y una maleta en cabina, dentro del precio base de su billete. Si se quiere viajar con un bulto extra de dimensiones que no superen los 180 centímetros, se debe abonar un complemento de diez euros. En este caso no se especifica un

peso máximo que el bulto deba cumplir.

También tienen un cargo adicional las mascotas, de diez euros en los tres casos analizados. La selección de asiento cuesta cinco euros en Renfe, igual que en Ouigo para los asientos grandes y de tres en los pequeños. En Avlo son ocho euros. Además, la anulación tiene un coste. En la empresa pública son cuatro eu-

## LA CONTROVERSIA

Oscar Puente  
Ministro de Transportes

«Son prácticas profundamente desleales que han arrastrado a unos resultados muy malos en corredores que eran altamente rentables»

Añadir extras al billete supone un incremento de hasta 36 euros por el equipaje o si se viaja con mascotas

## Competencia, satisfecha con la rebaja del 20% de la liberalización

J. M. CAMARERO / L. PALACIOS

MADRID. El titular de Transportes denuncia que los bajos precios de Ouigo, vendiendo billetes «muy por debajo del coste desde el principio, han arrastrado» a Iryo y a Renfe «a unos resultados muy malos en corredores que eran altamente rentables». Con este anuncio, la guerra está servida a la espera de que el Minis-

terio materialice ese anuncio de Puente al recurrir a la Comisión de Competencia. Este organismo, presidido por Cani Fernández, se ha vanagloriado siempre de la liberalización lograda en una parte del sector ferroviario al reducir el importe de las tarifas. De hecho, el último informe de la CNMC publicado la semana pasada señalaba que los precios de estos corredores de alta

velocidad se abarataron más de un 20% en el último trimestre del año pasado. Y que en ese mismo periodo, se incrementó el número de viajeros en más de un 29%.

El documento apuntaba que Renfe continuó como el principal operador en todos los corredores, con cuotas de entre el 50% y el 76% de los viajeros. Iryo obtuvo entre el 25% y el 30% salvo en el Madrid-Alicante, donde desde el 15 de septiembre solo opera de jueves a domingo. Y que Ouigo mantuvo una cuota de en torno al 21% en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid y Madrid-Alicante.

VALLADOLID

# Valladolid se refuerza como nodo estratégico con una nueva vía de AVE

Transportes adjudica en 29M€ los 7 kilómetros de la segunda vía de alta velocidad en Campo Grande para la entrada y salida de los trenes de Asturias, León, Palencia y Burgos

**F. RAMOS / R.RUANO VALLADOLID** Valladolid da un paso más para afianzarse como el nodo estratégico de tráfico de mercancías y viajeros del noroeste. Este nuevo paso llega con una nueva ampliación de la capacidad de entrada y salida de trenes a la estación de Campo Grande de Valladolid tras la adjudicación de una segunda vía de alta velocidad por la entrada norte a la estación, es decir aquella que da acceso a los trenes que llegan desde Asturias, León, Palencia y Burgos. Conviene recordar que la estación vallisoletana ya veía ampliada su capacidad con una segunda vía de alta velocidad en su entrada sur, es decir aquella que da acceso a los trenes con llegada y salida hacia Madrid, en enero de 2020.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de Óscar Puente adjudica en 29 millones de euros, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif AV), la construcción de esta segunda vía de alta velocidad ferroviaria al norte de la estación de Valladolid-Campo Grande. En concreto, la actuación comprende la construcción de la plataforma, el montaje de la vía y su electrificación en un tramo de 7 kilómetros entre la estación, el nudo norte y la futura Variante Este. Una obra que dará entrada y salida y permitirá ampliar la capacidad tanto de viajeros como de mercancías, dado que conectará con la Variante Este de Mercancías, actualmente en su fase final de ejecución. Si las previsiones se cumplen, la obras de la nueva infraestructura se prolongarán 23 meses, con lo que estaría operativa en el segundo semestre de 2026.

La actuación, según un comunicado del Ministerio, reforzará y ampliará la capacidad de la estación como nodo de alta velocidad del corredor norte para responder al incremento de tráfico previsto por la extensión de la red y la liberalización del transporte de viajeros.

El duplicar esta salida y entrada, actualmente de vía única, incrementará la capacidad y fluidez de tráfico de la estación, por la que pasan los trenes de alta velocidad que conectan el centro del país con Palencia, León, Asturias, Burgos y en un futuro, con Cantabria y País Vasco. A ella le sucederá, en otra operación, la instalación de los sistemas de señalización y comunicaciones.

La construcción de la segunda vía representa un reto técnico y de planificación: la nueva infraestructura se adaptará al espacio disponible y su despliegue se abordará en distintas fases, para compatibilizarlo con la circulación ferroviaria. Además, comprende actuaciones de ampliación de pasos inferiores y la habilitación de una estructura para salvar el cauce del río



Estación de tren Valladolid-Campo Grande. E.M.

Esqueva. Las obras serán ejecutadas por la UTE integrada por Comsa, Comsa Instalaciones y Sistemas Industriales, e Inmeva Infraestructura.

El Ministerio de Puente lleva a cabo la reordenación ferroviaria en Valladolid, que forma parte del Corredor Atlántico, mientras avanza en el desarrollo de otras actuaciones que la consolidarán como nodo estratégico de movilidad, tanto de viajeros como de mercancías. Entre ellas, destaca la Variante Este, que canalizará el tráfico de mercancías para evitar su paso por la estación, en la que ya se trabaja en el montaje de vía y la electrificación, y el

nuevo Complejo Ferroviario, ya contratado, que convertirá Valladolid en hub de transporte de carga, tecnología e innovación ferroviaria.

Asimismo, en el corredor norte de alta velocidad, se impulsa el despliegue de la segunda vía en un trazado de 41,5 km de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Palencia-León, con la que se responderá al incremento de tráfico derivado de la llegada de la alta velocidad a Asturias.

El anuncio fue respondido por el alcalde, Jesús Julio Carnero, quien advirtió de que «estas acciones se dan de bruce contra el bienestar de todos

y cada uno de los vallisoletanos, ya que cuantas más frecuencias e incrementos haya de viajes a lo largo y ancho de la ciudad, más necesario será el soterramiento, porque es de sentido común. Si nos molesta lo que tenemos ahora, imagínese si vamos a tener mucho más», afirmó. El regidor volvió a defender el soterramiento: «Se sigue creciendo en superficie y lo que hay que hacer es un soterramiento de la vía del tren para permitir que los vallisoletanos tengan una ciudad amable y no más compleja y complicada desde el punto de vista de la infraestructura ferroviaria».

## EL TÚNEL DE LABRADORES CIERRA EL DÍA 9 AL TRÁFICO POR SU AMPLIACIÓN

El próximo martes 9 de abril darán comienzo las obras del túnel de Labradores para transformar su estructura y obligarán a cortar el tráfico. Los trabajos consistirán en dos modificados: la altura de gálibo y la anchura. De los 3,2 metros que tiene el túnel se pasará a 5,2 y esos dos metros se ganarán excavando el paso subterráneo. La segunda acción, consistirá en ampliar la estructura en 30 centímetros, 15 por cada lado. De tal modo que los vehículos dispondrán de una mayor amplitud. El plazo de ejecución es de siete meses, por lo que estará a punto a finales de año. Esta obra supondrá un incremento de 2,3 millones de euros más IVA sobre los 14,3 millones que se adjudicaron en su día para este proyecto y el de Panaderos. Dos acciones que forman parte de la integración ferroviaria, defendida por el anterior equipo de Gobierno en el Ayuntamiento. Unas obras que fueron aprobadas por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. El trabajo de los operarios consiste en sustituir el cajón hincado, que resulta más invasivo. Si no se producen retrasos, el tráfico se abrirá de nuevo a primeros de noviembre. El túnel de Labradores estará abierto únicamente a vehículos, a diferencia del paso de Panaderos que permite también el tránsito peatonal.

«Ha incrementado la oferta, ha reducido los precios, pero los ha reducido hasta un nivel que es insostenible para las tres competidoras». Por ello, indicó que Ouigo «tendrá que subir los precios», «a menos que esté en la idea de perder dinero indefinidamente los 10 años que tienen comprometidos de presencia en los corredores de alta velocidad más rentables de España».

Por otro lado, Óscar Puente, aseguró que la reapertura del corredor ferroviario Madrid-Burgos, a través de Aranda de Duero, «no pinta bien» y no parece «sencillo» poner de nuevo el tren directo. No en vano, subrayó que la relación entre el coste y el beneficio de la infraestructura está «muy desequilibrada». En todo caso, apostó por esperar al resultado del estudio de soluciones para la retirada de la bateadora bloqueada y la rehabilitación del túnel de Somosierra de la Línea Madrid-Chamartín-Bifurcación Aranda, que ha encargado Adif, aunque su coste total para poner en marcha ese corredor rondará entre los 1.300 y los 1.400 millones de euros.

## Puente amenaza a Ouigo con denunciar sus precios ante la CNMC

**R.RUANO VALLADOLID**

La guerra abierta entre Ouigo y Puente continúa. Ahora el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible amenaza a la compañía francesa con acudir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por sus bajos precios que tildó de «prácticas profundamente desleales». «Tendrán que subir los precios», reflexionó el ministro sobre la empresa.

Un paso más en la batalla que mantienen el titular de Transportes con la entidad. El ministro vallisoletano ya señaló a Ouigo por sus precios bajos y su impacto en las cuentas de Renfe. La respuesta de los franceses no tardó en llegar: «Es la primera vez que nos reprochan tener precios bajos». La directora general de Ouigo, Hélène Valenzuela, señaló en su día que su empresa tiene en provisiones más de 1.000 millones de euros en concepto

de tasas que pagará a Adif en los próximos diez años. Un dato que Puente no dudó en desaprovechar para volver a contraatacar: «Lo tendré muy en cuenta en la próxima reunión en la que nos pidáis que os bajemos el canon que abonáis a Adif. Está claro, por la respuesta, que podéis pagarlos».

Tras este cruce de declaraciones, el ministro de Transportes, vuelve a cargar contra la operadora. Criticó que Ouigo vende billetes «muy por debajo del coste». Un tipo de competencia que, a juicio del ministro, ha hecho «arrastrar a Renfe a unos resultados muy malos en los corredores que eran altamente rentables». Durante una entrevista concedida a Más de Uno de Onda Cero, Puente explicó que son tres las operadoras que trabajan en «corredores altamente rentables»: Renfe, Yrijo y Ouigo: «Lo que que inicialmente iba a ser una competencia

sana, se convirtió en una guerra desde el primer minuto, fundamentalmente propiciada por la competidora francesa que está vendiendo desde el principio muy por debajo del coste. La prueba es que lleva pérdidas cercanas a los 40 millones de euros al año desde que inició su funcionamiento y con este comportamiento ha arrastrado a las otras dos competidoras».

«Lo que yo digo es que la competición tiene que ser en buen alid y tiene que permitir que las tres empresas obtengan beneficios o como mínimo, no tengan pérdidas», sostuvo. En esta línea, recordó que en España «se impuso un sistema de liberalización del mercado ferroviario, limitado a los corredores más rentables». Momento en el que entraron Ouigo e Yrijo, entidades francesas e italianas, respectivamente. Si bien, indicó que esta «liberalización ha tra-



# Valladolid lanza otra campaña de bonos para incentivar el comercio

El Ayuntamiento destinará 172.000 euros para la emisión de un total de 15.840 vales canjeables en 700 establecimientos

**MIGUEL Á. CONDE VALLADOLID**  
El Ayuntamiento de Valladolid presentó la nueva edición de la campaña de bonos al comercio de primavera 'Tu bono próximo', con el objetivo de incentivar el comercio de proximidad en la capital. En total se emitirán 15.840 bonos de 10 euros, disponibles desde el próximo 3 de abril al 8 de mayo. Para conseguirlos será necesario ingresar en las páginas web del Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, FECOSVA o de AVADECOS y registrarse en la plataforma de compra de dichos vales canjeables en 700 establecimientos.

Como novedad, según aclaró en la presentación el concejal de Comercio, Mercados y Consumo, Víctor Martín, «cada usuario solo podrá adquirir dos bonos en toda la campaña». La razón no es otra que, como añade Martín, «perseguir nuevos usuarios». Por parte del Ayuntamiento se destinarán 172.000 euros, que se estima que generen 750.000 de beneficio de cifra de comercio. Martín añade que «por ca-

da euro del Ayuntamiento, se generan cinco en nuestro comercio local». El concejal también aclara que los bonos estarán disponibles para su compra de manera escalonada. Es decir, saldrán a la venta nuevos vales todas las semanas los miércoles, desde las 9:00 horas de la mañana.

Recuerdan que los usuarios que hayan comprado los bonos dispondrán de 72 horas para canjearlos. Si en ese tiempo no se utilizan, pasarán a estar otra vez disponibles a fin de evitar su desperdicio. Además, cada cupón lleva la fecha límite para su consumo incluida, y está asociado al DNI, que luego se tendrá que mostrar al momento de su uso. Cada semana se pondrán a la venta «2.580 bonos aproximadamente», tal y como amplió el concejal.

Desde FECOSVA, su presidente, Jesús Herreras asegura que es una acción «imprescindible para la ciudad», y «una herramienta efectiva» para el apoyo al comercio de proximidad. Por su parte el presi-

dente de AVADECOS, Rafael Monedero anima a que nuevos clientes adquieran los bonos, además de que nuevos establecimientos se unan a la medida y espera que la campaña sea un «éxito como viene siendo hasta ahora».

De media en las ediciones anteriores, un 36% de los bonos van dirigidos a la moda, el 16% a librería y papelería, un 12% a la alimentación y un 10% al calzado, como explicaba el concejal. También añadía que ha cambiado la tendencia de la distribución de dichos bonos, de manera que, desde 2021, «el sector de la alimentación ha aumentado un 7% mientras que el de la moda ha bajado un 6%», comentaba Martín.

En total se calcula que hay inscritos en las distintas plataformas para la adquisición de los cupones más de 25.000 usuarios. En cifras totales, según apunta el Ayuntamiento, la campaña 'Tu bono próximo' ya ha generado un retorno a la ciudad de 6,4 millones de euros, gracias al canje de 123.450 cupones totales.

## VALLADOLID

## Ley del Juego, adaptada a la nueva realidad

La normativa, ya en vigor, amplía la distancia entre casas de apuestas y de éstas con los colegios y establece un nuevo régimen sancionador, además de obligar a realizar campañas y programas de sensibilización contra el juego

**RICARDO GARCÍA VALLADOLID**

La nueva Ley del Juego de Castilla y León ya está en vigor tras su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León (Bocyl) este lunes día 1 de abril. Una nueva normativa, que renueva la anterior de hace 26 años, en la que se regula el funcionamiento de tragaperras, casas de apuestas, bingos, casinos y similares. Sobre la anterior redacción, que data de 1998, ahora se llevan a cabo modificaciones sustanciales en cuestiones importantes e incluso se incorporan nuevos puntos al articulado con el objetivo de que exista un mayor control de este sector para evitar el grave problema de las adicciones y adecuarla a los nuevos tiempos, con cambios sociales y tecnológicos. Con este planteamiento, la normativa llega con importantes novedades.

La Junta considera que «el plazo transcurrido desde la aprobación de la ley reguladora del juego y de las apuestas de Castilla y León y la aplicación práctica que se ha hecho de ella, evidencian la necesidad de incluir nuevas medidas normativas a la sociedad actual y con vistas al futuro, en línea

con las recientes normas reguladoras del juego y las apuestas, tanto a nivel estatal como autonómico».

No se trata de un texto completamente nuevo. El proyecto presentado toma como base la normativa ya existente y sobre ella realiza modificaciones de su articulado y añade algunos epígrafes nuevos para ofrecer un marco legal adaptado a la situación actual del sector.

### A QUIÉN AFECTA

La ley del juego de Castilla y León se aplica a todas las empresas y entidades vinculadas a este sector que lleven a cabo su actividad en Castilla y León. Están incluidos establecimientos de hostelería que cuenten con máquinas tragaperras, casas y locales de apuestas, bingos y casinos, entre otros, así como organizaciones que realicen sorteos con fines benéficos, como es el caso de la ONCE.

Según la Memoria Anual del Juego y de las Apuestas de la Comunidad de Castilla y León del año 2023 elaborada por la Junta, existen un total de 17.414 establecimientos de juego y apuestas. De

ellos, la inmensa mayoría son bares, con un total de 15.773, pues están así considerados aquellos que combinan el servicio de bebidas con los juegos de azar.

No obstante, la memoria también detalla que los establecimientos específicos de juego y apuestas en activo, es decir, aquellos que no lo compaginan con una actividad diferente, son 156 entre bingos (17), casinos (3), casas de apuestas (17) y salones de juego (119). Asimismo, también se señala que las máquinas recreativas y de azar en activo ascienden hasta las 11.833.

¿Qué establecimientos serán los más afectados por las modificaciones en la ley? Sin lugar a dudas, los grandes cambios que trae aparejada la nueva ley del juego de Castilla y León tienen que ver con los locales de apuestas. Estas instalaciones, no exentas de polémica en los últimos años, acaparan buena parte de los cambios en la normativa, ya que sobre ellas recaen nuevos requisitos para su ubicación y funcionamiento.

### CASAS DE APUESTAS

Dentro de las muchas modificaciones que presenta la ley del jue-

go, las que atañen a las casas y locales de apuestas se pueden resumir en cuatro ejes, tal y como pone de manifiesto a preguntas de este periódico la Federación Castellano y Leonesa de Jugadores de Azar Rehabilitados (Fecyljar). El primero de ellos tiene que ver con la distancia, ya que ahora deberán estar situados a, al menos, 150 metros de cualquier centro educativo frente a los 100 que establecía la anterior normativa. Asimismo, entre establecimientos también deberá haber una separación mínima de 300 metros, un requisito que antes no existía.

El segundo de estos ejes tiene que ver con el control de acceso, que en adelante será muy similar en las casas de apuestas al que existía en bingos y casinos. Así, se identificará y registrará a todas las personas que deseen acceder al establecimiento, un aspecto que anteriormente no estaba regulado.

Como tercer punto, desde Fecyljar apuntan también la obligación de la realización de un curso de sensibilización sobre juego problemático, lo cual valoran muy positivamente a la hora de tener co-

nocimiento y saber cómo actuar ante este tipo de patologías. Igualmente, en los propios establecimientos deberá reservarse un espacio con información sobre adicciones y autoprohibición de acceso a locales de este tipo.

Finalmente, el cuarto eje recoge que la obligación de elaborar una Estrategia de Prevención y Tratamiento del Juego Patológico, una labor que será responsabilidad de la Comisión Técnica de Coordinación del Juego Responsable en el plazo de los seis meses posteriores a su constitución.

### RÉGIMEN SANCIONADOR

En el ámbito sancionador se establece, de forma novedosa, el carácter finalista de la recaudación obtenida por la imposición de sanciones, cuyo destino principal será la financiación de programas de prevención y rehabilitación de personas con problemas de adicción al juego, a campañas y acciones formativas de prevención y a programas sociales, educativos y de salud pública.

En definitiva, una nueva ley adaptada a una nueva realidad social en materia de juego.



ACTUALIDAD ECONÓMICA

# El 'boom' turístico impide que los precios de la vivienda se relajen

El mercado modera las subidas salvo en las zonas turísticas, donde crecen más del 8%

**MARÍA HERNÁNDEZ MADRID**  
Los vecinos de varios barrios en la ciudad de Málaga comenzaron a colocar hace varias semanas una serie de pegatinas con protestas en contra del alquiler turístico, aprovechando la simbólica etiqueta que distingue a los apartamentos turísticos con las iniciales AT. La iniciativa surgió a raíz del llamamiento que Daniel Romero, hostelero y vecino también de la ciudad, realizó en redes sociales des-

pués de conocer que su casero no le renovaría el alquiler de su piso con el fin de convertirlo en un apartamento turístico. La protesta ha llegado incluso a los medios británicos, de donde proceden muchos de esos turistas, y es sólo una muestra más del impacto del turismo en el sector de la vivienda en España. Aunque no la única. Como ocurre con el alquiler, también en el mercado de la compraventa se deja notar cada vez de forma

más evidente el efecto de los visitantes, especialmente en aquellas zonas y ciudades con más tirón. El turismo es, de hecho, uno de los factores que impiden que los precios bajen en esos lugares, o al menos, que bajen a la misma velocidad que lo hacen en el resto del país. Así lo refleja la estadística *Tinsa IMB Mercados Locales* del primer trimestre de 2024, que indica que el sector ha entrado en una fase de ralentización y estancamiento en

los precios, salvo en lugares turísticos, donde las valoraciones no dan tregua. «La estadística refleja que los precios residenciales se han mantenido en el entorno de la estabilización en la mayoría de las zonas, con crecimientos más intensos en los municipios con mayor componente turístico», reza el estudio publicado ayer. Según las tasaciones de la compañía, el valor medio la vivienda nueva y usada en España es un 3,3% mayor

que un año antes, tras aumentar un 0,4% en el último trimestre. Se trata de la menor tasa de crecimiento trimestral desde finales de 2020.

Frente a esa dinámica a la baja, contrastan los datos de Baleares. Si el grueso de las CCAA se encuentran en un rango de aumento interanual de precios entre el 2% y el 6%, en el caso de las islas el encarecimiento fue del 8,3% en el primer trimestre del año, más de un punto por encima de la Comunidad Valenciana, donde también el turismo explica el aumento del 7,1%. Otras ciudades costeras con aumentos superiores al 8% en el primer trimestre fueron Valencia, Almería y Santa Cruz de Tenerife.

«Esta desaceleración más pausada en las zonas turísticas es consistente con un perfil de comprador de segunda residencia con mayor poder adquisitivo, cuya decisión de compra se ha visto menos impactada por el contexto de inflación y altos tipos», apunta Cristina Arias, directora del Servicio de Estudios de Tinsa.

Baleares se ha convertido en el máximo exponente de los efectos del turismo en su mercado residencial. Por un lado, esa presión expulsa o dificulta el acceso a muchos ciudadanos del archipiélago; por otro lado, la escasez de oferta impide que los pre-

## El encarecimiento en Baleares fue del 8,3% en el primer trimestre

cios se relajen, de manera que 15 años después del estallido de la burbuja inmobiliaria en España, Baleares sigue en su propia burbuja del *ladrillo*. El precio medio de la vivienda (2.922 euros por metro cuadrado) superó entre enero y marzo por cuarto trimestre consecutivo el máximo de su serie histórica alcanzado el tercer trimestre de 2008 y se sitúa ya un 7,1% por encima de esa referencia.

Según las tasaciones de Tinsa, Islas Baleares y Palma de Mallorca son la única Comunidad Autónoma y capital con un nivel de precios superior al del *boom* inmobiliario, un 7,1% y un 4,2% más, respectivamente.



Varios turistas esperan a las puertas de un bloque con apartamentos turísticos en Barcelona. EL MUNDO

## ACTUALIDAD ECONÓMICA

# Las empresas provocan la primera caída de la venta de coches en 15 meses

El empuje de las alquiladoras permite cerrar el trimestre con 244.879 matriculaciones, solo un 3,1% por encima de 2023

FÉLIX CEREZO MADRID

Habría que remontarse hasta diciembre de 2022 para encontrar una caída en las ventas de turismos y 4x4 nuevos en España. Entonces, el mercado retrocedió un 14,1% por problemas logísticos y, en concreto, por la falta de camiones portavehículos.

El pasado marzo hubo nueva caída. Fue del 4,7% —con 94.840 unidades— y desde las grandes asociaciones del sector la han achacado al efecto estacional de la Semana Santa, que en 2023 se celebró en abril. Eso restó tres días hábiles, según Ganvam (vendedores y talleres) y habría hecho que el público prefiriese irse de vacaciones antes que pasarse por el concesionario.

Si y no. Precisamente estas vacaciones han sido el revulsivo que ha convertido a las empresas de alquiler (rent a car) en las grandes animadoras del mercado. Sus compras, aliñadas con las buenas previsiones turísticas, ascendieron a 31.900 vehículos, 7311 más frente a los 4.686 coches que se dejaron de vender en el total del mercado en marzo.

Mientras, los otros dos canales pincharon. El de los particulares, el más numeroso y rentable para los fabricantes, lo hizo en apenas cuatro puntos porcentuales (36.061 coches), mientras que los vehículos de flotas de empresa retrocedieron un 29,7% (28.272 unidades) y fueron los grandes responsables de la caída mensual. Dejaron de comprar casi 10.100 vehículos. Y como señalaban desde la patronal de los fabricantes Anfac, preocupa el comportamiento de estas ventas porque «son un indi-

cador de cómo va la economía».

Al menos, las buenas cifras de enero y febrero maquillan los resultados del primer trimestre, con 244.879 unidades y un crecimiento del 3,1% que, de nuevo, es sustentado por el rent a car. Sus compras de coches han aumentado un 49,5% en el período. Las de los clientes privados lo hacen menos de tres puntos y las empresas dejan casi un 15%.

«Y eso que lo estamos comparando con los tres primeros meses de 2023, con un mercado que ya era muy flojo» apuntan en Faconauto (concesionarios). Esto hace que cobre fuerza la previsión de acabar el año en el millón de unidades, muy lejos de los 1,25 millones de 2019 y que se consideran un volumen lógico para un país como España.

## 50,4%

Porcentaje. Volumen que suman en 2024 los turismos que no son gasolina o diésel: híbridos —con y sin enchufe— de gas y eléctricos.

Porque tampoco se puede esperar mucho de los coches electrificados (100% a pilas e híbridos con enchufe). Al contrario, incluso han perdido un punto de cuota respecto a la que tenían a finales del año pasado y están ahora en el 11%. Son los únicos que cuentan con las ayudas a la compra del Plan Moves III, pero éstas caducan el 31 de julio y la prórroga los Presupuestos Generales del

Estado hace más complicado obtener los fondos para una ampliación del mismo.

La industria lleva tiempo pidiendo salir de ese encorsetamiento y renovar el parque con modelos de bajas emisiones, como los híbridos sin enchufe y los coches de gas, todos con etiqueta ECO. Con este mensaje sí comulgan los compradores: los híbridos ligeros y autorrecargables son segundos por volumen en 2024 (88.983 unidades, un 23,1% más) y los de gas —casi en su totalidad, de GLP— llevan 7.355 matriculaciones (+41,2%).

### TOYOTA, LIDER

Sumando todos los turismos y 4x4 alternativos (eléctricos, híbridos y de gas), representan más de la mitad de las ventas. Aunque el liderazgo por tecnologías lo mantienen los modelos puros de gasolina, con 97.057 vehículos (-5%). Porque el diésel mantiene su caída a tumba abierta. Ya es menos del 10% de la tarta.

Igualmente, los compradores siguen del lado de Toyota. Con 23.043 unidades, ya saca más de 7.000 coches a Seat, que adelanta en menos de 100 a Kia. En cuanto a los modelos, el Nissan Qashqai ha vuelto a ser, años después, el preferido del gran público. Aunque habrá que ver si es flor de un mes y rebasa al Dacia Sandero, que cuesta menos de la mitad y es líder desde enero.

Esto hace que Toyota, Dacia y Nissan sean de las pocas generalistas (con Hyundai) que mejoran en 2024. También lo hacen las premium BMW, Mercedes y Tesla y las chinas BYD, MG y Omoda.