



Resumen de Prensa

jueves, 16 de julio de 2026



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

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

4 Valladolid

Jueves, 16.07.26
EL NORTE DE CASTILLA

Los desvíos provisionales en la A-11

En azul el itinerario de ida o vuelta para recorrer la autovía



El Ministerio, la Diputación y la Junta acuerdan una apertura parcial de la A-11 a final de mes

La solución obligará a recorrer 23 kilómetros por carreteras y 26,5 por la nueva autovía y forzará a los camiones a seguir por la N-122



ANTONIO G. ENCINAS
Valladolid

La reunión técnica entre Ministerio, Junta y Diputación ha acabado con entendimiento técnico y bronca política. En la parte técnica, el Ministerio ha ofrecido variar el acceso a la A-11 en Tudela de Duero para evitar el acceso a los camiones y forzarlos a utilizar la N-122. Esto, sin embargo, obligará a los coches y furgonetas a tomar la VP-3002 hasta Villabáñez, unos ocho kilómetros, para poder acceder al tramo nuevo de autovía, por el que circularán 26 kilómetros antes de salir a la VP-3001 rumbo a Pesquera, cruzar el municipio y llegar por la VA-101 a Peñafiel hasta el cruce con la N-122. En total, 50 kilómetros, de los que la mitad serán por autovía. La N-122, entre los mismos puntos, tiene 42,3 kilómetros.

Aunque aún quedan algunas cuestiones por pulir, esto parece desbloquear la posibilidad de inaugurar a finales de mes tres cuartas partes del tramo de 34,3 kilómetros de la A-11 entre Tudela de Duero y Peñafiel.



Cruce de la N-122 en Peñafiel con la VA-101 desde la que se incorporarán los vehículos que procedan de Valladolid por la A-11. A.G.E.

Otro asunto es el político. El Ministerio acusó a Junta y Diputación de boicotear la apertura, y ambas instituciones han reaccionado como cabía esperar. La Junta de Castilla y León (PP-Vox) ha enviado una nota de prensa en la que habla de la «inexistencia oficial de información de la fecha prevista de la apertura de los tramos de la A-11 en la provincia de Valladolid, ni de las condiciones técnicas y administrativas necesarias para su puesta en servicio». Y añade: «La Comunidad de Castilla y León considera que una infraestructura tan es-

perada por los ciudadanos merece la máxima lealtad institucional y coordinación entre administraciones, alejándose de la confrontación política y priorizando el interés general».

Al puente sobre el río Duero le quedan todavía en torno a cinco o seis meses de obras para poder entrar en servicio

Parecidos términos ha utilizado la Diputación Provincial (PP): «La Diputación considera especialmente injusto que el Ministerio pretenda responsabilizar a otras administraciones de una situación que tiene su origen en los retrasos acumulados en la ejecución de una infraestructura cuya competencia corresponde exclusivamente al Gobierno». Y recuerda que si estuviera finalizado el tramo al completo no serían necesarios parches provisionales.

Lo que ocurre es que al puente sobre el Duero le quedan aún, dicen, en

torno a cinco o seis meses para poder entrar en servicio.

El Norte ha recorrido los tramos concretos para comprobar las dificultades técnicas que aducen las tres administraciones. Porque la cuestión final es: en estas circunstancias, ¿cuánto tráfico de vehículos sería capaz de absorber esta vía si se abren los 31 kilómetros de la A-11 sin rematar los últimos tres, los que incluyen el puente sobre el río Duero, aún inacabado? La Junta aporta algunos datos propios de la VA-101, carretera que está a su cargo. Tiene una intensidad media diaria de 1.800 vehículos, de los que 200 son pesados. Las previsiones, aseguran, apuntan a un paso medio diario de 4.800 vehículos ligeros y 400 pesados.

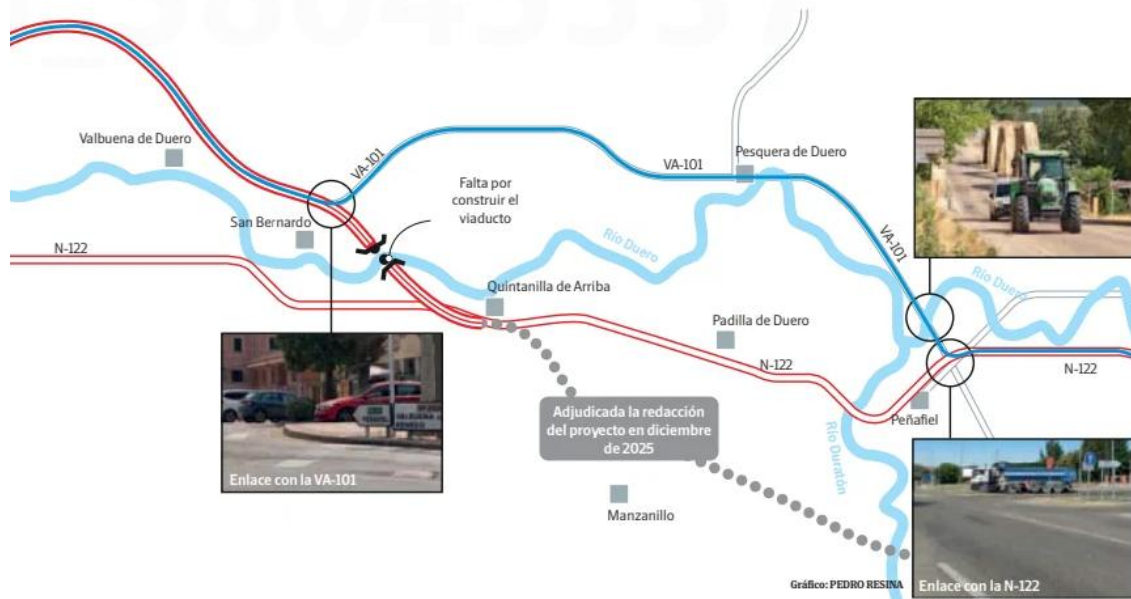
La postura de la Diputación y de la Junta es clara. Sería un riesgo para la seguridad vial incrementar de esa forma el tráfico en una carretera que no está preparada para tanto. El Ministerio de Transportes, apoyado en un informe de la Dirección General de Tráfico, sostiene que se puede hacer porque el beneficio obtenido, disminuir la siniestralidad en la N-122, es mayor que el riesgo potencial.

Estos son algunos de los puntos críticos observados durante un recorrido por la zona y las soluciones que han acordado las tres administraciones.

Los accesos a las fincas. Es una de las grandes preocupaciones expresadas por Diputación y Junta. Entre la

Jueves, 16.07.26
EL NORTE DE CASTILLA

Valladolid 5



rotonda, ya terminada, de salida de la A-11 en San Bernardo y Pesquera de Duero hay 59 accesos a fincas, bodegas y caminos, contabiliza la Diputación. Hay también un buen número de tractores en plena labor, aunque a decir de José Luis Martínez, alcalde de Pesquera de Duero, será peor cuando empiece la vendimia, allá por septiembre, y se multipliquen las máquinas. Y camiones. Todos los que abastecen a las bodegas a diario, que suponen un tráfico pesado en esa carretera, la VP-3001, ya bastante importante aunque asumible por la infraestructura. El firme es bueno, la calzada es ancha y prácticamente recta, con curvas abiertas y sin complicaciones ni cambios de rasante bruscos. El arcén es escaso, pero hay buena visibilidad. El Ministerio considera que, al forzar a los camiones a utilizar la N-122, el incremento de vehículos ligeros no debería suponer un riesgo mayor en esa vía.

El enlace en Tudela de Duero. El Ministerio ha propuesto una fórmula que pretende evitar que los camiones se adentren en el nuevo tramo de autovía en Tudela para después salirse en la VP-3001 hacia Pesquera y Peñafiel. El modo de hacerlo efectivo es enlazar con la autovía a través de la VP-3302 y no en el futuro enganche, aún en obras, en la salida de Tudela. Así, habría que desviarse en la salida señalizada como «Tudela de Duero, centro ciudad, VP-3302 Villabáñez». Una vía de servicio de unos 300 metros desemboca en la rotonda que permite cruzar la autovía hacia el norte, en sentido Villabáñez, por la VP-3302. Desde ese punto hay 8,2 kilómetros hasta la rotonda de Villabáñez, ya rematada, que permitirá acceder a la autovía. De este modo, habrá 8,5 kilómetros de carretera secundaria hasta embo-



Enlace de Castrillo de la Vega, el último tramo de la A-11 inaugurado (2,4 kilómetros). MINISTERIO DE TRANSPORTES

Un motivo para abrir una autovía inacabada

En el tramo en el que enganchará la A-11 actual con la nueva, al pasar Tudela de Duero en sentido Soria, han crecido los hierbajos. Sobre el asfalto, en una zona aún en obras que habrá que rematar. «Una autovía en servicio tiene mejor mantenimiento», explican fuentes presentes en la reunión de este miércoles entre las tres administraciones. En eso están todos de acuerdo. El problema es que los tiempos de la infraestructura se han descompasado. Mientras la mayor parte está concluida y lista para que los vehículos circulen, el puente sobre el río Duero aún está en obras. Podría demorarse hasta finales de año, y eso dejaría medio año más

cerrada una vía que está ya lista para albergar tráfico. Mientras tanto, el ir y venir de camiones, máquinas y trabajadores en la parte final del trazado, la del puente sobre el Duero, es constante, en un intento por acortar los plazos de una autovía que acumula tres décadas de planes, proyectos y obras sin que aún se haya convertido en una realidad definitiva. Hace una semana se inauguró un tramo de 2,4 kilómetros que evita la travesía de Castrillo de la Vega y conecta con la autovía que circunvala Aranda de Duero. El ministro de Transportes, Óscar Puente, explicó entonces que desde 2018 el Gobierno ha ejecutado 54 kilómetros de la Autovía del Duero y «están en obras otros 61», de los que 34,3 corresponden al trazado entre Tudela de Duero y Quintanilla de Arriba.

car el tramo que finalmente se habilitará de la A-11, que rondará los 26,5 kilómetros, de los 34,3 que tiene. **La travesía de Pesquera.** El acceso

a Pesquera incluye un cruce y un par de curvas que no tienen peligro con poco tráfico. El caso es que es difícil prever cuántos coches optarán por coger una autovía que luego obliga a hacer otros 15 por una carretera provincial y una autonómica, con dos travesías, para volver a la N-122 en Peñafiel, o 8,5 kilómetros de carretera provincial para enganchar la autovía en Tudela. Cree José Luis Martínez, alcalde de Pesquera, que no serían tantos los vehículos interesados. «Quien venga de Valladolid a Aranda la cogerá al principio, pero cuando vea el problema que tiene de Pesquera a Peñafiel, no creo», reflexiona. Eso sí, recuerda que no hace tanto vivieron lo que se podría considerar como una experiencia piloto. «Hace 20 días hubo un accidente en la N-122 y desviaron todo el tráfico por Pesquera», recuerda. El resultado fue un tremendo atasco. La Dirección General de Tráfico considera que la travesía podría asegurarse con algún semáforo provisional y señalizaciones adecuadas.

El puente sobre el río Duero y el IES Conde Lucanor. Una vez superado el núcleo urbano de Pesquera, la alternativa continúa por 6,5 kilómetros de carretera autonómica, la VA-101, que también es bastante recta pero con el firme en peor estado. Cuenta con «26 accesos directos a la carretera», asegura la Junta, especialmente en el lado derecho en sentido Peñafiel, pero el tramo que más preocupa está a la entrada del municipio. Primero, porque el puente sobre el Duero es estrecho, aunque con capacidad sobrada para que se crucen dos vehículos en sentidos opuestos. Pero es que tras el puente y la subida hay una curva a la derecha en la que se encuentra, en todo el esquinazo, el instituto Conde Lucanor. No es un problema en verano, pero puede serlo a partir de septiembre, cuando se reanuden las clases. Y es

Entre la rotonda, ya terminada, de salida de la A-11 en San Bernardo y Pesquera hay 59 accesos a fincas, bodegas y caminos

que el puente sobre el río Duero no estará rematado tampoco para entonces.

La incorporación a la N-122 en Peñafiel. Con todo, el peor punto de todo el trayecto se encuentra en el cruce en el que los vehículos que han cogido la A-11 y el desvío por Pesquera tendrán que reincorporarse a la N-122 para proseguir camino hacia Soria. Es menos complicado en el sentido inverso, porque el desvío hacia la carretera de Pesquera está en el sentido de la marcha. Basta con pararse unos minutos en el cruce para observar el trasiego continuo de camiones. Es un cruce en el que desembocan la avenida de la Constitución, desde el centro del municipio, con acceso de salida y entrada; la propia N-122 en los dos sentidos; la salida de la carretera de Pesquera hacia Valladolid y para el cambio de sentido hacia Aranda y calle de las Rondas; y la salida de la N-122, en sentido Valladolid, hacia la carretera de Pesquera y hacia el cambio de sentido. Un galimatías repleto de tráfico que quizá podría regularse también con semáforos provisionales, pero que en ese caso deberá tener en cuenta las repercusiones que puede producir en sentido Valladolid, donde inmediatamente llega el puente sobre el río Duratón (a 100 metros), una glorieta con varias incorporaciones (a 300 metros), con un paso de peatones y otra, con otro paso de peatones, a 600 metros de distancia.

Junta y Diputación acatan ahora abrir en la A-11 31 kilómetros hacia Valladolid y 26 hacia Peñafiel

La entrada a la Autovía del Duero hacia la capital se hará por Pesquera, una vez pasado el viaducto sobre el Duero aún sin finalizar, mientras en sentido Soria habrá que salir en Tudela para cogerla en Villabáñez

FELIPE RAMOS / RAÚL RUANO
VALLADOLID

Fumata blanca para abrir parcialmente la Autovía del Duero en los tramos entre Tudela y Valbuena en Valladolid. Junta y Diputación acatan ahora abrir 31 kilómetros de la A-11 en sentido Valladolid y 26 en dirección hacia Peñafiel. Donde antes sólo vetan problemas para abrir 31 kilómetros de la Autovía del Duero entre Tudela y Valbuena a través de un enlace temporal en sus carreteras, hasta que se acabe a finales de año el viaducto sobre el Duero, las instituciones provincial y autonómica ahora sí dan el visto bueno. Eso sí, no se abrirán los 31 kilómetros en ambos sentidos. Sólo será en dirección hacia Valladolid. En este caso, tal y como se acordaba en la reunión de este miércoles entre técnicos de Diputación, Junta y Ministerio de Transportes, la entrada a la A-11 se realizará por Pesquera de Duero, una vez se haya rebasado el viaducto aún sin finalizar.

En el otro sentido, para los vehículos que se dirijan en dirección hacia Peñafiel, el tramo que se abrirá será de 26 kilómetros ya que deberán salir en Tudela de Duero para dirigirse a coger la autovía en Villabáñez. La explicación dada para esta apertura de 31 kilómetros hacia Valladolid y 26 a Peñafiel es porque entienden desde Junta y Diputación que así se aliviará más el tráfico que soportarán sus carreteras.

Este es el acuerdo al que llegaron ayer las tres administraciones, que ahora necesita que se elaboren los informes para que el Ministerio pueda acometer la señalización. Una burocracia que retrasará unos días la apertura de la A-11 en esos 31 kilómetros a Valladolid y 26 hacia Peñafiel más allá del 27 de julio, como se habría hecho si Junta y Diputación no se hubieran opuesto a lo que ahora sí aceptan.

Desde la Diputación de Valladolid, en un comunicado remitido a los medios, se rechaza las acusaciones de «boicot» para abrir este tramo de la Autovía del Duero del Ministerio de Transportes y señala que «la seguridad vial debe prevalecer sobre cualquier decisión».

«Precisamente», continúa la nota de la institución provincial, «esta misma



Cartel que indica la conexión hacia Valladolid por la A-11 a la altura de Valbuena de Duero. PHOTOGENIC

mañana (por ayer), en la reunión mantenida entre ambas administraciones, el Ministerio ha presentado una modificación sustancial de su propuesta inicial como consecuencia de las observaciones técnicas formuladas previamente por la Diputación de Valladolid y la Junta de Castilla y León».

En la propuesta inicial, incide la Diputación, el tráfico procedente de la A-11 debía incorporarse directamente a la carretera provincial VP-3001, una vía que carece de capacidad estructural para absorber el volumen de circulación previsto, especialmente de vehículos pesados. «Tras las alegaciones de la Diputación y Junta, el Ministerio ha rectificado su planteamiento», aclara la institución provincial.

Así, la nueva propuesta «modifica el itinerario provisional, eliminando el enlace previsto en Tudela de Duero y planteando ahora el acceso mediante una vía de servicio y la carretera provincial VP-3002, hasta una glorieta situada dentro del término municipal de Villabáñez».

Además, la Diputación aclara que se restringe el paso de vehículos pesa-

dos por la carretera provincial. «lo que elimina uno de los principales problemas técnicos detectados por los servicios técnicos de la Diputación, consistente en la insuficiente capacidad portante del firme para soportar tráfico propio de una autovía». «Este cambio demuestra que las advertencias realizadas por la Diputación estaban plenamente justificadas desde un punto de vista técnico».

Pese a esta modificación, la institución que preside Conrado Íscar considera que «siguen existiendo importantes riesgos que deben ser analizados con rigor antes de autorizar la utilización de una carretera provincial como itinerario provisional de una autovía estatal». «La VP-3001 es una carretera concebida para tráfico local y no para absorber flujos procedentes de una infraestructura de alta capacidad», remarca la Diputación, que recuerda que en sus 8,5 kilómetros de recorrido existen 14 accesos a caminos, 34 a parcelas agrícolas, 11 a bodegas. Además de un enlace con la VP-3002 y accesos a una planta de tratamiento de residuos con circulación habitual de camiones,

a un almacén de cereales y al polideportivo de Pesquera de Duero. Y recuerda que se trata de una vía utilizada habitualmente por ciclistas, considerados usuarios vulnerables, circunstancia que obliga a extremar las condiciones de seguridad.

A todo ello le añade que se está en vísperas de la vendimia, con la que «aumenta considerablemente la circulación de tractores, maquinaria agrícola y vehículos de servicio vinculados a las explotaciones vitivinícolas y bodegas de la Ribera del Duero». La Diputación utiliza ahora la peregrina excusa de la vendimia, como si esta no se realizase en la N-122 con la multitud de bodegas que hay en la carretera nacional y por donde pasan ahora todos los vehículos que recorren toda la Mila de Oro de la Ribera del Duero.

Desde la institución provincial se remarca que durante la reunión mantenida este miércoles por los técnicos de las tres administraciones se «el Ministerio ha manifestado su compromiso de implantar diversas medidas de mejora de la seguridad vial en la carretera provincial: «La Diputación confía

en que dichas actuaciones resulten eficaces y contribuyan a minimizar los riesgos detectados, aunque considera imprescindible que cualquier decisión definitiva se adopte con todas las garantías técnicas y jurídicas».

Mientras, responde a las acusaciones de «boicot» por parte de Transportes. «La Diputación considera especialmente injusto que el Ministerio pretenda responsabilizar a otras administraciones de una situación que tiene su origen en los retrasos acumulados en la ejecución de una infraestructura cuya competencia corresponde exclusivamente al Gobierno».

La institución vallisoletana «comparte plenamente el objetivo de reducir la siniestralidad en el corredor de la N-122 y desea que la A-11 entre en servicio en el menor tiempo posible. Sin embargo, considera que la seguridad vial exige soluciones definitivas y no actuaciones provisionales que trasladen los riesgos de unas carreteras a otras». De esta manera asegura que «la mejor garantía para los usuarios sigue siendo la conclusión íntegra de la Autovía». Al final de su comunicado subraya que la Diputación «continuará colaborando» con el departamento que dirige Óscar Puente «aportando criterios exclusivamente técnicos y defendiendo por encima de cualquier otra consideración, la seguridad de los ciudadanos, la protección de las infraestructuras provinciales y el interés general de la provincia».

Tanto la Diputación como la Junta en sus respectivos comunicados no aclaran cuál es el acuerdo que se alcanzó en la reunión técnica de ayer. Si bien, según ha podido saber este periódico, el punto en común fue abrir 31 kilómetros en dirección a Valladolid con entrada por Pesquera y la puesta en marcha de 26 kilómetros hacia Peñafiel con entrada a la A-11 por Villabáñez.

JUNTA

Desde la Junta de Castilla y León también se rechazan «las acusaciones realizadas por parte del Ministerio» y asegura la «inexistencia oficial de información de la fecha prevista de la apertura» de este tramo de la Autovía del Duero.

PASA A PÁGINA SIGUIENTE

VALLADOLID

VIENE DE PÁGINA ANTERIOR

Duero. «La Junta manifiesta su sorpresa por que hayan optado por realizar acusaciones públicas sin haber mantenido previamente la necesaria coordinación institucional entre administraciones», continúa la institución autonómica en su nota de prensa y recuerda que «la obra realmente no es-

esta manera expone que en una reunión el pasado viernes 10 con el subdelegado del Gobierno en Valladolid y la directora general de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León se expuso la «necesidad de «de utilizar de manera provisional las carreteras locales y regionales afectadas, incrementando notablemente el tráfico en estas vías».

El departamento de Cristina Sánchezidrián «expresó gran inquietud por la peligrosidad del incremento abrumador de tráfico que debería circular por un tramo de carretera cuya estructura sobre el Duero y cuyo firme no están diseñados para la intensidad de tráfico a la que van a ser sometidos». De igual manera apunta que la primera propuesta del Ministerio era «delicada» desde la seguridad vial: «Puede que reduzca accidentes en la N-222 pero los trasladará, incrementados, a las carreteras de la Diputación y de la Junta de Castilla y León».

La institución autonómica, según su nota de prensa, trasladó este miércoles «que no existía ningún informe de la DGT» y solicitó que se le haga llegar «junto con la propuesta definitiva y las medidas correctoras». Un informe al que ha tenido acceso este periódico y que si la Junta no tiene puede solicitar al Ministerio.

En último lugar, sostiene que por la VA-101, de titularidad autonómica, circulan unos 1.800 vehículos, 200 de ellos pesados «y se prevé que se incrementen hasta los 4.800 ligeros y los 400 pesados»: «Tan-

to el firme como el trazado de la carretera y sus intersecciones no están diseñados para asumir ese nuevo volumen de tráfico». «La estructura que cruza el Duero en Peñafiel está muy comprometida y por ella circulan en la actualidad peatones y ciclistas», avisa la Junta sobre los 26 accesos a la carretera y la «angosta» travesía de Pesquera.



Página del informe de la DGT. E. M.

LA DGT AVALA LA APERTURA: «PUEDE SUPONER UNA DISMINUCIÓN DE ACCIDENTES MORTALES»

La Dirección General de Tráfico (DGT) elaboró un informe hace un mes que avala la apertura del tramo de la A-11 entre Tudela y Valbuena. Desde la DGT se afirma que «la apertura parcial de la A-11 puede suponer una disminución relevante de accidentes mortales, siempre que se gestione adecuadamente el impacto sobre la VP-3301, la VA-101, y especialmente la travesía de Pesquera de Duero». «El objetivo de esta actuación es mejorar el balance global de la seguridad vial del corredor, reduciendo la exposición al riesgo de la N-222 mediante una disminución de su intensidad de tráfico, aunque ello implique un incremento de la circulación en determinados tramos de la red autonómica y provincial afectados por el itinerario alternativo», apunta la DGT sobre los objetivos de esta apertura de 31 kilómetros de autovía. En uno de los apartados de este informe recoge que la principal ventaja de esta apertura sería «disminuir el volumen de circulación sobre el tramo más conflictivo de la N-222». Sin embargo, la DGT también recoge en un apartado los «inconvenientes y riesgos asociados» de esa apertura parcial entre Tudela y Valbuena de Duero. Este nuevo tramo supondrá «una importante redistribución de los flujos de tráfico de la zona». Así, recoge que «el principal inconveniente» es que el tráfico que abandona la N-222 «se canalizaría hacia las carreteras VP-3001 y VA-101, diseñadas para una funcionalidad y una intensidad circulatoria sensiblemente inferiores». De hecho, llega a recomendar que el «tramo de autovía sea utilizado preferentemente por vehículos ligeros, manteniéndose la circulación de los vehículos pesados por el itinerario actual de la N-222».

tá concluida, pues debería iniciarse y terminar en la nacional 222».

«La Consejería de Movilidad, Transformación Digital e Inteligencia Artificial recalca que «siempre ha mostrado su disposición a colaborar con el Ministerio de Transportes para facilitar la puesta en servicio de las infraestructuras estatales, dentro del marco de sus respectivas competencias». De

VALLADOLID

Quiñones anuncia un informe para conocer «con precisión» el absentismo laboral

Avanza que el ECyL movilizará 1.200 millones para impulsar la empleabilidad mientras PSOE y UPL cuestionan su capacidad al frente de la Consejería tras su gestión de los incendios

VALLADOLID La Consejería de Industria, Universidades, Empleo y Comercio impulsará un estudio específico sobre el absentismo laboral en Castilla y León que permita conocer «con precisión» la realidad de este fenómeno en la Comunidad y sirva de base para la adopción de «futuras medidas» orientadas a «mejorar la productividad empresarial y las condiciones de trabajo».

El consejero de Industria, Universidades, Empleo y Comercio, Juan Carlos Suárez-Quíñones, que compareció ayer en las Cortes regionales para desgranar su programa de acción para la legislatura, explicó que «es indudable que el absentismo laboral es una preocupación de la empresa, tanto en España como en los países de la Unión Europea, generando una disminución de la productividad y de la competitividad de las empresas, a la par que mayores gastos para suplir las ausencias y/o sobrecarga en el resto de los trabajadores». «Un problema delicado en el que hay que actuar con sensibilidad desde el gobierno de España», dijo.

Juan Carlos Suárez-Quíñones también se comprometió a seguir impulsando el diálogo social como una «herramienta estratégica esencial de progreso económico y cohesión social en un mundo de transformaciones, dando continuidad a los acuerdos alcanzados y trabajando con las organizaciones empresariales y sindicales para alcanzar nuevos consensos», como recoge Ical.

El consejero indicó que continuará «reforzando» las políticas dirigidas a mejorar las relaciones laborales y la seguridad y salud en el trabajo y seguirá promoviendo acuerdos con las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, garantizando el apoyo al funcionamiento de los agentes económicos y sociales y manteniendo los programas dirigidos a proteger a los trabajadores afectados por expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE).

Asimismo, se comprometió a continuar reforzando el Servicio Regional de Relaciones Laborales (SERLA) y señaló que modernizará los servicios de mediación, conciliación y arbitraje de las Oficinas Territoriales de Trabajo mediante la implantación de nuevas herramientas digitales que permitan agilizar la tramitación de expedientes, reducir tiempos de respuesta y facilitar el acceso de empresas y trabajadores a estos procedimientos.

Quiñones también anunció un «Kit de Autónomos» con «medidas contundentes» a favor de los trabajadores por cuenta propia, y destacó un aumento del incentivo para el fomento del relevo en la actividad por cuen-



Juan Carlos Suárez-Quíñones, a su llegada a las Cortes para su comparencia. Ical.

ta propia en Castilla y León (Relevacy) hasta los 30.000 euros.

Así, el Bono Recupera-T que se podrá en marcha financiará las cuotas abonadas por los autónomos personas físicas que estén en situación de incapacidad temporal con derecho a prestación económica. «El autónomo, generador de riqueza y empleo, también debe poderse permitir enfermar, algo que la realidad demuestra les resulta difícil, y así es que la incidencia por baja médica es en autónomos hasta cuatro veces menor que en asalariados por cuenta ajena», dijo.

Suárez-Quíñones también constató que la Consejería mantendrá su apuesta por la economía social como uno de los «instrumentos fundamentales para generar empleo estable, inclusión laboral, favorecer la cohesión territorial y fijar población, especialmente en el medio rural». Castilla y León cuenta con cerca de 5.500 empresas y entidades de economía social, que representan uno de los mayores pesos relativos del conjunto de comunidades autónomas y desempeñan un papel esencial en el desarrollo económico de numerosos municipios.

Por otro lado, el Servicio Público de Empleo de Castilla y León desarrollará durante la legislatura una estrategia dotada con cerca de 1.200 millones de euros destinada a «mejorar la empleabilidad de los trabajadores, atender las necesidades de las empresas y seguir reduciendo el desempleo en la Comunidad».

En este sentido, Quiñones anunció que acercarán el ECyL al ciudadano, especialmente en el medio rural, para

lo que «reforzarán» la colaboración con las entidades locales, integrándolas plenamente en las políticas activas de empleo para «aprovechar sinergias, optimizar recursos y actuar con una estrategia común, con la implantación de puntos de atención en cabeceras de comarca, evitando así desplazamientos a demandantes de empleo», dijo.

Quiñones se comprometió también a impulsar un nuevo Plan Director de Promoción Industrial 2026-2030, que establecerá la estrategia industrial de Castilla y León para los próximos años y orientará las actuaciones públicas destinadas a mejorar la competitividad del sector.

Tras la intervención inicial de Quiñones, la oposición parlamentaria de los grupos Socialista y Mixto cuestionó este miércoles la presencia de Juan Carlos Suárez-Quíñones al frente de la Consejería de Industria, Universidades, Empleo y Comercio, tras su gestión de los incendios durante el verano pasado cuando ostentaba las competencias en esta materia de la Junta.

Los procuradores del PSOE Iván Zazo y de UPL Rosa María Quintanilla recordaron el papel de Suárez-Quíñones durante la pasada campaña de incendios, cuando solicitaron su dimisión ante los daños que sufrieron muchos municipios de la Comunidad.

Zazo ironizó que la «figura» al frente de la Consejería de Industria, Universidades, Empleo y Comercio «viene avalada por un trabajo cuestionable». «Municipios como Navalacruz, Las Médulas o la Sierra de la Culebra pueden dar buena fe de ello», espetó,

para sentenciar: «Son muchos los ciudadanos que piensan que no debería estar sentado ahí y debería haber sido cesado por Mañueco».

Por su parte, Quintanilla garantizó que su grupo estará «muy pendiente y vigilante» de la labor del consejero en esta nueva área y deseó que «tenga más acierto que en la pasada legislatura» cuando estaba al frente de Medio Ambiente, ya que en León, dijo, «padecieron» su gestión de los grandes incendios. «Edgimos su dimisión pero ni asumí responsabilidades ni mejoré el operativo que afronta esta campaña al límite».

El procurador de VOX Carlos Menéndez valoró la intervención del consejero porque respondió al acuerdo PP-VOX y al modelo económico de su formación. Sin embargo, advirtió de que en la comparencia de Suárez-Quíñones, tuvieron «reflejo escaso» algunas medidas pactadas como la política energética, las instalaciones de autoconsumo industrial, el aprovechamiento de recursos mineros estratégicos o la defensa del suelo productivo frente a macroparques, junto al arraigo para conceder ayudas al empleo.

Por último, la procuradora del PP María José Álvarez apeló a una menor confrontación y «más propuestas útiles» para seguir creciendo y generando empleo, como las que comprometió ayer el consejero y el Gobierno de Alfonso Fernández Mañueco. Unas medidas en Industria, Universidades, Empleo y Comercio «ambiciosas y realistas», dijo, que generarán más oportunidades y empleo para todos.

16 Valladolid

Jueves, 16.07.26
EL NORTE DE CASTILLA

Quiñones anuncia más incentivos para fomentar el relevo de autónomos

El Bono Recupera-T financiará las cuotas abonadas por los trabajadores por cuenta propia que sean personas físicas y estén de baja

EL NORTE
Valladolid

El consejero de Industria, Universidades, Empleo y Comercio, Juan Carlos Suárez-Quíñones, anunció un 'Kit de Autónomos' con «medidas contundentes» a favor de los trabajadores por cuenta propia, y destacó un aumento del incentivo para el fomento del relevo en la actividad por cuenta propia en Castilla y León (Relevacyf) hasta los 30.000 euros.

En concreto, precisó que elevarán

la cuantía mínima a percibir por un autónomo que asuma el traspaso de un negocio cuyo titular cesa por jubilación o causas sobrevenidas, desde los 10.000 hasta los 20.000 euros, ampliables en otros 10.000 euros si es mujer o se trata del medio rural. Así mismo se pondrá en marcha una Plataforma Web de oferta y demanda de traspasos de negocios, informa Ical.

Juan Carlos Suárez-Quíñones puso encima de la mesa, durante su comparecencia en las Cortes autonómicas para desgranar su programa de gobierno para cuatro años, que se atenderá la reivindicación «histórica del colectivo ante la negativa del Ejecutivo central a eximirles de la cuota de cotización cuando se encuentren en un periodo de baja médica, en el que apenas cobran entre el 60% y 75% de su base reguladora».

Así, el Bono Recupera-T, que se

podrá en marcha financiará las cuotas abonadas por los autónomos personas físicas que estén en situación de incapacidad temporal con derecho a prestación económica. «El autónomo, generador de riqueza y empleo, también debe poderse permitir enfermar, algo que la realidad demuestra les resulta difícil, y así es que la incidencia por baja médica es en autónomos hasta cuatro veces menor que en asalariados por cuenta ajena», dijo.

Asimismo, el consejero indicó que para afianzar la consolidación del negocio por cuenta propia en Castilla y León, se continuará mejorando la cobertura del pago de las cuotas de la Seguridad Social (Consolidacyf), ampliando de 18 a 24 el número de meses subvencionados en esta línea a los nuevos autónomos, tanto si se acogen a la tarifa reduci-



Juan Carlos Suárez-Quíñones, Ical

da del Estado como si no lo hacen, lo que se traduce en la ampliación a dos años de la cuota cero.

Finalmente, resaltó que se implantará un Bono Autónomos, consistente en una ayuda directa de 300 euros, destinada a aliviar parte del incremento de costes que soportan los trabajadores por cuenta propia derivados del aumento de cotizaciones, cargas laborales y obligaciones administrativas impuestas por el go-

bierno de España, reforzando así el respaldo de la Junta a un colectivo que constituye uno de los pilares del tejido económico de Castilla y León.

Análisis del absentismo

Por otro lado, la Consejería de Industria, Universidades, Empleo y Comercio impulsará un estudio específico sobre el absentismo laboral en Castilla y León que permita conocer «con precisión» la realidad de este fenómeno en la Comunidad y sirva de base para la adopción de «futuras medidas» orientadas a «mejorar la productividad empresarial y las condiciones de trabajo».

Suárez-Quíñones explicó que «es indudable que el absentismo laboral es una preocupación de la empresa, tanto en España como en los países de la Unión Europea, generando una disminución de la productividad y de la competitividad de las empresas, a la par que mayores gastos para suplir las ausencias y/o sobrecarga en el resto de los trabajadores». «Un problema delicado en el que hay que actuar con sensatez y sensibilidad desde el gobierno de España», dijo.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

El absentismo 'cierra' una fábrica de coches cada día

Cada jornada faltan 5.200 trabajadores y las horas de baja han subido un 50%

FÉLIX CEREZO MADRID
Cada día, faltan a su puesto 5.200 trabajadores de las factorías de producción de vehículos en España, lo que equivaldría a 'cerrar' una de esas fábricas cada día. Así lo ha revelado José López-Tafall, director general de la asociación de fabricantes Anfac, en la presentación de su Informe Anual 2025. Según los datos de la patronal, el absentismo en el sector —medido en horas de ausencia frente al total de las pactadas— se ha incrementado un 50% desde 2018, pasando del 6,04% al 9,49% en 2025.

«No se trata necesariamente de bajas injustificadas, sino de que el proceso de vuelta al mundo laboral no es lo suficientemente fluido ni para el trabajador ni para la empresa, lo que acarrea costes para las compañías y para la Administración y supone una pérdida de competitividad del sector», señaló López-Tafall.

Una competitividad que —junto con otros factores como abaratar los costes energéticos o seguir mejorando la logística— son básicos para seguir ganando más proyectos o protegernos de nuevos competidores como puede ser Marruecos. Sobre este último, el director de Anfac, no obstante, también destaca «la complementariedad con España gracias a las cadenas de valor compartidas e integradas entre ambos países».

Para combatir ese absentismo, Anfac ya ha planteado una serie de medidas a tomar junto con la CEOE

y la Administración central. Aunque a esta última también le ha pedido que mantenga un mensaje coherente que «defienda la descarbonización, pero también las necesidades de la industria». Es decir, que no se cierre en banda en su defensa a ultranza del coche 100% eléctrico y pida a Bruselas, como pasó hace solo unas semanas, que no flexibilice —una vez más— los objetivos de emisiones de CO₂.

Aterrizar por fin el Plan Auto España 2030 «que fue consensuado» con todas las partes interesadas es otra petición al Gobierno, mientras que sobre el programa de ayudas a la compra de coches con enchufe, el director general de Anfac se mostró convencido de que la ventanilla

para la solicitud de las subvenciones estará ya abierta «desde finales de este mismo mes». Esta iniciativa, que se extenderá durante cinco años, cuenta con unos fondos anuales de 400 millones de euros. Teniendo en cuenta que a ella se podrán acoger todas las ventas de eléctricos puros e híbridos enchufables realizadas desde el 2 de enero, López-Tafall estima que el presupuesto «podría llegar al mes de octubre». Pero dejó claro que solicitarán una extensión hasta final de año «para que nadie se quede sin ayudas».

En lo que se refiere a los resultados de 2025, destaca un aumento de la facturación del sector del 3,8% hasta los 80.315 millones que, sin embargo, se conjugó con un descenso del beneficio neto del 56,3%, hasta los 853 millones. Un resultado que vino motivado, en gran parte, por los de Seat/Cupra. La compañía del Grupo Volkswagen redujo su ganancia neta un 92%, al pasar de los 522 millones de 2024, a solo 40,9 millones en el pasado ejercicio. Aunque Anfac sólo señala como motivos la menor producción (cayó un 4,2%), los procesos de reestructuración industrial y el incremento de los costes de fabricación.

En este sentido, si hay que destacar que la inversión de las marcas y fabricantes de vehículos asociados a Anfac alcanzó un valor récord de 3.197 millones, un 24,7% más que el año anterior y la mayor cifra desde que existen registros. La cifra se des-

tinó principalmente a adaptar las plantas a la fabricación de vehículos electrificados y a atraer nuevos proyectos industriales.

Aunque esa transición se cobró casi 3.200

puestos de trabajo, con 53.943 empleos directos a finales de año.

Pero la automoción reforzó, un año más, su importante contribución a la economía nacional. De este modo, la recaudación fiscal asociada al sector ascendió a 41.995 millones, un 4% más que en 2024, de los que 6.771 millones procedieron de la compra de vehículos nuevos, un 11,9% más. En cuanto a su balanza comercial, registró un saldo positivo de 10.190 millones gracias, principalmente, al peso de las exportaciones.

56,3

Porcentaje Descenso en el beneficio neto de los fabricantes de vehículos en 2025. Fueron 853 millones.

La electrificación y la incertidumbre mundial golpean a la automoción española

Los fabricantes redujeron un 56% su beneficio en 2025 y perdieron 3.200 empleos, pero batieron su récord de inversión

JOSÉ A. GONZÁLEZ
Madrid

Aranceles, electrificación, incertidumbre geopolítica, guerra por los componentes y una regulación europea en plena revisión. Un cóctel que en 2025 puso contra las cuerdas al sector de la automoción y que todavía mantiene el horizonte cubierto de nubarrones.

Los fabricantes instalados en España elevaron su facturación un 3,8%, hasta los 80.315 millones de

euros, pero su beneficio neto se desplomó un 56,3%, hasta los 853 millones, marcado por la caída de la rentabilidad de Seat que ganó un 92% menos el año pasado.

«El comercio internacional está en plena revisión y afecta de lleno a la automoción», resumió José López-Tafall, director general de la patronal Anfac, durante la presentación de su informe anual. El sector afronta una combinación de presiones geoestratégicas, proteccionismo estadounidense, tensiones comerciales y una transición tecnológica que obliga a desembolsar miles de millones antes de que la demanda del vehículo eléctrico alcance suficiente escala.

La caída de la producción motivó una sensible reducción de la afiliación en el sector. Las empresas automovilísticas dieron empleo de

forma directa a 53.943 personas a cierre del año pasado, lo que supone la pérdida de más de 3.200 puestos de trabajo.

A la adaptación de las fábricas para acoger nuevas plataformas electrificadas se suma la debilidad de los principales mercados europeos. Francia y Alemania, destinos naturales de buena parte de los automóviles fabricados en España, atraviesan un periodo de estancamiento que se traduce en menos pedidos para las plantas nacionales. Las exportaciones retrocedieron un 8,2%, hasta 1,95 millones de vehículos.

Nubarrones en 2026

Las perspectivas para 2026 tampoco anticipan un cambio de tendencia. Anfac calcula que las factorías españolas ensamblarán alrededor de 2,26 millones de vehículos, prácticamen-

te los mismos que el pasado año. La recuperación de las ventas convivirá así con un tercer ejercicio de estancamiento industrial. La patronal espera que el mercado supere ligeramente los 1,2 millones de turismos matriculados y que las ventas de modelos electrificados alcancen las 300.000 unidades, alrededor del 25% del total, una vez que se despegue el nuevo programa de ayudas Auto+.

Uno de los principales focos de incertidumbre para las fábricas espa-

Los ajustes de Volkswagen abren dudas sobre la adjudicación de modelos y el futuro de las plantas españolas

ñolas procede del grupo Volkswagen, inmerso en un proceso de reducción de costes y revisión de sus programas industriales. Preguntado por las posibles consecuencias para España, López-Tafall admitió que «los recortes y la localización de los programas pueden afectar».

Frente al retroceso industrial, el mercado nacional ofreció una imagen más favorable. Las matriculaciones de turismos aumentaron un 12,9%, hasta 1,15 millones de unidades, aunque todavía permanecen por debajo de los niveles previos a la pandemia. La electrificación fue el principal motor del crecimiento: las ventas de vehículos eléctricos e híbridos enchufables prácticamente se duplicaron, hasta alcanzar las 245.629 unidades en el conjunto de categorías. Los turismos electrificados sumaron 225.617 matriculaciones y ya representaron el 19,7% del mercado.

López-Tafall defendió que la electrificación española avanza de manera sostenida, aunque reconoció que sigue por debajo de la media europea porque partió más tarde. «Estamos metiendo prisas artificiales y parece que no vamos bien, sostuvo».

Para sostener el crecimiento, Anfac considera imprescindible la puesta en marcha efectiva del Plan Auto+. El programa está activo con carácter retroactivo desde enero, pero sus detalles todavía no se han publicado.

La industria, contra el absentismo: «Es como parar una fábrica al día»

El absentismo se ha convertido en una de las principales preocupaciones de la industria del automóvil. Cada día faltan a su puesto unos 5.200 trabajadores del sector, una cifra que, según el director general de Anfac, José López-Tafall, equivale a «tener parada una fábrica».

La patronal considera que este fenómeno supone un golpe directo a la competitividad de las plantas españolas, que ya afrontan el aumento de los costes energéticos, la transformación tecnológica y la presión por adjudicarse nuevos modelos. López-Tafall pidió buscar «medidas constructivas» dentro del buen clima de negociación y diálogo existente en el sector.



Trabajadores en la planta Stellantis de Figueruelas (Zaragoza). FABIÁN SIMÓN