



Resumen de Prensa

miércoles, 17 de junio de 2026



Valladolid, la ciudad donde invertir, emprender y crecer, ahora.

Más información: <https://valladolidnow.com/>

ACTUALIDAD ECONÓMICA



El presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, clausura la Asamblea General de Cepyme. EUROPA PRESS

Salarios y jornada por absentismo: CEOE condiciona el pacto de 2026

Garamendi propone que la Seguridad Social costee el total de las bajas laborales

CRISTINA ALONSO MADRID
A punto de pasar el ecuador del año, la patronal y los sindicatos han sido incapaces ni tan siquiera de sentarse a plantear sus propuestas para el nuevo Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva (AENC). El anterior caducó en 2025 y desde entonces los negociadores de los convenios han pactado subidas salariales y demás condiciones laborales a ciegas. Pero si hasta ahora el pacto se atibababa lejano, ayer la CEOE tensó aún más si cabe la cuerda al decretar que los empresarios van a condicionar cualquier conversación a la reducción del absentismo.

En una jornada titulada *Absentismo xIT: un problema de país*, organizada por la CEOE, una nutrida representación de las organizaciones sectoriales y territoriales más afectadas por la incidencia de las bajas médicas marcó el camino a los sindicatos: si quieren hablar de sueldos o de jornada laboral van a tener que abordar la cuestión del absentismo. «Salarios y jornada a cambio de absentismo», resumió Manuel Piquer, presidente de la patronal navarra. El propio Antonio Garamendi recordó durante su intervención que ya en 2023, cuando en esa misma sala CEOE y Cepyme condicionaron la firma del AENC a la visibilización del proble-

ma del absentismo por incapacidad temporal, se situó este asunto «en la agenda pública». A juicio del presidente de la patronal, a estas alturas «ya nadie discute que esto es un problema en España».

La escalada de las bajas en los últimos años ha sido de tal magnitud que ya suponen una factura de hasta 33.000 millones de euros, de los que unos 17.000 los pagan las empresas y el resto son asumidos por la Seguridad Social. Y para atajar este coste, Garamendi puso ayer sobre la mesa varias medidas. En resumen: reforzar las plantillas de profesionales sanitarios y de inspectores de los servicios públicos de salud y del Instituto Nacional de la Seguridad Social; potenciar las competencias de las mutuas; adelantar los controles al trabajador de baja por parte de la inspección médica, de modo que se incorporen evaluaciones a los tres, seis y nueve meses, sin tener que esperar al año; y que la inspección médica del INSS asuma el control en los procesos de IT cuya reiteración supere la frecuencia habitual.

Dicho esto, el presidente de la CEOE lanzó una serie de propuestas dirigidas a reducir el coste que asumen las empresas. Siempre, insistió, «mientras que no se tomen

esas medidas para mitigar las consecuencias que el deficiente funcionamiento de los servicios públicos está causando en las empresas». Y directamente reclamó que la Seguridad Social asuma el pago íntegro de los primeros 15 días de los procesos de IT por contingencias comunes (ahora la empresa paga del día 4 al 15), así como que se exonere a las compañías de las cotizaciones en los procesos que duren más de 365 días y en los contratos de sustitución de trabajadores de baja por enfermedad común.

Hace ya meses que el Ministerio de Seguridad Social mantiene abierta una mesa de negociación con la

Los procesos de IT ascienden ya a 33.000 millones de euros...

... que se reparten a partes iguales entre empresas y Seguridad Social

patronal y los sindicatos para abordar la IT, pero las conversaciones están en punto muerto. Consultados por la propuesta de Garamendi, desde el departamento que dirige Elma Saiz se limitan a indicar que «la mejora de la gestión de la incapacidad temporal y la facilitación de la recuperación de la salud de los trabajadores es un asunto capital para el Gobierno y por ello, desde hace varios meses se está abordando en la mesa de diálogo social, donde se han logrado varios importantes acuerdos en las últimas legislaturas».

Los sindicatos, por su parte, mantienen la línea roja en el propio concepto de «absentismo». En COO y UGT están dispuestos a hablar de salud laboral, de prevención de riesgos laborales o de cargas de trabajo, pero se niegan a asumir que España tiene un problema económico por las personas que faltan a su puesto de trabajo por estar enfermas. Además, rechazan por completo medidas como la limitación de los complementos que pagan las empresas para mejorar las prestaciones de IT, que fueron propuestas ayer en la jornada empresarial de la CEOE. UGT, de hecho, cree que estas cláusulas son «una garantía en defensa de la salud» de los trabajadores.

CEOE exige al Ejecutivo que la Seguridad Social pague los primeros 15 días de baja

Las patronales reclaman varias medidas, como recuperar el despido por absentismo, como «efecto disuasorio» ante una «pandemia silenciosa»

WENDY DÁVILA
Madrid

Cada día 1,4 millones de personas no acuden a su puesto de trabajo porque están de baja por enfermedades comunes y accidentes no laborales,

con el consecuente coste para las empresas, que pagan la prestación de un trabajador desde el día 4 al 15. En los primeros tres días no hay prestación por incapacidad temporal, aunque la mayoría de los convenios recogen mejoras y sí abonan estos primeros días a cargo de las empresas. Ante esta realidad, la CEOE ha dado un paso más en su hartazgo y ausencia de medidas ante el absentismo y ha exigido que el Gobierno asuma el coste de las bajas laborales de hasta 15 días.

Según la propuesta de la patronal, esto supondría que la Seguridad So-

cial se haga cargo de pagar la cotización y la prestación por incapacidad temporal en las bajas por contingencia común de hasta 15 días, que representa casi el 69% de los casos de baja en la actualidad.

España gasta ya unos 33.000 millones de euros al año para hacer frente al absentismo, una cifra que ha crecido de manera exponencial en los últimos años. De esta cantidad, unos 17.000 millones lo pagan las empresas, mientras que el resto corre a cargo de la Seguridad Social.

Las empresas, a través del presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, llevan tiempo exigiendo al Gobierno medidas para hacer frente al desafío «más grande del mercado laboral, la economía y del sistema sanitario». Este martes, la principal organización de empresarios reunió en su sede a más de una veintena de patronales autonómicas y sectoriales durante las jornadas 'Todos contamos.



Antonio Garamendi. EFE

Absentismo x II: un problema de país para presentar un decálogo de medidas y hacer frente a lo que consideran una «pandemia silenciosa».

Exención a empresas

Entre ellas, Garamendi pide eximir a las empresas del pago de las cotizaciones por las bajas en los procesos que duran más de 365 días y que se han incrementado en los últimos años

por los «cuellos de botella» en el Instituto Nacional de la Seguridad Social. También reclama exonerar del 100% de las cotizaciones de las bajas en los contratos de duración determinada que se suscriben para sustituir a un trabajador con un contrato suspendido por estar de baja.

Precisamente esta última propuesta quiere extenderla al trabajo autónomo, ya que para un trabajador por cuenta propia con uno o dos empleados a cargo, una baja supone que la mitad de su plantilla no trabaje. Junto a ello, el líder de la patronal aboga por reforzar los controles que se realizan a los trabajadores que están en una baja médica de larga duración, de manera que no se realicen a partir de los 365 días, sino que exista una revisión cada tres, seis y nueve meses. También pide involucrar más a las mutuas en las bajas y altas médicas, así como incrementar el número de profesionales sanitarios e inspectores.

La cimentación del aparcamiento abre una nueva fase en la construcción de la estación de trenes

En la zona de Recondo aún están pendientes de ejecutar varias demoliciones en esta etapa de la obra, tras los derribos de tres edificios



ANTONIO G. ENCINAS
Valladolid

El nuevo vestíbulo y las nuevas vías de Chamartín ya se han inaugurado, aunque los trabajadores siguen en el tajo con los remates exteriores. 18.000 metros cuadrados de vestíbulo principal y 12 vías de alta velocidad, más 13 de ancho ibérico. Esa docena de pasantes de alta velocidad son las que provocan, en buena medida, la obra de la nueva estación de Valladolid Campo Grande. «En 2025 Chamartín registró 46,2 millones de viajeros», explicaba la nota de prensa del Ministerio de Transportes. Cuando comenzaron los trabajos, hace cuatro años, eran 30 millones. A medio plazo esas cifras se volverán a quedar pequeñas. Será cuando entren en funcionamiento la Y vasca (2030) y la alta velocidad completa a Asturias y Cantabria. Las inauguraciones de estas grandes infraestructuras, junto a la U de Olmedo, permitirán que la liberalización del tráfico ferroviario del norte de España se equipare a lo que ha ocurrido en las líneas que conectan Madrid con el Mediterráneo.

Y en medio de ese gran eje, como parte del embudo que formará el corredor Atocha-Chamartín, estará Valladolid Campo Grande.

Las obras de la terminal vallisoletana han cumplido ya ocho meses desde que comenzaron las primeras mediciones. Y en ese lapso se han completado algunos de los puntos que figuraban en el plan de obras, que se desarrolla simultáneamente en dos ámbitos: el lecho ferroviario y los edificios de la estación.

El lunes de la semana pasada aparecieron las grúas y las excavadoras en el solar de lo que era la mitad del aparcamiento. El viernes, en una de las zanjas recién excavadas, se podía ver ya el hormigón de lo que los planos de construcción definen como un muro pantalla de ochenta centímetros de espesor, en la parte que delimitará el nuevo aparcamiento subterráneo. Justamente el espacio que se situará bajo el lado norte de la nueva terminal. En esa zona solo habrá una planta de aparcamiento.

Una vez ejecutado el contorno con muro pantalla se procederá a excavar el terreno.

En el solar se puede contemplar ya la presencia de una máquina de la empresa Pilotes Sánchez, especialista en cimentaciones con este tipo de estructuras que permiten soportar grandes pesos, especialmente si el terreno es algo inestable. Según el Plan de Obra, el área del aparcamiento contará con pilotes de 1,8 metros de diámetro y 31 metros de profundidad en la zona en la que contará con mayor profundidad, cuatro plantas de sótano. Las pilotadoras llegaban este lunes y empezaba el encorrido para los cajones.

El parking definitivo, al contrario de lo que sucedía hasta ahora, se extenderá desde el solar actual, donde arrancará el nuevo edificio de viajeros, hacia lo que hoy es la plaza de la estación, con la zona ajardinada y el parking provisional de motos. Será una prolongación paulatina, por fases, mientras que en el otro lado permanecerá abierto, hasta los últimos meses de la obra, el aparcamiento provisional.

En la zona de la plaza actual, el aparcamiento dispondrá de cuatro sótanos, con una longitud de 150 metros y una anchura de 36 metros. El nivel más profundo se situará a casi 16 metros bajo el nivel del suelo. El sótano 1, sin embargo, se prolongará hasta la parte del solar situado bajo la nueva terminal. Este primer sótano del aparcamiento, por tanto, será más largo, con 266 metros, y en él se ubicarán las plazas reservadas a personas con discapacidad, según refleja



Una usuaria observa el desarrollo de las obras de la futura estación de Valladolid. CARLOS ESPESO

Las obras de la terminal vallisoletana han cumplido ya ocho meses desde que comenzaron las primeras mediciones

El aparcamiento al completo tardará en verse, porque el plan contempla que su ejecución durará 947 días

la memoria del proyecto. El aparcamiento al completo, eso sí, tardará en verse. Porque el plan de obra contempla que su ejecución durará 947 días. Parte de la cimentación que ahora comienza será la que soporte también ese lado de la nueva terminal de viajeros. Las pantallas y pilas pilote de la fase 1B, la actual, se colocarán durante 78 días.

129 días de derribos

En la zona más visible para los ciudadanos, la de Recondo, se han demolido tres de los edificios previstos. El cronograma dibujaba 129 días de derribos, incluidos 40 días para la retirada del amianto de algunas cubiertas, especialmente de las naves del aparcamiento. Después de echar abajo la mitad de la zona de estacionamiento de vehículos que existía, las máquinas comenzaron con el otro lado. Allí hay diez edificaciones que van a pasar por la piqueta. Las tres primeras formaban parte de una primera subfase. Y posteriormente se derribarán otros tres, en un tajo que tiene prevista una duración de 31 días, y tres más posteriormente, con otros 36 días de tarea. Quedará un único edificio para la cuarta fase, el que ahora alberga la dirección de obra, según anuncia un gran cartelón.

En el otro lado de la gran obra de la estación también se empiezan a

Estado de las obras de la nueva estación de trenes

■ Edificios demolidos ■ Edificios a demoler



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible



notar los efectos de los trabajos. La primera fase contemplaba el levantamiento de las vías 7 a 11, que ya se ha completado. Y en breve deberá comenzar el montaje de una pasarela provisional y el desmontaje de la pasarela patrimonial. Son trabajos que se desarrollan quizá en segundo pla-

no, porque muchos de ellos, como el desmontaje de la catenaria, resultan poco intuitivos para un espectador neófito. Esta primera fase, sin embargo, se prolongará durante 426 días e incluirá hitos tan relevantes como la construcción del andén número 4 o la ejecución de un paso inferior.

El viaducto de los Tramosos empieza el camino hacia su final 18 años después de iniciarse las obras

Los operarios preparan el sistema de autocimbra, que permitirá completar los cuatrocientos metros de plataforma que aún faltan

ANTONIO G. ENCINAS
Valladolid

Adif auguraba que en el mes de junio podría colocarse la autocimbra para culminar la plataforma del viaducto de los Tramosos. Ese trozo de unos 400 metros que cubrirá los seis pilares que desde hace años se yerguen desnudos junto a la ronda exterior VA-30. Ha llegado el mes de junio y las máquinas han vuelto a la obra, esta vez a la parte del túnel de San Cristóbal, en el que debe desembocar el tramo que se construirá en este segundo semestre del año.

Aunque hasta ahora ha parecido que los trabajos estaban paralizados, en realidad se preparaban para la fase definitiva de la enésima reanudación de unas obras que se adjudicaron en enero de 2008 y que deberían haberse terminado en la primavera de 2010.

Así, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adjudicó las obras de vía y su electrificación para toda la variante Este, los 17,5 kilómetros desde el Pinar de Antequera hasta el final de la circunvalación por el exterior de la ciudad para que los mercancías puedan seguir rumbo al norte. Ese contrato sigue vigente para retomar los trabajos en cuanto esté puesta la plataforma que falta, de modo que ya no hacen falta más licitaciones.



Las máquinas trabajan en el viaducto. c.ESPESO

La relevancia del viaducto está en que completará esa línea y sacará por completo los convoyes de mercancías de la ciudad. En un momento, además, en el que ya está en pleno desarrollo la remodelación de la estación de trenes, que implica la reconversión de varias vías a medidas que avancen las diferentes fases. «La Variante Este de Valladolid, en ancho convencional, dará continuidad en vía doble a la línea Madrid-Hendaya, que se utilizará para el tráfico de mercancías. Una vez en servicio, acogerá el paso de todos los trenes de mercancías, lo que representa el 25% del tráfico ferro-

vialario actual de la estación de Valladolid-Campo Grande», señalaba en una nota de prensa Adif. Eran, antes del desmontaje de la vía de Ariza, más de una treintena de trenes diarios, de media, los que atravesaban la ciudad. En un primer momento, con la supresión de Ariza, se eliminaron los de Renault, que ya utilizan el tramo de variante finalizado.

La intención del Ministerio de Transportes era completar y poner en funcionamiento la Variante Este al completo antes de finalizar 2027, aunque la señalización, las pruebas y los últimos remates pueden llevarse el plazo a primeros de año.

30 Economía

El Gobierno inyecta 1.000 millones para mantener carreteras en diez autonomías

La inversión incluye 188,4 millones para conservación y explotación de 760 kilómetros en las provincias de Burgos, León, Valladolid y Soria

CRISTINA CÁNDIDO
Madrid

El Gobierno ha desbloqueado una inversión de 1.006 millones de euros para la conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado. El contrato, impulsado por el Ministerio de Transportes y aprobado este martes en Consejo de Ministros, se enmarca en la estrategia de mantenimiento de una infraestructura que soporta buena parte del tráfico interurbano del país, especialmente el transporte de mercancías.

El mapa de intervención es amplio y atraviesa territorios con fuerte peso logístico, como la Comunidad Valenciana, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Andalucía, Madrid, La Rioja, Aragón, Asturias, Galicia y Cataluña. En concreto, la actuación se articula en seis contratos divididos en 29 lotes y se extiende a 20 provincias de diez comunidades autónomas. En conjunto, afecta a unos 3.670 kilómetros de carreteras estatales, de los cuales más de 2.200 corresponden a autovías.

El esquema de los contratos prevé una duración inicial de tres años, con posibilidad de prórroga de hasta dos más y una ampliación adicional de nueve meses. En la práctica, el horizonte temporal de trabajo puede acercarse a los seis años, una fór-

mula que el departamento capitaneado por Oscar Puente vincula a la necesidad de dar continuidad a las tareas de conservación, aunque también refleja la complejidad de sostener en el tiempo el mantenimiento de una red tan extensa.

Por regiones, Cataluña recibirá el mayor volumen de inversión con 216,32 millones de euros para las provincias de Barcelona, Girona, Tarragona y Lleida, centrada en las vías AP-7, AP-2 y B-30. Le sigue Castilla y León, con 188,4 millones de euros, para actuaciones en 760 kilómetros de vías en Burgos, León, Valladolid y Soria. Pero más allá del reparto territorial, los pliegos introducen criterios vinculados a la eficiencia energética y la reducción de emisiones, en línea con los objetivos ambientales del ministerio.

Respecto a Valladolid, se autoriza un lote de 35,28 millones de euros, que tiene por objeto la conservación del sector cuatro de carreteras en esta provincia, incluyendo la Autovía de Castilla (A-62), entre los kilómetros 101 y 193, VA-50 en sus 21 kilómetros; la A-II entre los kilómetros 294 y 412, así como vías de servicio y enlaces de estas autovías en dichos tramos; la N-620 entre los kilómetros 156 y 193; y la N-122 entre los kilómetros 396 y 412. Además, se realizará la rehabilitación de firmes en la N-122A (395,8 a 402,723).

Este anuncio se produce en un contexto en el que el debate sobre el estado de la red vial lleva años abierto. El propio Ministerio eleva el déficit específico de la red estatal a unos 5.600 millones. Unas proyecciones que se quedan cortas frente a las esti-



Vehículos circulando en la autopista A5 en los alrededores de Madrid. e.e.

EL DATO

5.600

millones de euros es el déficit acumulado en conservación viaria según las estimaciones del Ministerio de Transportes frente a las cuentas que hace el sector, que lo eleva a más de 13.000 millones.

maciones del sector, que sitúan el déficit acumulado de conservación por encima de los 13.000 millones de euros, tras más de una década de inversión insuficiente respecto a las necesidades de mantenimiento.

En ese mismo periodo, el gasto en conservación ha oscilado en niveles relativamente bajos en comparación con décadas anteriores. En 2009, en pleno ciclo expansivo, la inversión alcanzó los 1.330 millones de euros, para caer después de forma notable con la crisis financiera. Desde entonces, la media anual ha permanecido por de-

bajo de los 1.000 millones durante varios años, según los datos que maneja el propio sector.

En este contexto, Transportes sitúa este contrato dentro de un esfuerzo más amplio de refuerzo del mantenimiento. Según sus datos, la inversión en conservación ha pasado de 918 millones en 2018 a una previsión de 1.900 millones en 2025. «Se trata de un nuevo paquete presupuestario con el que reafirmamos nuestro compromiso con una red que cuenta con 26.000 kilómetros y que soporta la mitad del tráfico total y el 65% del tráfico pesado», señaló el propio Puente en redes sociales. La lectura en el sector, sin embargo, va más allá del volumen puntual de cada inversión. Distintas asociaciones técnicas sostienen que el mantenimiento estructural exige un esfuerzo sostenido muy superior al actual. En ese contexto, los contratos de renovación como el aprobado ahora se entienden más como una pieza dentro de un déficit acumulado que como una corrección completa del problema de fondo.

Por otra parte, el cónclave ministe-

rial también ha aprobado el Plan Anual para el Fomento del Empleo Digno 2026, un programa que contempla 92 iniciativas destinadas a mejorar la inserción laboral y la formación profesional, con especial atención tres colectivos: gitanos, jóvenes y personas desempleadas de larga duración. El plan se ha elaborado en colaboración con las propias comunidades autónomas y ha sido informado favorablemente en la LXXXVII Conferencia Sectorial de Empleo y Asuntos Laborales que se celebró el 27 de mayo en la que se procedió al reparto territorial de 2.571,9 millones de euros.

En el ámbito fiscal, el Gobierno ha dado el visto bueno en segunda lectura al anteproyecto de ley que adapta el IVA a la economía digital. La reforma, alineada con una directiva europea, pretende reforzar el control sobre el fraude en operaciones intracomunitarias y aumentar la responsabilidad de las plataformas digitales en la recaudación del impuesto, especialmente en actividades como el alquiler turístico de corta estancia y el transporte de pasajeros.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

Bruselas retrasa a julio su concurso de gigafactorías

La convocatoria oficial de proyectos estaba inicialmente prevista para inicios de 2026

CLARA ROJAS BARCELONA
Será el próximo julio: la Comisión Europea, a través del organismo EuroHPC, lanzará oficialmente la convocatoria de proyectos para gigafactorías de Inteligencia Artificial, tras el acuerdo *European High Performance Computing Joint Undertaking Governing Board's* alcanzado el 1 de junio, aseguran fuentes de la Comisión. Porque hasta ahora se ha ejecutado una primera fase de recepción de candidaturas (*call of expression*), una forma de tantear el interés de los países de

los miembros por participar en una de las *patas* de la gran estrategia europea para el desarrollo de la IA: la construcción de cinco gigafactorías de IA con cerca de 100.000 chips de IA de última generación y una potencia cuatro veces mayor a las fábricas de IA. Solo para sus construcciones la Comisión anunció que se destinarán 20.000 millones de euros.

Pero la presente fase, en la que las candidaturas iguen sin ser vinculantes, ha visto demorado su final en varias veces debido a que las negocia-

ciones para llevar a término esta convocatoria han sido «difíciles», afirman desde la Comisión. Principalmente porque se trata de un acuerdo entre el organismo a cargo del proyecto, la EuroHPC, y los estados miembros, a quienes se les debía garantizar «una oportunidad justa de competir», pero sin perder «la ambición inicial de la iniciativa». Ahora, el anuncio en julio «permite a los Estados miembros comprometer los fondos de forma gradual y sirve de puente hacia el próximo Marco Financiero Plurianual pa-

ra la financiación de grandes gigafábricas de IA». Porque dicho marco establece las bases presupuestarias de la Unión Europea entre 2028 y 2034, y las gigafactorías deberán estar listas entre 2027 y 2028.

Con todo, la competición es alta. En una primera valoración de la situación en 2025, la Comisión notificó 76 propuestas de 16 estados miembros para 60 emplazamientos diferentes, superando con creces las expectativas iniciales del proyecto de las gigafactorías. Aunque dado que

el reglamento aprobado por Europa el pasado enero permite expandir «sustancialmente» una factoría de IA para transformarla en una gigafactoría, y en España se ubican dos (Barcelona y Galicia), el país cuenta con ventaja en esta carrera. El Gobierno ayer también terminó de consolidar su apuesta: el Consejo de Ministros aprobó ayer la constitución de la sociedad mercantil responsable del proyecto de gigafactoría en Tarragona: será gestionada en un 51% por empresas privadas (Banco Santander ACS, Telefónica, y en menor medida, Multiverse Computing). En paralelo, la Sociedad Española para la Transformación Tecnológica (SETT) tendrá una participación del 47,99% y el Govern de Catalunya, un 1%.