



Resumen de Prensa

martes, 09 de julio de 2024

Carnero se compromete a «luchar para que la nueva estación llegue soterrada»

El alcalde insiste en mantener abierta la opción a pesar de que su deseo choca con el plazo previsto para comenzar las obras de la infraestructura

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. Ni disolver la sociedad Valladolid Alta Velocidad ni renunciar al soterramiento ni negociar nuevos pasos. La posición de Jesús Julio Carnero, alcalde de Valladolid, después de la entrevista concedida por Óscar Puente a El Norte, permanece imperturbable. Tanto, que este lunes lanzó un nuevo órdago: «La nueva estación de tren debe ir soterrada». Lo hace después de que Puente advirtiera de que «lo que mata el soterramiento es la nueva estación» y anticipara que en 2025 comenzarían las obras. De hecho, el proyecto debería entregarse en el mes de diciembre, después de años de demora desde que se adjudicó, en 2019. «Valladolid quiere la estación soterrada y va a luchar por que llegue soterrada», insistió Carnero. No especificó qué medidas puede tomar el Ayuntamiento de Valladolid para que ese propósito a contrarreloj se cumpla. «Lo que tenga que hacer el Ayuntamiento lo iremos viendo», se limitó a decir, aunque el margen de actuación del Consistorio es prácticamente nulo en este caso. Hay que recordar que la estación de tren se encuentra fuera del convenio de integración que rubricaron el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León en el año 2017. La estación es responsabilidad única de Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), que decide cómo debe ser, qué capacidad debe tener y se hace cargo de la factura. Que no es una factura pequeña. Son 170 millones de euros estimados de inversión total -habrá que comprobar cómo queda después de la licitación de la obra-.

En estos momentos, el proyecto está muy avanzado. Se están redactando a la vez el anteproyecto, el proyecto básico y el proyecto constructivo. En julio del año pasado se modificó el monto de la adjudicación que se llevó a cabo en 2019, añadiendo un millón de euros más a la cuenta, para poner en marcha una redacción que se encontraba en standby. Se dieron 18 meses de plazo para rematar el diseño. Y días atrás se realizaban las catas



Recreación infográfica de cómo será la Estación Campo Grande en un futuro, según el gestor de infraestructuras. Adif

en la propia estación para rematar el estudio geológico.

El diseño de la nueva estación es similar, en cuanto a funcionalidad y accesos, a otras que están en marcha en España, especialmente la de Chamartín, otra gran obra de ampliación que cambiará por completo las conexiones norte-sur. En este caso, Valladolid actuará a futuro como prolongación de ese eje Atocha-Chamartín por el que cruzará el tráfico entre las dos mitades del territorio español. Con un matiz más a favor de Valladolid. La 'U' de Olmedo, también en marcha, permitirá que los trenes de Galicia con destino País Vasco o Cataluña no tengan que llegar hasta Madrid y puedan tener una conexión más directa a través de Valladolid. La actual estación pasará a ser la tercera de España en número de

LA FRASE

Jesús Julio Carnero
Alcalde de Valladolid

«No nos vamos a salir del convenio de integración, solo nos planteamos su modificación»



pasajeros.

Con todos estos condicionantes, el deseo de Carnero de una estación preparada para el soterramiento choca con los plazos del proyecto. Y con las necesidades de Adif, que tiene en marcha todas las obras clave para la conexión del Corredor Atlántico con Europa. La Y vasca, con el nudo de Arkautte (Vitoria) ya licitado, Chamartín y la negociación con el Gobierno francés para que aco-

meta cuanto antes su parte del trazado en la linde entre los dos países en el País Vasco.

«No nos vamos a salir del convenio de integración», insistió Carnero. Salirse implica disolver la sociedad Valladolid Alta Velocidad, lo que paralizaría todos los procesos en marcha y podría obligar al Ayuntamiento, si una de las partes lo exige, a aportar su parte de la deuda de 400 millones de euros de la sociedad, que en su día asumieron Adif y Renfe, y hacer frente a una indemnización. Sin salirse, la única opción de cambiar el curso de las cosas es cambiar el convenio. «Lo único que nos planteamos es la modificación del convenio», aseguraba el alcalde de Valladolid. Pero en ese punto tampoco hay margen ante la negativa del ministro de Transportes, Óscar Puente, de dar marcha atrás. En la entrevista con El Norte recordaba, una vez más, que el convenio de integración lo suscribieron el Gobierno de Mariano Rajoy en España y el de Juan Vicente Herrera en la Junta de Castilla y León.

Interpretaciones opuestas

«Se pretende que las obras de la estación comiencen en 2025. No se puede gobernar de espaldas a una ciudad de 300.000 habitantes. Eso es lo único que tengo claro en este ámbito», insistía Carnero, que reduce el conflicto a una cuestión de «voluntad política» pero que sigue sin contratar el estudio que dé réplica al informe de

Adif que consideraba el soterramiento poco viable económica y técnicamente con las necesidades de capacidad del nudo ferroviario que será Valladolid.

Carnero se aferra, además, al resultado de las urnas en 2023. Considera que el triunfo de la opción PP-Vox (pese al triunfo en votos del PSOE y con la caída de Toma la Palabra) es un voto mayoritario a la opción del soterramiento, que defendían ambas fuerzas, frente a la de la integración. Óscar Puente responde a esa tesis con los resultados de 2019. «El soterramiento ya se abortó en el año 2017 y hubo unas elecciones en 2019 y yo las gané con bastante suficiencia. Por otro lado, ni siquiera el resultado de los barrios más próximos a las vías en 2023 y que, por tanto, más afectados están por el soterramiento, fue bueno para el Partido Popular. Fue un buen resultado para el alcalde entonces y para el gobierno local de entonces. Las elecciones de 2023 no fueron en clave del soterramiento. Creo que el primero que se equivoca haciendo esa lectura es Jesús Julio Carnero, que cree que ha ganado las elecciones, está gobernando porque apostó por el soterramiento. No es verdad».

«Espero que desde el Ministerio se tenga en cuenta lo que quieren los municipios. Porque entonces, si no, sobramos todos. Valladolid quiere la estación soterrada y va a luchar por que llegue soterrada», insistió Carnero.

La futura estación Concha Velasco

Óscar Puente y Jesús Julio Carnero sí parecen estar de acuerdo en algo respecto a la futura estación: que lleve el nombre de Concha Velasco. De momento se mantiene la nomenclatura actual, Campo Grande. Pero puede que varíe pronto. Según explicó el ministro de Trans-

portes y Movilidad Sostenible a El Norte el cambio de nombre podría darse cuando esté ya la nueva estación. Incluso puede que antes. «Me gustaría que cuando pongamos en pie la nueva, ese nombre acompañe a la estación. Digamos que es a futuro. Cuando esté rematada la obra. Bueno, rematada. Yo tengo la ilusión de la primera piedra no tardando. Igual ya vemos algo», explicó.

VALLADOLID

Carnero reclama soterrar la estación y pide al Gobierno «echar una mano a los vallisoletanos»

F. M. VALLADOLID

Ya lo había dicho y ayer el alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero reiteró que pedirá que la nueva estación de trenes que construirá el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, esté soterrada, una petición de difícil cumplimiento. Carnero dijo que «no se puede gobernar de espaldas a una ciudad de 300.000 habitantes» y reclamó al Gobierno, y más en concreto al ministro de Transportes, Óscar Puente, que «eche una mano a los vallisoletanos», porque los ciudadanos «quieren las vías del tren y su esta-

ción soterradas» y añadió que «luchará para que así sea», dijo.

Al hilo de las primeras catas realizadas por Adif en el suelo de la estación de trenes Campo Grande y la previsión anunciada de licitar el proyecto antes de fin de año para empezar las obras en 2025, pero con la estación en superficie, el alcalde añadió que tomará las medidas que tenga que adoptar desde el ámbito municipal «en su momento y cuando corresponda» para intentar que las nuevas instalaciones estén bajo tierra.

La estación, sin embargo, no for-

ma parte del convenio de integración firmado en 2017 por el Ayuntamiento, Renfe, Adif y la Junta de Castilla y León, un acuerdo que el regidor no quiere eliminar - una aparente contradicción dado que que pretende parar las obras de integración que están previstas - pero sí modificar y rescatar el proyecto del soterramiento, lo que implicaría soterrar también la estación.

Pese a su insistencia, desde el ministerio de Transportes ya han descartado volver al soterramiento y, en consecuencia, parece evidente que la estación se hará en superfi-

cie como estaba previsto. Carnero considera que los hechos avalan su petición y recordó el caso de ciudades como Zaragoza, Córdoba, Vitoria y Murcia, con proyectos de soterramiento o estaciones ya soterradas. «Nosotros queremos ser al menos como Córdoba y como Zaragoza, y eso incluye que tengamos soterrada la vía del tren», dijo Carnero, al tiempo que anunció que seguirá «luchando» para conseguirlo, convencido de que es «una carrera de larga distancia».

El alcalde volvió a pedir al Ministerio de Transportes que tenga en cuenta «lo que quieren los municipios, lo que quieren los vecinos», porque, de lo contrario, dijo que «sobramos todos» y «con el señor Pedro Sánchez sería suficiente, teniendo de ayudante al señor Óscar Puente».

Martes 09.07.24
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 3

Switch Mobility aplaza a 2026 su implantación en Valladolid

La empresa achaca la decisión a la incertidumbre actual sobre el mercado del vehículo eléctrico

A. G. E.

VALLADOLID. Una carta firmada por Maesh Babu, responsable de Switch Mobility Europa, ha puesto punto y aparte al proyecto de la empresa en Valladolid. Con los terrenos adquiridos, el plan de implantación definido en un proyecto con fechas y producciones estimadas y el Ayuntamiento dispuesto a agilizar todos los trámites necesarios (con el anterior equipo y con el actual), Switch ha parado máquinas. Han decidido «suspender y aplazar a 2026» su llegada a Valladolid, según desveló el alcalde, Jesús Julio Carnero.

El porqué de la decisión lo argumenta Babu por el contexto actual en torno al vehículo eléctrico, máxime después de las elecciones europeas del 9J. «Como consecuencia de la incertidumbre generada en el mercado del vehículo eléctrico y, en general, en el sector de la electromovilidad, ha sido necesario ac-

tualizar estrategias, replantear objetivos y adaptar el calendario de actuación a los tiempos del mercado». Hay que recordar que en los últimos meses se ha conocido la decisión de algunas marcas de 'desinvertir' en la electrificación de sus flotas y mantener los motores de combustión

más allá de 2030, entre ellas Audi o Mercedes.

«Este reajuste obliga a suspender y aplazar, hasta el horizonte de 2026, las decisiones relacionadas con el proyecto vallisoletano», explica Maesh Babu en su misiva.

A continuación admite que este paso atrás puede suponer

incluso perder licencias que ya se han tramitado –y que deberán recomenzar de nuevo con todo el proceso cuando la firma se decida a retomarlo–, pero asegura que no implica que sea «ninguna renuncia al proyecto». Solo, aclara, «una adaptación a las nuevas circunstancias».

Jesús Julio Carnero ha tratado de conservar la esperanza en que, antes o después, la implantación de Switch se convierta en una realidad. «Es evidente que el mercado de la electrificación tiene unas incertidumbres claras en todo el mundo, también

Sobre Inobat «todas las comunicaciones son positivas», si bien el proyecto depende de las ayudas del PERTE

en Europa, y la decisión de la empresa está marcada por esa circunstancia», trató de empatizar.

La otra gran empresa cuya llegada está pendiente es Inobat. A ese respecto, Carnero señaló que «todas las comunicaciones son positivas». En este caso, depende más de cómo se solucionen las ayudas convocadas en el tercer Plan estratégico de automoción (PERTE, Proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica) convocado por el Gobierno. «La confianza en este tipo de proyectos es total», tranquilizó Carnero, que resaltó «el compromiso por parte de la administración municipal en aquello que sea necesario por parte de las empresas».

En su momento, preguntado por los medios, el anterior alcalde, Oscar Puente, aseguró que las posibles ayudas concedidas a esta empresa estaban ligadas necesariamente a su implantación. Es decir, que no cobrará ni un euro de dinero público si no cumple con su parte del acuerdo. En la carta, Maesh Babu agradece su colaboración a todas las instituciones que se han visto implicadas en el proceso, Ayuntamiento, Junta y Gobierno.



Colocación de la primera piedra de la fábrica de Switch, en marzo de 2022. RODRIGO JIMÉNEZ

VALLADOLID

Switch añade más dudas sobre su fábrica de autobuses y renuncia a la licencia de obras

La empresa comunica al Ayuntamiento que aplaza hasta 2026 su decisión sobre la factoría prevista en Valladolid / El alcalde confía en que, pese a todo, el proyecto salga adelante

F. MARTÍN VALLADOLID
Parecía evidente que algo no marchaba en el proyecto de la empresa india Switch Mobility para montar una fábrica de autobuses eléctricos en Valladolid y este lunes se confirmó que la megafactoría tendrá que esperar, si es que al final llega.

En una carta enviada por Switch al Ayuntamiento, la empresa anuncia que apraca la decisión sobre su implantación hasta 2026 a la vista de la situación del mercado del vehículo eléctrico. Lo más alarmante, sin embargo, es la renuncia a la licencia de obras que le concedió en su día el Ayuntamiento. La falta de pedidos parece que está detrás de la decisión de la empresa, que llegó a tener contratados en Valladolid un equipo de técnicos e ingenieros ubicados, por cierto, en la Agencia de Innovación del Ayuntamiento cuando parecía que la instalación se daba por hecha.

El anuncio lo hizo este lunes el alcalde, Jesús Julio Carnero, quien mostró su comprensión ante el comunicado de la empresa dado que «es evidente que el mundo de la electrificación tiene unas incertidumbres claras y es lógico que la decisión de la empresa esté condicionada». Pese al retraso que supone la nueva fecha y las dudas que genera un proyecto sobre el que ya planeaba la incertidumbre, Carnero manifestó su «confianza total y absoluta» en que al final se materialice, aunque añadió que no le corresponde a él responder por qué el proyecto no es ya una realidad.

En la carta, firmada por Mahesh Babu, CEO de Switch, quien visitó Valladolid en febrero de 2023, la empresa señala que se ve obligada a «replantear objetivos y adaptar el calendario de actuación a los tiempos del mercado» y añade que «son sustancialmente diferentes a los previstos cuando se puso en marcha el proyecto en 2021».

Uno de los párrafos más llamativos es aquel en el que señala que la decisión de aplazar el proyecto «tendrá algunas consecuencias prácticas en la tramitación de licencias y obtención de permisos», lo que obligará «a dar un paso atrás respecto a lo ya conseguido, e incluso a renunciar a licencias ya obtenidas», aunque añade a continuación que esto «no implica ninguna renuncia al proyecto, sino simplemente adaptación a las nuevas circunstancias».

El 19 de octubre de 2022, el Ayuntamiento aprobó en la Junta de gobierno la concesión de la licencia de obras para la construcción de la fábrica, la única otorgada a la empresa hasta el momento, a la que ahora renuncia. El concejal de Urbanismo, Ignacio Zardona, dijo ayer que de haberlo pedido la empresa se la habrían mantenido y recordó que se han firmado caducidades «con diez años».

La megafábrica de Switch, en el limbo
La compañía india apraca su proyecto industrial para Valladolid por la mala demanda de sus vehículos y a la espera de lograr la homologación de los dos modelos que comercializa para venderlos en Europa
VALLADOLID
3
Imágenes de un autobús eléctrico y un tren de alta velocidad.

DEL LIMBO A LA RENUNCIA DE LA LICENCIA. Poco más de un mes ha pasado desde que el 6 de junio este periódico anunciara los nubarrones que se cernían sobre el proyecto de Switch, sin avances desde la puesta de la primera piedra. Un mes después parece que los temores se confirman.

También resulta curioso el último párrafo en el que, tras agradecer la colaboración del Ayuntamiento y del Gobierno, concluye: «Esperamos que en el futuro podamos retomar esta colaboración que, de forma tan satisfactoria, ya nos había llevado a poner la primera piedra de un proyecto en el que

habíamos puesto todas nuestras ilusiones». Switch habla del proyecto en pasado, como si lo dieran ya por zanjado, pese a que en la misma carta afirman que no renuncian. Switch tiene comprados los suelos de la antigua azucarera de Acor en la carretera de Santovenia y el 8 de mar-

zo de 22 se puso la primera piedra en una ceremonia que revisitó la parafernalia de las grandes ocasiones, con la presencia del entonces alcalde de Valladolid, Oscar Puente, y del presidente de la Junta, Alfonso Fernández Mañueco, pero ya no hubo más piedras.

Antes, en diciembre de 2021, Puente presentó el proyecto y anunció la llegada a Valladolid de la empresa, con mayoría de capital hindú, para invertir 100 millones de euros y montar una fábrica de autobuses eléctricos que crearía 5.000 empleos directos y otros 2.000 indirectos. Algo así como una nueva Renault. Incluso se anunció que las obras de la fábrica de autobuses empezarían en verano para, un año después, en junio de 2023, contar ya con los primeros vehículos.

La previsión, y así lo dijo la presidenta de Switch Iberia, Eva Driessen, era presentar el modelo de autobús que se construirá en la planta vallisoletana en el Salón del Automóvil que se celebrará en París en junio de 2023, pero ni una cosa ni la otra.

Desde el Ayuntamiento se recibió la llegada de Switch a la ciudad como un maná, al que luego se sumó el anuncio de otro macroproyecto, la fábrica de baterías eléctricas de Inobat.

Y si el consistorio puso la alfombra roja, como parecía lógico, para un proyecto de tal envergadura, también la Junta de Castilla y León firmó un protocolo con Switch para garantizar su implantación en la Comunidad y creó un grupo de trabajo con los directivos y la Consejería de Economía y Hacienda.

Al final, ninguna de las expectativas creadas se cumplió y ahora se aparecen hasta 2026 «las decisiones relacionadas con el proyecto vallisoletano». Demasiadas incumplimientos, demasiadas dudas e incertidumbre para que un proyecto sea creíble.

Un trámite municipal paraliza desde hace dos meses la 'obra del Escorial' de Argales

La asociación de propietarios urge la reanudación de los trabajos en la avenida de El Norte de Castilla, que comenzaron en noviembre de 2022

SERGIO GARCÍA RUBIO



VALLADOLID. Paralizadas y sin avance. Es la situación actual en la que se encuentran las obras de la avenida de El Norte de Castilla, en el polígono de Argales. En concreto, en el tramo que conecta la calle de la Forja con la avenida de Zamora. Paralizadas durante, al menos, dos meses, aseguran desde la Asociación de Propietarios del Polígono Industrial de Argales. La situación es de una reurbanización a punto de terminar en la primera fase de una obra que alcanza hasta el número 30 de la vía y que había permanecido cortada en su totalidad desde el mes de noviembre de 2022 y hasta mayo de este año. Los coches ya pueden circular desde entonces, pero los peatones todavía lo tienen complicado, especialmente en el tramo final de la obra, que alcanza hasta la avenida de Zamora y que se desarrolla a lo largo de unos 300 metros, donde está la segunda fase de la actuación.

Aquí, las aceras son inexistentes y todavía están las zanjas que se realizaron con el inicio de las labores. A ambos lados se observa el pavimento desnudo, con los restos de gravilla en el suelo y algunos tubos que sobresalen de entre los restos, donde también hay algunas montañas de piedra y arena acumulada. Para habilitar el paso de los peatones se ha instalado un pequeño pasadizo delimitado con redes de plástico que crean una suerte de acera de un metro de amplitud y que discurre por el lateral de uno de los carriles de la carretera. «No es que falten los remates, es que está casi sin empezar. Hay que dar un toque de atención porque urge que sigan las obras, es un tramo de avenida que no es operativo y son muchos meses. Ya parece la obra del Escorial», explica Alfonso Pestaña, presidente de la asociación. En este tramo también faltan por pintar las marcas viales en algunos puntos de la calzada, que culmina en una glorieta construida con ba-

rras New Jersey y maderos, en el cruce con la calle de la Forja.

El tramo sin urbanizar corresponde con el del proyecto de reurbanización Indnatur, una especie de corredor verde que cruzaba la avenida y donde se habilitaron dos hileras de parterres ajardinados y dos estrechos carriles bici adosados en las aceras, además de grandes maceteros de madera cuadrados, instalados ante la imposibilidad de plantar arbolado en el propio suelo. Los operarios comenzaron a trabajar aquí el pasado mes de abril, cuando se aprobó la ampliación de la obra. Fue la propia asociación de empresarios del área industrial la que pidió la modificación del tramo donde se encontraba el proyecto. El presidente de la misma lo definió en noviembre como «un safari», en alusión a las maniobras que los vehículos pesados tenían que hacer en el tramo. «Los camiones todavía tienen que tener cuidado, porque muchos apuran al borde del socavón», incide ahora Pestaña.

El caso es que los operarios comenzaron a picar con una primera perspectiva de terminar las obras entre los meses de mayo y de junio, como confirmó el propio Ayuntamiento. Ahora en julio, los trabajos acumulan dos meses pausados. Al parecer, confirman desde la asociación, el problema está en un atasco burocrá-

Paralizadas las obras de urbanización en la Avenida de El Norte de Castilla



El tramo del proyecto de Indnatur se desarrolla por 300 metros y permanece sin aceras y con la calzada más estrecha

tico que afecta a la modificación del tramo donde se llevó a cabo el proyecto Indnatur, que está parado en el departamento jurídico. Mientras, fuentes municipales aseguran que el modificado, ejecutado a petición de la asociación por ser «inservible e inseguro la actuación de la anterior corporación» ya está tramitado para ejecutarlo «lo antes posible». Sea como sea, los miembros de la asociación aseguran que comenzarán este miércoles a insistir de forma más exhaustiva al Consistorio y concretar una reunión con el área de Urbanismo para buscar una solución a la pausa de las obras, en cuyo tramo más afectado se encuentran más de diez parcelas de negocios del polígono de Argales con sus correspondientes accesos.

Hileras de alcorques

Una vez se reanuden los trabajos, se habilitarán las mismas aceras adosadas de 2,55 metros que ya se ven en el tramo reurbanizado, así como los mismos aparcamientos a los dos lados de la calzada. El único vestigio del desaparecido proyecto de Indnatur serán algunos tramos con hileras de alcorques que se mantendrán. El presupuesto inicial previsto para la urbanización de la avenida de El Norte de Castilla (antigua General Solchaga) alcanzó los 2,3 millones de euros. De ellos, 1,6 estaban destinados a soterrar el tendido eléctrico de los postes que había instalados por las medianas del polígono, que han desaparecido y con lo que se han podido ampliar las dimensiones de las aceras. Mientras, la zona ya urbanizada muestra los aparcamientos, una parada de autobús y las aceras ya terminadas en ambos lados de la calzada, así como algunos bancos instalados para los peatones. Por su parte, quedan por rematar las orejas del cruce con la calle de la Forja, que también muestran los restos de la obra, como sucede en las zanjas donde se encontraba el y borrado proyecto de Indnatur.

Mientras, las obras sí que avanzan en la glorieta del cruce con Daniel del Olmo, donde los operarios de Aquavall ultiman las labores de sustitución de las tuberías de la rotonda en unos trabajos de reurbanización que provocan afecciones parciales a la circulación con una previsión temporal de terminar en el mes de septiembre.



Estado actual de las obras en la avenida El Norte de Castilla, en el polígono de Argales. ALBERTO MINGUEZA

Martes 09.07.24
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 5

Vía libre para la demolición de las últimas gasolineras del centro de Valladolid

El Ayuntamiento concede a Repsol la licencia para desmontar por completo unos puntos sin servicio desde hace diez meses

VÍCTOR M. VELA



VALLADOLID. Ya estaban cerradas (desde septiembre), con gran parte de sus indicadores retirados (desde abril) y ahora, por fin, llega la licencia de obras que permitirá a Repsol desmontar por completo y demoler tres de las últimas gasolineras que quedaban en el centro de Valladolid. La Junta de Gobierno del Ayuntamiento otorgó ayer los permisos necesarios para que la empresa petrolera proceda a la demolición de los tres surtidores sin uso, ubicados en Poniente, la plaza Circular y el paseo de Zorrilla, a la altura del centro comercial Vallsur.

Este permiso para la desaparición total de estas gasolineras llega diez meses después de su clausura. La concesión municipal (con 25 años de vigor) venció el pasado 31 de agosto de 2023, por lo que ya en septiembre las mangueras dejaron de suministrar diésel y gasolina a los vehículos que paraban a repostar en tres puntos

clave de la ciudad. Desde ese momento, estas estructuras ocuparon la vía pública como si fueran parte del mobiliario urbano, unas construcciones sin uso (con caseta incluida) que invaden aceras y espacios peatonales.

Con la concesión, por parte del Ayuntamiento, de esta licencia de obras para su demolición, se certifica la desaparición total de estas gasolineras (de las estructuras tanto en superficie como soterradas), que ya en abril vieron cómo se empezaban a desmontar algunos de sus elementos decorativos y de suministro. Ahora, serán derruidas por completo para

dejar libre el espacio urbano que han ocupado durante décadas y para ello será necesaria una especial vinculación con los servicios de abastecimiento y alumbrado público, para que no se vean afectados durante los trabajos.

En el caso de la gasolinera del Paseo de Zorrilla, se propone «la demolición de la marquesina, puntos de suministro, caseta y depósitos». Además, se ha determinado que «se restablecerá la superficie ocupada igualando las zonas verdes anterior y posterior existentes» y a «reparar, a su costa y cuantas veces sea necesario, todos los daños ocasionados a la vía



Gasolinera en el paseo de Zorrilla, a la altura de Vallsur.

pública (pavimentos, mobiliario, infraestructuras...»). El proyecto en este punto incluye también la eliminación de la dársena de aproximación a la estación, por lo que se prolongará la zona verde hasta el acceso al centro comercial (que se delimitará con un bordillo de granito). Se plantarán además cuatro plátanos, siguiendo la alineación existente y se conectarán los difusores y aspersores necesarios para garantizar el riego. Antes de que comiencen los trabajos en este surtidor próximo a Vallsur, el centro de conservación de la vía pública retirará la valla existente entre el carril bici y esta estación de servicio.

En la Circular está previsto mantener la dársena de aproximación, con la posterior alineación de los bordillos y se respetará el arbolado existente (si durante los trabajos hubiera que talar algún árbol, la empresa lo debería comunicar previamente al Servicio de Parques y Jardines). Habrá que reubicar además una farola, de un modelo descatálogo (por lo que lo suministrará el Centro de Alumbrado), en la entrada desde Circular hasta Nicolás Salmerón.

En Poniente sí que se eliminará esa dársena de acceso y se repondrá la acera, con un nuevo bordillo de granito que unirá las alineaciones existentes en los extremos. «A ambos lados de la estación se encuentran dos alcorques cegados que deberán ser preparados para recibir nuevamente un árbol», explica el expediente, que recuerda que también se deberá retirar la caseta ubicada dentro del parque para dar continuidad a la zona verde y al vallado actual. Habrá que colocar una farola más entre las existentes a ambos lados de la estación.

El 20 de noviembre de 2023, se llegó al acuerdo definitivo por el

En Poniente se eliminará esa dársena de acceso y se repondrá la acera, con un nuevo bordillo de granito que unirá las alineaciones existentes en los extremos

que se declaraba extinta la concesión y ya entonces el concesionario firmó que se vería obligado no solo a retirar las instalaciones, sino a «reponer, en su caso, el estado del dominio público afectado, así como a abonar los gastos que a este respecto se ocasionen».

Permiso especial

Si los trabajos de demolición y desescombro obligaran a utilizar vehículos de gran tonelaje (de más de 15 toneladas) y la empresa así lo solicitara, el Ayuntamiento podría otorgar un permiso especial para que estos vehículos pesados puedan acceder a una zona que tienen vedada. Eso sí, deberán hacerlo «con sus ruedas y carrocerías limpias, de tal manera que no se puedan desprender productos procedentes de las excavaciones, restos de materiales o escombros procedentes de las obras», según recogen los expedientes con el visto bueno del concejal de Urbanismo, Ignacio Zarandona.

La última concesión en vigor (hasta finales de agosto del año pasado) se tramitó el 23 de julio de 1998, cuando la Comisión de Hacienda regularizó la ocupación de suelo público por parte de estas estaciones de suministros. Las dos más antiguas (los de la Circular y Poniente) estaban instaladas en suelo municipal desde hace casi un siglo y se regían por la normativa de aquella época (los años 20), que contemplaba el comercio de petróleo (entonces un monopolio de Campsa) como servicio público. En los años 80 se liberalizó el mercado, pero el Ayuntamiento no adaptó la normativa, por lo que la empresa petrolífera siguió usando el suelo público de forma gratuita. Esto fue hasta ese año 1998 en el que se fijó un canon inicial de 25 millones de pesetas (150.000 euros) por cada uno de los puestos, además del 0,7% de los beneficios que se obtuvieran por cada cien litros de combustible vendido. En el caso del Paseo de Zorrilla, la ocupación de dominio público llegó en junio de 1999.

Aunque estos tres surtidores históricos son los más emblemáticos, hay todavía puntos de recarga de combustible en la capital. En algunos casos, en emplazamientos destacados, como la avenida de Salamanca o la plaza del Carmen. Y además, las gasolineras 'low cost' se han establecido en avenidas ya insertas en el entramado urbano, como Daniel del Olmo (en el polígono de Argales). El PSOE criticó en marzo la «dejadez» del equipo de Gobierno a la hora de exigir a Repsol que desmontara estos puntos fantasma que ahora, diez meses después de estar ya sin uso, reciben vía libre para su desaparición total.



Dos hombres caminan junto a la caseta de la gasolinera de Poniente. ALBERTO MINGUEZA

VALLADOLID

Puente acelera tres años la conexión del AVE entre la meseta y Cantabria

Transportes licita por 1,8 M€ el proyecto de un enlace de 3,2 kilómetros en la localidad palentina de Nogales de Pisuerga, que costará 65 M€ y unirá el tramo de alta velocidad en construcción y la línea convencional en 2029

SANTIAGO G. DEL CAMPO
VALLADOLID

Un enlace de 3,2 kilómetros adelantará tres años la conexión del AVE entre Castilla y León y Cantabria. La actuación permitirá que un viajero que se embarque en AVE en el centro peninsular llegue a Santander en un tren de vía convencional en 2029. Se adelantará tres años, a la espera de la llegada del AVE propiamente dicho, con todas sus características, algo que está previsto ocurra en 2032. Previsiblemente, como ha sucedido siempre en este tipo de infraestructuras, esa fecha se retrasará según se vaya acercando.

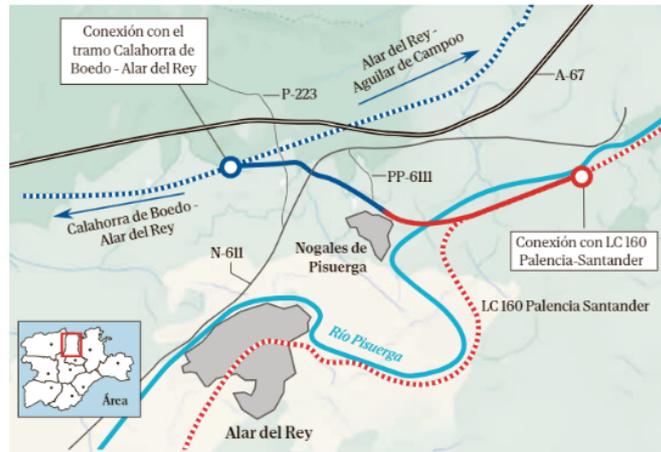
Se trata de una actuación sencilla, rápida y económica si se compara con los habituales presupuestos de este tipo de obras públicas, que necesitará una inversión de 65 millones de euros. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible licitó ayer la redacción del proyecto, paso necesario y previo de cualquier obra, con una consignación de 1,8 millones de euros. Por otra parte, las obras de los tramos de vía de alta velocidad hasta Alar del Rey están en marcha, y su fecha de conclusión, por ahora, está prevista para diciembre de 2027.

El enlace cuyo proyecto se acaba de licitar mide 3,2 kilómetros y se ubicará en la localidad palentina de Nogales de Pisuerga, perteneciente al municipio de Alar del Rey. Es un proyecto anunciado por el propio Puente durante una reciente visita a Santander. Ahora el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible licita por 1,8 millones de euros (IVA incluido) la redacción del proyecto. Con esa 'pequeña' intervención de 3,2 kilómetros se adelantará en tres años la puesta en servicio de circunvalaciones de alta velocidad entre Cantabria y el centro del país.

Con esta actuación «se mejorará la capacidad y la fiabilidad, así como el tiempo de viaje con la construcción de esta nueva conexión que representará una inversión de unos 65 millones de euros», explicó el Ministerio en un comunicado.

El enlace, a ejecutar a través de Adif AV, conectará, a la altura de No-

ENLACE DE NOGALES DE PISUERGA



FUENTE: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

EL MUNDO

gales de Pisuerga, el trazado de la línea de alta velocidad (LAV) en construcción entre Palencia y Alar del Rey, de 78,4 kilómetros, con la actual línea de ferrocarril convencional Palencia-Santander. De esta forma, permitirá poner en servicio este primer trazado de la alta velocidad -una vez finalice su construcción- y continuar por la línea convencional el trayecto hasta la capital cántabra, mientras concluye la construcción del segundo trazado de la línea entre Alar del Rey y Reinosa, de 51,4 kilómetros, en fase de redacción de proyecto, informó la misma fuente.

La conexión partirá, dibujando una curva, del final del tramo de la línea de alta velocidad Calahorra de Boedo-Alar del Rey, el último de los cinco en construcción. Tras cruzar entre el enlace de la A-67 y Nogales, discurre en línea recta en un tramo en el que se ubicará un intercambiador de ancho (dispositivo que al paso de los trenes adapta su rodadura a los distintos anchos de vía) y se completará con dos

viaductos, uno de los cuales sorteará una llanura a lo largo de 432 metros, y otro el río Pisuerga, con 280 metros.

La actuación incluye el desplazamiento hacia el este de 27 kilómetros de la línea convencional Palencia-Santander, para que comparta traza con la nueva conexión y minimice su impacto en el entorno.

Una vez se complete el trazado Alar del Rey-Reinosa y la nueva línea de alta velocidad se encuentre operativa en sus 130 kilómetros entre Palencia y Reinosa, la conexión se mantendrá para reforzar la capacidad y versatilidad de la red y permitir conexiones que combinen convencional y alta velocidad.

INVERSIÓN GLOBAL

El Ministerio impulsa la conexión Palencia-Santander con una inversión global de 1.700 millones de euros para promover la movilidad en alta velocidad entre Cantabria y el resto del país. «reforzando la fiabilidad y capacidad de la infraestructura y reduciendo los tiempos de viaje», apunta el de-

partamento del Ejecutivo. En concreto, avanza en la construcción de los cinco primeros tramos de la LAV, que suman 78,4 kilómetros: el Palencia-Palencia Norte, con 1,3 kilómetros; el Palencia Norte-Amusco, con 20,8 kilómetros; el Amusco-Osorno, con 21,9; el Osorno-Calahorra de Boedo, con 20,7 y el Calahorra de Boedo-Alar del Rey, con 13,7 kilómetros.

También avanza en la contratación del proyecto del tramo con que la infraestructura de alta velocidad llegará a Cantabria, el Alar del Rey-Reinosa, de 51,4 kilómetros. El pasado 12 de marzo el Consejo de Ministros autorizó la licitación, por 23 millones de euros (IVA incluido), de la redacción del proyecto para construir ese tramo de alta velocidad, incluyendo la remodelación de la estación Aguilar de Campoo. El nuevo intervalo permitirá completar la conexión ferroviaria de alta velocidad de Cantabria con el centro del país.

El proyecto, licitado a través de Adif AV, detalla los trabajos para cons-

truir la plataforma del nuevo trazado de alta velocidad (44,4 kilómetros), que albergará doble vía de ancho estándar en todo el recorrido; el balcón de acceso a Aguilar de Campoo (7 kilómetros), de vía única, y la adecuación de la estación a los servicios de alta velocidad y el futuro incremento de viajeros.

La ejecución del trazado representa una inversión estimada en 800 millones de euros, según el estudio informativo; un importe que se concretará en la redacción del proyecto, y que evidencia la dimensión de esta actuación. El nuevo tramo discurrirá desde Alar del Rey y la estación de Reinosa, desde donde se conectará con Santander a través de la red convencional, renovada y duplicada en algunos tramos. Para ello, se instalará un cambiador de ancho de vía en el entorno del municipio cántabro de Matamorosa, antes del cruce con el río Híjar.

El proyecto de construcción de este nuevo trazado de alta velocidad se estructurará en tres subtramos y con parada en Aguilar de Campoo. El primer subtramo, de 14 kilómetros, entre Alar del Rey y Aguilar de Campoo; el segundo recorre el trayecto comprendido entre Aguilar de Campoo-Mataporquera (11,5 kilómetros) y el balcón de Aguilar de Campoo (7 kilómetros). Por último, el tercero, de 18,9 kilómetros de longitud, discurre entre Mataporquera y Reinosa.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible impulsa, por otro lado, actuaciones de incremento de capacidad de la línea convencional que completa la conexión Reinosa a Santander.

Esta actuación, explica el área de Oscar Puente, contribuye a los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), en concreto «a los ODS 9 (infraestructuras, fiables, sostenibles y de calidad), 7 (sostenibilidad) y 8 (crecimiento económico y generación de empleo). La redacción del proyecto de construcción de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey podrá ser cofinanciada por el Mecanismo Conectar Europa de la Unión Europea (CEF).

VALLADOLID

La Junta regulará algunos aspectos de las viviendas de uso turístico

Quiñones achaca la proliferación de establecimientos a que la Ley de Vivienda del Gobierno «favorece la okupación» / Medio Ambiente habrá duplicado en 2025 el gasto contra incendios

VALLADOLID
La Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio adoptará «alguna medida normativa» en materia de viviendas de uso turístico «porque su proliferación tiene efectos directos sobre el mercado local habitual y permanente», ya que «está reduciendo la oferta de viviendas con el consiguiente encarecimiento de la misma». Así lo trasladó ayer el consejero del ramo, Juan Carlos Suárez-Quñones, en su comparecencia en las Cortes para analizar el grado de cumplimiento de los objetivos de su departamento para la legislatura.

Quiñones mencionó además los «negativos efectos secundarios que provocan» estas viviendas «en el corazón de las ciudades», como el «deterioro de la convivencia vecinal, la proliferación de actividades turísticas y de ocio, que rompen el equilibrio del entorno urbano, la transformación social de las zonas afectadas por la pérdida de residentes y la saturación de las infraestructuras y servicios de la ciudad, entre otros».

Por ello, avanzó que «se sujetarán a previa licencia los cambios de uso de viviendas existentes» y se establecerá el carácter temporal de esas licencias, para el que su departamento propone un plazo de cinco años. También habló de «habilitar» al planeamiento urbanístico municipal para que pueda identificar las áreas donde de alta concentración de estas VUT «genere problemas de acceso a la vivienda o ponga en riesgo el equilibrio del entorno urbano»; y defendió la incorporación al régimen legal de infracciones y sanciones el supuesto de cambio de uso de vivienda a VUT sin licencia urbanística municipal.

Otra de las medidas será una moratoria para la concesión de licencias a nuevas VUT (en los municipios con población superior a 5.000 habitantes, durante el tiempo necesario para que un estudio elaborado por la consejería pueda delimitar los ámbitos donde se produzca una saturación de VUT con los consiguientes perjuicios para el acceso a la vivienda permanente).

Por otro lado, el consejero insinuó que los propietarios de inmuebles acuden preferentemente al uso turístico de los mismos porque la ley estatal de vivienda, promulgada por el Gobierno de España, «no lucha contra la okupación, sino que la favorece» al tardar «demasiado» en recuperar su posesión en estos casos.

Suárez-Quñones, quien recordó que las competencias en esta materia están repartidas entre los municipios y el ámbito autonómico, especialmente en turismo y normativa urbanística, explicó en declaraciones que recogió local que la Junta está estudiando medidas que se puedan adoptar «in-



Juan Carlos Suárez-Quñones, consejero de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. ICAL.

cluso de forma urgente» al respecto. «Pero la lectura que hay que hacer es por qué los propietarios de las viviendas se van a un uso turístico de las mismas y no se van a la habitación, al alquiler, a su uso residencial estable y habitual, que es lo correcto. Y no se van por, digamos, por temor a esa ley de vivienda estatal que favorece o por lo menos no lucha contra la okupación», insistió el consejero. Además, incidió en que esta normativa «desincentiva» el uso de alquiler estable con «medidas confiscatorias y intervención».

Por el contrario, la Junta de Castilla y León trata de avanzar en el sentido inverso con políticas como las ayudas al alquiler, que «dan tranquilidad al

propietario porque tiene que justificarse el pago bancario para poder obtenerlas» o a través de «numerosas políticas de construcción de vivienda», en definitiva, «una política responsable, que da seguridad al propietario».

INCENDIOS

Por otra parte, Quiñones defendió que su departamento ha implementado mejoras en la protección del patrimonio forestal y natural, con énfasis en la lucha contra incendios, de tal manera que «habrá duplicado» el presupuesto destinado a este fin en 2025, con un incremento consolidado de 65 millones, subida que alcanzará los 126 millones de euros en la

legislatura, para mejorar infraestructuras, recursos, tecnologías y condiciones laborales para más de 4.700 profesionales involucrados.

También recordó que se han aprobado directrices para la prevención y extinción de incendios forestales, y se ha avanzado en la tramitación del Plan Especial de Protección Civil frente a Incendios Forestales (Infocaf), con «aportes de inversión suplementaria impulsada por los fondos europeos».

En cuanto a la estabilidad y consolidación laboral, señaló que «se ha logrado la cobertura de todas las plazas de operadores de centros de mando y se han realizado llamamientos para el personal de autobombas y puestos de

vigilancia». Los contratos vigentes para las cuadrillas terrestres «aseguran una duración mínima de trabajo de nueve meses, y se ha invertido en la renovación de vehículos y tecnologías».

Otro de los programas que sacó a la palestra fue el de uso de biomasa forestal, impulsado por Somacyf, que cuenta con una inversión de 200 millones de euros para el despliegue de redes de calor sostenible, pasando de 40 kilómetros de redes y 65 megavatios de potencia renovable instalada a 212 kilómetros y 302 megavatios, es decir, cinco veces más.

El consejero destacó también la participación de la Junta en proyectos de empresas privadas e indicó que entre 2024 y 2025 se construirán y pondrán en operación la Red de Centros Logísticos Comarcales de biomasa forestal (CLC) de Castrocontrigo (León), actualmente en obras, con 742.000 euros, y que finaliza el 30 de octubre; Llamas de la Ribera (licitación en septiembre) y Almanza (en julio) y Alar del Rey.

Medio Ambiente licitará nuevas obras y firmará protocolos con diputaciones sobre el ciclo del agua para renovar redes en 225 núcleos en 2024. Quiñones señaló que la Consejería ha puesto en marcha programas por importe de 455 millones de euros para garantizar el suministro y depuración de agua en toda la Comunidad, en colaboración con entidades locales y recordó que en el ámbito del abastecimiento, se destinan 180 millones de euros para extender el suministro de agua desde fuentes fiables a núcleos con problemas, renovar redes de distribución obsoletas y realizar mejoras puntuales en infraestructura.

También se refirió al Anteproyecto de Ley de Sostenibilidad Demográfica y Desarrollo del Medio Rural de Castilla y León, que «está en fase elaboración», en el marco de su tramitación, que abordará la regulación de ambas materias y que, defendió, «dado su carácter transversal, corresponden al ámbito competencial de todas o casi todas las consejerías».

Transmitió, igualmente, que este «enorme esfuerzo autonómico» se debe complementar «de una financiación estatal adecuada que valore la extensión, la dispersión y el envejecimiento de la población».

La producción de cereal se estima en 6,38 millones de toneladas en la región

La prevision anual de cosecha supera en un 89% a 2023, producción que el consejero califica como «buena»

EL NORTE

ÁVILA. La producción total de cereal de invierno para Castilla y León en la cosecha de este año se estima en 6,38 millones de toneladas, aproximadamente un 89% más que el año pasado. Unas cifras que permiten calificar esta cosecha como «buena», según palabras del consejero de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, Gerardo Dueñas, ayer en Fontiveros (Ávila), según informa Ical.

Este año la superficie de siembra es muy similar a la de 2023, en torno a 1,62 millones de hectáreas, una vez descontada la superficie que se ha segado para verde, para forraje, «es aproximadamente un 10% inferior a la media de los últimos cinco años, fundamentalmente por los cambios de la Política Agraria y los ecoregímenes», subrayó el consejero, quien apuntó que «la producción media para Castilla y León se estima en 3.900 kilos por hectárea, que es aproximadamente un 88% superior a la del pasado año».

Según Dueñas, «son sobre todo Burgos, Valladolid y Palencia las tres provincias con mayor peso

regional, del 60% del peso a nivel de producción», y apuntó por ello que «la dinámica de este año es positiva. El sector va poco a poco haciendo más siembras de trigo y menos de cebada, y este año han subido, sobre todo, los cultivos minoritarios, la avena, el centeno y el triticale, y algo que parecía, en un principio, bueno al cien por cien, se viene torciendo en las últimas semanas como consecuencia de la bajada importante de precios que está teniendo el cereal».

El responsable regional de Agricultura comentó que la semana pasada le trasladó al ministro de Agricultura en la Sectorial «la necesidad de cambiar la estrategia de seguros agrarios para que de alguna forma se universalice y de verdad el sector haga seguros». Pero también que «haya algún tipo de freno de emergencia o alguna política arancelaria para limitar la entrada de cereales de terceros países o en el caso de que tengan que entrar, como es el caso de Ucrania, en el que podamos pedir ese fondo de crisis para ayudar a nuestro sector y también que estudie políticas fiscales, un año como este, acordes a la necesidad del sector, ya que los impulsos se han mantenido muy altos, pues que de alguna forma siga compensando y gasóleo como ha venido haciendo estos años atrás de la crisis», indicó Gerardo Dueñas.

VALLADOLID

La creación de sociedades mercantiles supera la media nacional en 12 puntos

VALLADOLID Castilla y León registró en el mes de febrero la creación de 280 sociedades mercantiles, lo que supuso un importante repunte del 4,9% respecto al dato de hace un año. Este crecimiento contrasta con la caída del 7,3% del conjunto nacional, donde se constituyeron 9.652 empresas. El capital suscrito en Castilla y León para la constitución de estas 280 sociedades fue de 26,9 millones de euros, cuando en España fue de 315,3 millones de euros, según los datos publicados hoy por el Instituto Nacional de Estadística (INE) y recogidos por Ical.

De las 280 sociedades constituidas, todas fueron sociedades limitadas. La Comunidad fue la quinta donde más aumentó, en términos porcentuales, la creación de empresas, solo por debajo de Asturias (27,1% más), Galicia (16,1%), Extremadura (13,4%) y Comunidad Valenciana (4,9%). Por su parte, Andalucía (-22,8%), País Vasco (-17,3%) y La Rioja (-13,9%) registraron los mayores descensos.

Por lo que respecta a las sociedades que ampliaron capital, la Comunidad sumó 60, con 27,1 millones, mientras que se disolvieron 65, la ma-

yoría, 56, de manera voluntaria, mientras que cinco lo hicieron por fusión y cuatro por otras razones.

Por provincias el comportamiento fue desigual. En Salamanca se crearon 29 empresas, por las 45 de hace un año, mientras que también se registraron descensos en Ávila, que pasa de 13 a 12 y en León, que registró 41 nuevas sociedades, una menos que en mayo de 2023. En el resto de las provincias se registraron subidas: Burgos pasó de 41 a 52, Valladolid de 75 a 79, Zamora de 18 a 19 y Soria de 4 a 14.

Sociedades mercantiles constituidas

	Mayo 2023		Mayo 2024		Variación % 2023-2024	
	Número	Capital (€)	Número	Capital (€)	Número	Capital (€)
■ Ávila	13	47.000	12	411.000	-7,7	774,5
■ Burgos	41	423.000	52	335.000	26,8	-20,8
■ León	42	331.000	41	1.007.000	-2,4	204,2
■ Palencia	12	135.000	15	191.000	25,0	41,5
■ Salamanca	45	5.383.000	29	683.000	-35,6	-87,3
■ Segovia	17	1.220.000	19	274.000	11,8	-77,5
■ Soria	4	94.000	14	1.066.000	250,0	1.034,0
■ Valladolid	75	890.000	79	1.467.000	5,3	64,8
■ Zamora	18	324.000	19	21.521.000	5,6	6.542,3
■ Total	267	8.847.000	280	26.955.000	4,9	204,7
■ España	10.408	360.029.000	9.652	315.238.000	-7,3	-12,4

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística

ICAL

Díaz se abre a retrasar la reducción de la jornada para atraer a la patronal y le ofrece más flexibilidad

Permitirá a las empresas mantener en 2025 la actual distribución irregular de las horas y promete incluir otras medidas para darles más margen de aplicación

LUCÍA PALACIOS

MADRID. Después de una semana de alto voltaje en las relaciones entre el Gobierno y los empresarios se abre un nuevo escenario en la negociación para reducir la jornada de trabajo a 37,5 horas en el que la vicepresidenta segunda, Yolanda Díaz, ofrece dar más flexibilidad y ampliar el plazo para la entrada en vigor de la medida estrella de esta legislatura, con el objetivo último de atraer a la patronal al acuerdo. La ministra de Trabajo rectifica así su ultimátum inicial acata la consigna que le ha llegado desde La Moncloa, donde apuestan por conseguir el apoyo de la CEOE aunque haya que retrasar plazos y el alumbraimiento se demore «semanas o meses», como dijo ayer el ministro de Economía, Carlos Cuerpo.

Había muchas expectativas puestas en la nueva propuesta que Díaz prometió presentar en la reunión de este lunes, pero sorprendió con un documento que solo incluía un pequeño guiño a la CEOE: otorgarles una mayor flexibilidad para redistribuir la jornada a lo largo del año que viene, una medida totalmente insuficiente para lograr su sí. «Hasta el 31 de diciembre de 2025 el porcentaje de distribución irregular de la jornada anual se aplicará sobre la (misma) jornada anual que tuvieran en el momento de la entrada en vigor de esta norma», establece el nuevo borrador de anteproyecto de ley al que ha tenido acceso este periódico.

Significa esto que las empresas podrán seguir utilizando durante todo 2025 las mismas horas que en este momento para

distribuir de forma irregular la jornada de sus trabajadores en función de los picos o demandas de actividad. Eso supondría hasta un 10% de la jornada anual, sin aplicar el recorte de jornada. Pero nada recoge el nuevo documento sobre otra reivindicación clave de la parte empresarial: ampliar el plazo para aplicar la reducción de jornada a 37,5 horas más allá del próximo 1 de enero que plantea el Gobierno.

Sin embargo, tras esta última reunión, por primera vez el ministro liderado por Yolanda Díaz se abrió a alargar el plazo para la reducción de la jornada y dar más tiempo a las empresas para poner en marcha una medida que —denuncian— lastrará su rentabilidad y elevará sus costes, sobre todo para las más pequeñas y para

las de los sectores más afectados. Así lo admitió el secretario de Estado de Empleo, Joaquín Pérez Rey, que dejó caer además que el miércoles de la próxima semana, cuando vuelvan a sentarse de nuevo en la mesa del diálogo social, llevarán una nueva propuesta que ya recoja esta reivindicación de la patronal, que pidió que el recorte se fuera introduciendo a medida que decayeran los convenios e incluso dejándoles un pequeño periodo de transitoriedad para negociar uno nuevo.

Sancciones más elevadas

Pérez Rey apuntó que hay «muchas maneras, junto con la negociación colectiva, de establecer una entrada en vigor que sea lo suficientemente flexible para que nadie pueda tener que introdu-

cir de golpe y porrazo la reducción de jornada». «No se trata de hacerla de manera desordenada, o de generar un impacto por su entrada en vigor acelerada, sino de buscar una entrada en vigor moderada», defendió en contraposición a lo que sostenía hace poco más de una semana. Eso sí, descartó postergarla «hasta 2030», algo que «carece de sentido». Una opción que podría ponerse encima de la mesa es retrasar la reducción a 37,5 horas hasta finales de 2025 e incluso dar un margen mayor a ciertos sectores, a las empresas más pequeñas o a las concesionarias que tienen un contrato público en vigor.

Eso sí, la nueva oferta del ministerio no incluye un aumento de las horas extras, una de las principales reclamaciones de la

CEOE, ni siquiera un incremento de las bolsas de horas complementarias, tal y como defendió Cuerpo. No obstante, probablemente en el próximo documento si se introduzca alguna medida más de flexibilidad, puesto que la patronal reclamó «medidas de flexibilidad estructural que no sean temporales y que permitan mayor capacidad de distribución del uso del tiempo en las empresas una vez reducida la jornada», apuntó el secretario de Estado.

En contrapartida, Trabajo establece en el nuevo texto un endurecimiento de las sanciones ante los incumplimientos de jornada que, además, entrañen un riesgo para la salud de los trabajadores, de forma que elevarán su castigo al pasar a considerarse una infracción muy grave.

Los fijos discontinuos en inactividad pueden tener otro trabajo

El Tribunal Supremo ha aclarado en una sentencia que el periodo de inactividad laboral de los trabajadores fijos discontinuos «debe considerarse compatible con el desempeño de una segunda actividad en el sector público, siempre que ésta se lleve a cabo dentro del periodo de inactividad laboral de la relación discontinua y no impida o menoscabe el estricto cumplimiento de los deberes inherentes a ella ni comprometa la imparcialidad o independencia de su desempeño». Así lo establece la Sala de lo Contencioso-Administrativo del alto tribunal, que estima el recurso de un bombero forestal al que el director general de la función pública de la Xunta denegó la posibilidad de compatibilizarlo con el puesto de peón de brigada de repoblación en un ayuntamiento.



La vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, con gesto pensativo. E. P.

Trabajo tantea a PNV y Junts, necesarios para el aval del Congreso

JOSÉ M. CAMARERO

MADRID. La vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, no solo tiene que hacer encaje de bolillos para atraer a la patronal en su intención de reducir la jornada laboral sino que, al mismo tiempo, debe cuadrar el sudoku parlamentario para que

el Congreso avale su reforma. Y las negociaciones con los grupos políticos no están siendo nada sencillas para acometer este proyecto. PNV y Junts son los dos apoyos clave que necesitará el Gobierno, más allá de los votos de la coalición (PSOE y Sumar), así como del resto de minoritarios, entre ellos, Podemos.

Las miradas del Ejecutivo se centran fundamentalmente en los dos partidos nacionalistas, por su proximidad a las patronales vasca y catalana, respectivamente, y las reticencias que los empresarios han mostrado a esta reforma de la jornada laboral desde el primer momento. En el caso del PNV, con el que los socialis-

tas gobiernan en el País Vasco, los últimos contactos de Trabajo se llevaron a cabo a finales de la semana pasada. «Pinta bien», apuntan fuentes de la negociación, aunque son conscientes de que no está cerrado el pacto.

El otro gran escollo del Ejecutivo vuelve a ser Carles Puigdemont. Los siete votos de Junts son

esenciales para sacar adelante esta reducción de la jornada laboral, también criticada por el empresariado catalán. Puede haber avances, apuntan las fuentes consultadas por este diario, aunque admiten que todo dependerá «del momento en que se vote» por la amnistía y la investidura de la Generalitat.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

Del ultimátum al «no hay plazo»

● El ala socialista del Gobierno corrige a Díaz y reclama gestos para no dejar fuera a la patronal de la reducción de jornada ● La vicepresidenta acepta dar excepciones y periodos transitorios «si hay acuerdo»

CARLOS SEGOVIA MADRID
Cambio importante de enfoque en uno de los acuerdos clave del Gobierno de coalición. El ala socialista del Ejecutivo ha rectificado a la vicepresidenta segunda, Yolanda Díaz. La otrora líder de Sumar ha pasado de dar un ultimátum a CEOE y Cepyme para que aceptaran la reducción de la jornada laboral a alargar el plazo y ofrecer a la patronal periodos transitorios y excepciones.

El cambio ahora por escrito en la propuesta presentada por el Ministerio de Trabajo a los agentes sociales este lunes, a la que ha tenido acceso EL MUNDO. En ella aparece la posibilidad de «establecimiento de periodo transitorio» o «habilitación para adaptar jornadas especiales en 18 meses», antes de implantar legalmente y de forma generalizada una jornada laboral máxima de 37,5 horas semanales a partir de enero de 2025. En concreto, se introduce una disposición transitoria de modo que «hasta el 31 de diciembre de 2025, el porcentaje de distribución irregular de la jornada anual por las empresas previsto en el artículo 34.2 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores se aplicará sobre la jornada anual que tuvieran en el momento de la entrada en vigor de esta norma».

Todo esto sin que CEOE y Cepyme hayan presentado propuestas al anteproyecto de ley como les exigía Yolanda Díaz para el 1 de julio como fecha tope. Fuentes de distintos agentes sociales atribuyen el cambio de actitud a que el Ministerio de Economía, del ala socialista del Gobierno, ha puesto inusitado interés en que no se margine del acuerdo a CEOE y Cepyme.

El propio ministro de Economía, Carlos Cuerpo, ha recibido quejas de importantes empresas y sectores en las últimas semanas y recomendó en la mañana del lunes diversos «elementos de flexibilidad» no contemplados hasta ahora por Díaz. Lo hizo en un encuentro organizado por Europa Press, en paralelo a la reunión que estaba teniendo lugar en el Ministerio de Trabajo con los agentes sociales.

Cuerpo, que es el jefe de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno, defendió que en el anteproyecto de ley se tengan en cuenta las particularidades de las pymes, o cómo aplicar la medida en empresas que tengan contratos con la administración pública, donde existe, según admite, «menor flexibilidad» para ajustar precisamente esos contratos.

El ministro también ve factible implantar bolsas adicionales de horas para ciertos sectores donde ya se esté cumpliendo el objetivo de reducción de jornada o para modelos es-



El ministro de Economía, Carlos Cuerpo, ayer durante su intervención en un desayuno informativo en Madrid. EFE

LA CREACIÓN DE EMPRESAS CAE UN 7,3%, HASTA SU CIFRA MÁS BAJA DESDE DICIEMBRE

El número de nuevas sociedades mercantiles disminuyó un 7,3% en mayo respecto al mismo mes del año anterior, hasta sumar un total de 9.652 empresas, su cifra más baja desde el pasado mes de diciembre, según los datos difundidos ayer

por el Instituto Nacional de Estadística (INE). Con el descenso de mayo, la creación de empresas vuelve a tasas negativas después de haberse disparado más de un 36% en abril, cuando se logró récord en el número de sociedades constituidas para un

mes de abril desde 2007. Para la creación de las 9.652 empresas de mayo se suscribieron más de 315 millones de euros, lo que supone un 12,4% menos que en igual mes de 2023, mientras que el capital medio suscrito, que se situó en 32.660 euros, bajó un 5,6%. Por su parte, la disolución de empresas se desplomó un 20,1% interanual en el quinto mes del año, con 1.361 sociedades desapareci-

das. De este modo, cada día del mes de mayo echaron el cierre 44 empresas, la mayoría de forma voluntaria. De las 1.361 compañías que se disolvieron en mayo, casi el 85,1% lo hicieron voluntariamente, el 5% por fusión con otras sociedades y el 9,8% restante por otras causas. El 18,3% de las sociedades mercantiles que se crearon en mayo se dedicaba al comercio y el 15,4% a actividades

inmobiliarias, financieras y seguros. En cuanto a las sociedades disueltas por actividad económica principal, el 21% pertenecía al comercio y el 17,1% a la construcción. Por su parte, el número de sociedades mercantiles que ampliaron capital disminuyó un 20,2% en mayo en tasa interanual, hasta las 2.190 empresas.

pecíficos de empresas, o incluso una combinación de todas estas medidas. Es decir, va más allá, de incluso la propuesta modificada presentada a la misma hora por el Ministerio de Trabajo.

No obstante, según fuentes de la negociación, el secretario de Estado

de Empleo, Joaquín Pérez Rey, presentará una nueva propuesta la semana próxima. De hecho, se comprometió ante los periodistas posteriormente a seguir valorando modificaciones que «puedan generar» oportunidades de acuerdo con los empresarios. El brazo derecho de Díaz

ya no repitió frases como la del pasado junio: «Si vamos al lunes que viene sin propuesta de la patronal, tendremos que tomar una decisión». O la de «el Gobierno no va a aceptar una estrategia dilatoria».

Menos aún la del pasado día 1 de julio, cuando Pérez Rey acusó a CEOE

y Cepyme de «burla democrática y del diálogo social» y, sin consumir el ultimátum, sí advirtió: «Vamos a seguir avanzando de la mano de las organizaciones sindicales». No descartó cerrar las conversaciones ya este lunes. Sin embargo, una semana después, y sin que la patronal haya

ACTUALIDAD ECONÓMICA

movido ficha, el mismo lugar perteniente de Díaz hizo una nueva propuesta dirigida a la patronal, rebajó el tono y aseguró que «no hay plazos» para la negociación, porque que lo relevante es que haya acuerdo. «Démonos el tiempo que sea necesario», llegó a decir, pidiendo al tiempo «celeridad».

Acata así el nuevo y difuso calendario que Cuerpo puso sobre la mesa advirtiendo de que puede llevar «semanas o meses». Se estuma así la posibilidad de cerrar el texto antes del verano, como pretendía inicialmente Díaz, aunque fuera sólo con los sindicatos.

«El cambio ha sido enorme», aseguran distintas fuentes de la negociación. Pérez Rey alegó que también ha habido cambio en la patronal, porque expuso «con más concreción» sus planteamientos, pero en CEOE insisten en que no hubo ninguna contrapropuesta presentada al negarse el presidente, Antonio Garamendi, a ser comparsa en lo que llama «monólogo social».

La única advertencia de Pérez Rey en esta nueva fase negociadora sin ultimátum es que toda la flexibilidad que concede ahora el Ministerio de Trabajo a la patronal está condicionada a que haya acuerdo. Es decir, si finalmente Garamendi y el pre-

Pérez Rey dice que las 37,5 horas pueden quedarse «cuatro décadas»

UGT pide gestos a CEOE y CCOO amenaza con «movilizaciones»

sidente de Cepyme, Gerardo Cuerva, rechazan firmar su apoyo al anteproyecto de ley de reducción de jornada. Díaz retirará todo los gestos ofrecidos durante la negociación. Eso sí, el secretario de Estado de Empleo señaló que no tiene intención de ir más lejos de las 37,5 horas a medio o largo plazo. «Es una medida para quedarse durante otras cuatro décadas», afirmó, en alusión a que las actuales 40 horas fueron fijadas hace 40 años.

Mientras tanto, la posición del Ministerio de Economía da oxígeno a la patronal. El propio Cuerpo relativizó el alcance del acuerdo, porque aseguró que en España se trabaja ya de media 38,3 horas a la semana, por debajo del primer objetivo de Díaz para 2024, establecido en 38,5 horas.

La estrategia de implicar a CEOE en el acuerdo no molesta a UGT. Su vicesecretario de Política Sindical, Fernando Luján, insistió en la necesidad de que la patronal se sume pero reiteró también que debe poner más de su parte. Luján recalco que la actual jornada laboral se bajó a 40 horas «sin periodo transitorio ni Apocalipsis». Por su parte, el líder de CCOO, Unai Sordo, amenazó con «movilizaciones» en otoño si para entonces no hay un acuerdo aún.