CEOE Valladolid

Resumen de Prensa

lunes, 26 de octubre de 2026

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

Más información: https://valladolidnow.com/

DIARIO DE VALLADOLID. Lunes 26 de octubre 2026



Asistentes a la sexta edición de Vallaqueso, ayer, en el Espacio La Granja. PHOTOGENIC

Vallaqueso se consolida como «escaparate agroalimentario»

La sexta edición del certamen congrega a más de 8.800 participantes y 28 expositores en el Espacio La Granja

VALLADOLID

La sexta edición del Encuentro Provincial de Queserías Vallaqueso, organizado por la Diputación de Valladolid, cerró ayer sus puertas en el Espacio La Granja con un total de 8.853 visitantes desde su apertura el pasado viernes por la tarde.

El certamen reunió a 28 expositores distribuidos en las dos plantas del espacio, donde los asistentes pudieron conocer, degustar y adquirir una amplia variedad de quesos, además de otros productos agroalimentarios como frutos secos, fruta fresca, trufas, productos de panadería y repostería, cerveza e hidromiel, informa Ical.

La jornada del sábado volvió a ser la de mayor afluencia, con 4.797 visitantes. Durante la mañana de este domingo se contabilizaron otras 2.508 visitas, mientras que la jornada inaugural del viernes por la tarde registró 1.548 personas.

Con estas cifras, Vallaqueso «consolida su capacidad para atraer público y servir como escaparate de la producción agroalimentaria de la provincia», destacaron desde la institución provincial.

La Diputación de Valladolid también ensalzó el papel del Espacio La Granja como punto de referencia para la promoción y comercialización de los productos de la provincia a través de los diferentes certámenes que acoge a lo largo del año.

Tras Vallaqueso, la programación continuará con nuevas iniciativas como el Mercado de Navidad, previsto del 11 al 13 de diciembre, además de otras ferias y encuentros dedicados a la promoción de la industria agroalimentaria vallisoletana.

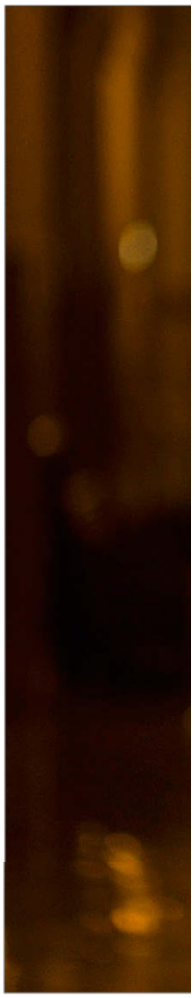
Cabe recordar que durante la apertura del evento, el presidente de la Diputación provincial, Conrado Íscar, recordó que es el sexto año en el que la institución provincial apuesta por «poner en valor» la tierra y por los productores y «artesanos» que «levantan cada día la persiana», informa Europa Press.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

JUAN F. JIMENO

«A este ritmo España tardará 40 años en llegar a la renta media europea»

El presidente del Consejo de la Productividad de España advierte de que los datos manejados hasta ahora por el Gobierno y él mismo son «un espejismo». «Tras la revisión del INE la productividad sólo crece un 0,4%, menos que la pasada década»



Fue el actual vicepresidente primero, Carlos Cuerpo, el que llevó en 2024 al economista Juan Francisco Jimeno (Jaén, 1962) al Consejo de la Productividad de España, organismo asesor del Estado cuya creación fue reclamada por la Comisión Europea.

Pregunta. ¿Cuál es la situación de la productividad en España tras los últimos datos del INE?

Respuesta. Estamos en una nueva desaceleración de la productividad. Pensábamos que la productividad por hora estaba creciendo a tasas cercanas al 1% anual, pero, tras las últimas revisiones de la contabilidad nacional del INE, es la mitad.



CARLOS SEGOVIA

P. Pero los datos oficiales que daba el INE y el Ministerio de Economía hasta ahora eran del doble con repunte...

R. Ya, pero toda la historia del repunte y del cambio estructural parece, por ahora, más un espejismo que una realidad consolidada.

P. Entonces, ¿crece la productividad menos aún que en la pasada década?

R. Así es. La tasa anual media de crecimiento de la productividad por hora para el período 2014-2019 fue del 0,5%, pero es que ahora, tras la revisión del INE, el crecimiento en el período 2022-2026 es del 0,4%.

P. ¿Tendrá que cambiar el ministro Carlos Cuerpo lo que ha venido diciendo del crecimiento de la productividad?

R. Supongo que el ministro se basaba en los datos anteriores y que todavía no ha actualizado su mensaje. El Ministerio podrá argumentar que la productividad sigue creciendo con empleo, lo cual es positivo. Pero no podrá cambiar la lectura de los datos: si el INE indica un crecimiento menor del previsto, el mensaje tendrá que acomodarse a esa realidad.

P. También deberá cambiar el Consejo de Productividad de España lo que decía en su primer informe del pasado marzo, ¿no?

R. En el Consejo somos 17 personas y tendremos que revisar el primer informe y adaptar el mensaje a los nuevos datos. Yo sigo la máxima atribuida a Keynes: cuando cambian los datos, cambio de opinión. Si el INE dice que la productividad está creciendo por debajo de lo que pensábamos, habrá que adaptar la lectura. Además, la perspectiva de que el informe se publique fuera del actual contexto electoral, después de las elecciones, nos permitirá ser más directos o, si se quiere, políticamente incorrectos.

P. ¿Tiene el Consejo independencia del Ministerio?

R. Somos completamente autónomos a la hora de decidir qué tratamos, cómo organizamos las reuniones y qué escribimos. A veces recibimos consultas o sugerencias, como ocurrió con el llamado Régimen 20, pero no instrucciones sobre el contenido de nuestros informes. Lo que sí somos es funcionalmente dependientes del Ministerio de Economía porque el Consejo no tiene personalidad jurídica ni recursos propios. Se creó por decreto como un órgano asesor, sin reconocimiento institucional como organismo autónomo y sin presupuesto.

P. En otros países europeos no hay esa falta de medios...

R. Yo estoy muy contento con la composición y con la capacidad del grupo, pero dar esa responsabilidad sin recursos no es la mejor manera de diseñar una institución. Mi mandato termina en tres años y confío en que para entonces podamos tener un Consejo mejor dotado y mejor diseñado.

P. ¿Por qué es tan importante aumentar la productividad?

R. Porque es lo que permite que crezca la renta per cápita. Casi todos los elementos de bienestar –esperanza de vida, nivel educativo, satisfacción declarada en encuestas– están positivamente correlacionados con la renta per cápita. Además, los recursos públicos provienen de lo que se produce. En nuestro primer informe pusimos un ejemplo: si la productividad por ocupado en España fuera un 10% mayor, con la misma presión fiscal el sector público dispondría de unos 60.000 millones de euros adicionales. Esa cantidad sería suficiente, aproximadamente, para cubrir el déficit contributivo de las pensiones y liberar recursos para infraestructuras, defensa, educación u otras políticas necesarias. Sin mejorar la productividad, no podemos aspirar a una mejor calidad de vida. Hay algunas señales positivas, pero insuficientes.

P. ¿Qué señales?

R. La productividad total de los factores –que mide la producción en relación con todos los recursos utilizados: capital, trabajo y demás– ha tenido un repunte notable. Pero llega después de un periodo, entre 1995 y 2014, en el que hubo crecimientos negativos por un modelo muy distorsionado, muy sesgado hacia la construcción, en el que el crédito y los recursos se asignaban con criterios poco eficientes. Mejorar eso no era difícil. Lamentablemente, los avances siguen siendo modestos.

P. ¿Qué implica que la productividad crezca a un ritmo del 0,4%?

R. Implica que la productividad por hora puede permanecer estancada durante mucho tiempo. A esa velocidad, necesitaríamos unos 140 años para duplicar la productividad. Además, en un contexto demográfico en el que la población en edad de trabajar disminuirá en relación con la población total, la renta per cápita tampoco crecería. De hecho, entre 2030 y 2050, e incluso más allá, podría disminuir si no cambia la tendencia.

P. ¿Para cuándo el viejo sueño de converger con la renta media europea?

R. Necesitaríamos crecimientos de productividad bastante superiores a los actuales. Es cierto que la baja productividad es un problema europeo, no solo español, y que ahora estamos creciendo ligeramente más que Francia, Alemania o Italia, pero seguimos estando alrededor de un 10% por debajo de la renta media de la Unión Europea. Al ritmo actual, España tendrá que esperar 40 o 50 años para alcanzar la renta per cápita europea. Si queremos converger antes, hay que acelerar la productividad. Un crecimiento anual del 2% de la productividad fue habitual históricamente desde la Revolución Industrial hasta finales del siglo XX, pero no ahora.

P. ¿Cómo es posible esta pérdida de fuelle en la productividad tras recibir 100.000 millones de fondos europeos?

R. Es que todavía no tenemos una idea muy clara de cómo se han implementado esos fondos. Las cifras macro sugieren que la inversión privada sigue siendo plana y lo que ha aumentado fundamentalmente es la inversión pública. No se ha hecho una evaluación rigurosa de cómo se han gastado los fondos, ni de si han cambiado la composición del capital empresarial hacia activos más productivos o intangibles. No existe, ni desde el Ministerio de Economía ni desde la Oficina Económica del Presidente del Gobierno, un mapa que caracterice cuánto se ha invertido, dónde y en qué activos. No es lo mismo construir un carril bici o instalar paneles solares en un edificio público que realizar inversiones productivas.

P. ¿Qué otros factores pueden estar frenando la productividad?

R. El problema principal es la baja inversión. Las empresas han invertido poco, aunque sí han aumentado la inversión en activos intangibles en coherencia con el desarrollo tecnológico y la inteligencia artificial. La productividad es un concepto sencillo de formular, pero muy complejo de operar. Primero, es difícil de medir; por ejemplo, medir las horas efectivamente trabajadas ya plantea problemas. Además, depende de complementariedades: de nada sirve que las empresas inviertan en capital si los trabajadores no tienen las cualificaciones necesarias para utilizarlo, o si la dirección no sabe organizar capital y trabajo. Y, al contrario, de nada sirve tener trabajadores muy formados si no hay inversión suficiente en los sectores donde pueden aplicar sus conocimientos. Por eso muchos profesionales cualificados acaban emigrando. No hay una única palanca: hacen falta muchas.

P. ¿Y qué efecto tiene el absentismo?

R. El absentismo genera una brecha entre la productividad por hora y la productividad por ocupado. Si alguien trabaja menos horas, aunque su productividad horaria se mantenga, su productividad por ocupado y su salario no crecerán al mismo ritmo. En España se ha detectado una reducción importante de las horas trabajadas, atribuible tanto al absentismo como al ausentismo, que son cosas distintas. El

RETO

«Si no hacemos nada la renta per cápita puede bajar hasta 2050»

SMI

«Una subida excesiva deja a los jóvenes fuera del mercado laboral»

FONDOS UE

«La inversión privada sigue plana. Lo que sube es la pública»



ÁNGEL NAVARRETE

absentismo se refiere a bajas o impedimentos para trabajar; el ausentismo, a no ir a trabajar pudiendo hacerlo.

P. ¿Cuánto puede subir el Gobierno el salario mínimo interprofesional sin efectos contraproducentes?

R. Es razonable que suba en línea con el coste de la vida. Si la inflación es del 3%, lo razonable es que crezca al menos un 3%. Pero en España hay una gran heterogeneidad empresarial y territorial. Un salario mínimo de 1.200 euros al mes puede ser claramente insuficiente en Madrid, pero estar muy cerca del salario mediano en una provincia como Jaén. Un incremento que no tenga en cuenta esa diversidad territorial puede tener efectos negativos.

P. Entonces, con una inflación prevista del 3,5% y un crecimiento de la productividad del 0,4%, ¿cuál sería el límite razonable?

R. Aproximadamente un 4%, pero hay que tener mucho cuidado con la heterogeneidad. En algunos sectores puede ser poco y en otros demasiado. Para los jóvenes, en determinadas ocupaciones y niveles educativos, un salario mínimo excesivo puede mantenerlos fuera del mercado laboral.

P. De las cifras del FMI se desprende que en España los costes laborales están creciendo más que la productividad. ¿A dónde nos lleva eso?

R. A un problema de competitividad. Los costes laborales no están creciendo de forma excesiva, aunque quizá sí los no salariales –cotizaciones sociales e impuestos asociados al trabajo–, pero no creo que la brecha sea importante por ahora. Es verdad que antes si se subía el SMI se permitía compensar el aumento reduciendo complementos salariales, pero eso al Ministerio de Trabajo no le gusta y lo que aumente ahora sí puede aumentar los costes laborales.

Lunes, 26.10.26
EL NORTE DE CASTILLA

Los despidos golpean a los sénior y superan el millón en un lustro

Los trabajadores de más de 45 años protagonizan el 30% de los ceses y solo consiguen uno de cada cuatro nuevos contratos

WENDY DÁVILA
Madrid

Los despidos por edadismo se están convirtiendo en un fenómeno emergente. Las empresas están recurriendo cada vez con más frecuencia a reducir costes por la vía de prescindir de los empleados mayores, ya que sus sueldos son más elevados que los de los trabajadores más jóvenes y termina suponiendo un ahorro en las cuentas de las compañías. Las corporaciones utilizan este método para rejuvenecer las plantillas y mejorar la productividad, ya que se asocia la juventud con el rendimiento. Esta dinámica ha provocado que los sénior protagonicen más de 1,1 millones de ceses en los últimos cinco años, de los cuales el 56% afectó al colectivo de entre 45 y 54 años, según los datos del Ministerio de Trabajo.

A partir del año 2022 se alcanzó un hito que evidencia la envergadura del problema: se sobrepasó la barrera de los 200.000 ceses anuales de personas sénior. Es más, tres de cada diez despidos registrados en los últimos cinco años se concentran en trabajadores de 45 años o más, con fuertes diferencias marcadas por la edad: los empleados de 55 años o más se llevan la peor parte y experimentan el mayor repunte de todas las franjas de edad al sumar casi 39.000 extinciones de contratos más en 2024 respecto a 2020, según datos del ministerio. Todo ello, a pesar de que despedir a un sénior cuesta de media un 70% más, principalmente por la antigüedad. Su indemnización media es de 14.000 euros, pero la cuantía se dispara en función del puesto y la empresa, según la Fundación Más Sénior.

Sin embargo, el coste para la empresa no se queda solamente en la cuantía que el trabajador cesado percibe por su finiquito, sino también en el dinero que pierde la compañía hasta que consigue reemplazarlo, ya que en el 90% de las ocasiones se busca un sustituto para la vacante y solo en un 10% se amortiza el puesto de trabajo. Las empresas no suelen ser previsoras y despiden a sus empleados antes de encontrar un suplente, lo que deja a las organizaciones debilitadas durante todo el tiempo que se tarda en encontrar otro perfil para cubrir el mismo puesto y prepararle para desarrollarlo.

En total, las empresas gastaron 27.037 millones de euros en 2025 para sustituir a todos los sénior despedidos un año antes. En suma, nueve de cada diez euros se destinaron a sufragar el cese de personas con equipos a su cargo. El coste total asciende a más de 136.000 millones de euros si se suma el impacto desde 2020, según datos de Talengo. «Un despido puede salir muy caro. Es cierto que en un primer momento las compañías desahogan un poco las cuentas, pero no son conscientes de que están perdiendo a las personas que conocen y son responsables del éxito de su negocio», apunta la socia de la firma, Vivian Acosta.

Baja reincorporación

Además, cuando un sénior abandona el mercado laboral, tiene muchas más dificultades para reincorporarse de nuevo. La posibilidad de que una persona de más de 45 años logre emplearse es mucho más baja que la del resto. De los 12,15 millones de nuevos contratos registrados hasta septiembre, solo 3,2 millones fueron a parar a una persona de esta edad. Esto supone poco más de uno de cada cuatro, a pesar de que en septiembre hubo 1,35 millones de parados en esa franja de edad, colectivo que representa más de la mitad de los 2,37 millones de desempleados registrados.

En consecuencia, solo se firmaron 2,4 contratos por cada persona desempleada de más de 45 años hasta el mes de septiembre, mientras que la proporción para los menores de de 45 es casi cuatro veces mayor: 8,7 contratos. Es decir, la posibilidad de que un parado consiga un empleo disminuye conforme aumenta la edad. Así, por cada parado con 24 años o menos se firmaron 17,1 contratos; en el grupo de 25 a 29 años fueron 10,2, y entre los 30 y los 44 años la proporción cayó al 5,9.

Sin embargo, la situación es distinta cuando se mira el porcentaje de la población que no tiene trabajo pero que lo busca. La tasa de paro entre los 45 y 54 años es del 7,6%, una cifra que aumenta al 8,9% entre los 55 y 59 años y que alcanza el 10% en el colectivo entre 60 y 64 años, porcentajes que se mantienen en todo caso en la media nacional del 9,9% y que nada tienen que ver con el 19,9% que se registra entre el colectivo de 20 a 24 años.

La raíz del problema no se encuentra tanto en la tasa de paro como en su cronificación, lo que afecta sobre todo a los mayores de 45 años y demuestra que, una vez que se pierde un empleo a partir de esta franja de edad, es complicado reengancharse al mercado laboral y, en muchas ocasiones, la única solución es emprender. De los 892.500 desempleados de larga duración registrados en el segundo trimestre del año, el 56% tenía 45 años o más.

Además, conforme avanza el tiempo, más se enquista el desempleo. Así, del más de medio millón de desempleados sénior, siete de cada diez llevan 24 meses o más parados. También se producen notables diferencias por edad: unas 103.600 personas de entre 45 y 49 años están en desempleo crónico frente a las 137.100 personas de 55 años, edad a partir de la cual es muy difícil reactivarse. Todo ello a pesar de la mejora del empleo, ya que las personas de más de 45 años representan casi la mitad de la cifra récord de 22,7 millones de trabajadores ocupados; suponen también tres de cada diez de los 142.000 nuevos ocupados que se sumaron en el último trimestre

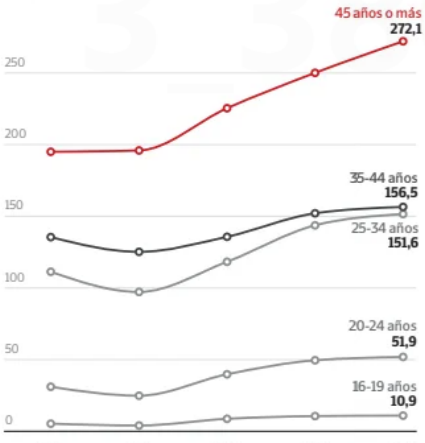
Conscientes de su peso en el paro de larga duración, el Ministerio de Trabajo considera a este colectivo, junto al de los jóvenes, como prioritario para las políticas de empleo, por lo que está desarrollando -junto a las organizaciones sindicales y patronales- medidas específicas para devolverles al mercado laboral.



Oficina de empleo de Madrid. ANTONIO LOPEZ DIAZ

Los ceses entre séniors superan la barrera de los 200.000 desde 2022

Evolución de los despidos en España (datos en miles)



Fuente: Ministerio de Trabajo R.C.

COSTE ELEVADO

27.037
millones de euros es lo que deben pagar las empresas por los despidos en un año.

DESVENTAJA

Los parados mayores de 45 años tienen cuatro veces menos posibilidades de encontrar un trabajo

VULNERABILIDAD

El desempleo se cronifica con la edad y siete de cada diez sénior llevan más de dos años en desempleo

domingo, 25 de octubre de 2026

VALLADOLID

El turismo crece más de un 5% con 95.000 pernoctaciones

Sube el número de alojamientos en Valladolid capital, que cuenta con 4.938 plazas, un 10,08% más respecto al año anterior

VALLADOLID

Repunte de la actividad turística en la capital del Pisuerga. La ciudad de Valladolid registró en septiembre un total de 49.166 viajeros y 94.771 pernoctaciones en los diferentes establecimientos de la capital, lo que ha supuesto un incremento del 5,28% y del 7,60%, respectivamente, en comparación con el mismo mes de 2025.

En términos absolutos, la ciudad sumó 2.466 viajeros y 6.691 pernoctaciones más que hace un año, según el informe de oferta de alojamiento del Observatorio turístico de Valladolid, elaborado a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y de AEVAT-CEOE.

Las estadísticas han confirmado la subida del número de alojamientos de Valladolid, que cuenta con 4.938 plazas, cifra que representa un aumento del 10,08% respecto al mismo periodo del año anterior debido a las recientes aperturas de nuevos establecimientos hoteleros, informa Europa Press.

La estancia media en el mes de las Ferias y Fiestas de Nuestra Señora de San Lorenzo, así como del Campeonato Mundial de Puzzles, se ha situado en 1,93 noches, un 2,20% más que en septiembre del pasado año.

En este marco, el mercado nacional ha crecido en los hoteles de la ciudad un 1,51% hasta alcanzar los 29.201 viajeros procedentes de España, con un total de 49.746 pernoctaciones, un 5,01% más.

Por su parte, los viajeros internacionales alojados en hoteles han sumado 7.952 -el 21,40% del total- y han generado 15.713 pernoctaciones durante el periodo analizado.

En cuanto a los indicadores económicos, en Valladolid se ha observado una moderación de los precios medios hoteleros a pesar del contexto nacional inflacionario. La tarifa media diaria se ha situado en 83,14 euros -frente a los 85,62 euros del mismo mes del año anterior-, mientras que el ingreso por habitación disponible ha quedado fijado en 58,25 euros.

Los datos de septiembre han consolidado el crecimiento interanual registrado durante los últimos meses en la capital vallisoletana, tanto en términos de demanda como de oferta turística.

VALLADOLID

Valladolid prevé 20 euros menos en la tasa de basuras a familias que separen orgánico

● El Ayuntamiento plantea bonificar el 75% de la parte variable a quienes 'fichen' en las pantallas, por lo que un hogar medio pasará de 78,10 a 57,96€ ● El reparto de contenedores en Laguna, Boecillo, Viana, Santovenia y Cabezón arranca en noviembre

LAURA G. ESTRADA VALLADOLID

La capital vallisoletana y cinco municipios del alfoz ya están ultimando la puesta en marcha del nuevo sistema de reciclaje basado en la identificación de los vecinos mediante la lectura de una tarjeta o el escaneo de un QR en la pantalla de los contenedores marrones y, para incentivar la correcta separación de residuos en los hogares, los ayuntamientos tienen claro que, con el tiempo, rebajarán la tasa de basura a quienes se impliquen. Un premio en forma de menos carga impositiva.

Será cada ayuntamiento el que decida cómo y cuándo aplicará la futura bonificación en el *tributo* a los que 'fichen' al reciclar los residuos orgánicos, aunque parece claro que Valladolid capital tomará la delantera, puesto que aquí dicha fracción ya lleva años implantada y los habitantes están acostumbrados a clasificar en casa –o deberían estarlo– mientras que en Laguna, Boecillo, Viana, Santovenia y Cabezón de Pisuerga esa fracción todavía no se ha estrenado y consideran que necesitarán un margen de adaptación.

Además, el funcionamiento del sistema de identificación también será diferente en cada entorno y, mientras en la capital los contenedores seguirán teniendo una abertura en la tapa, es decir, usar la credencial será un acto voluntario, en los municipios esa tapa estará bloqueada y sólo se podrá abrir al pasar la tarjeta o el QR del teléfono por delante de la pantalla.

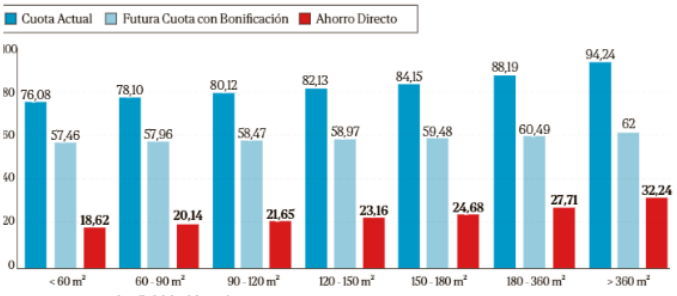
Por esa cuestión de veteranía y hábito, la capital es la que se perfila como primera localidad donde se podría aprobar una rebaja en la tasa de basuras a quienes arrojen los desperdicios orgánicos en los depósitos dotados con pantallas inteligentes. A falta de que se tome una decisión en firme, el concejal de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Valladolid, Alejandro García Pellitero, avanzó que la intención es equiparar esa bonificación a la que ya existe para el compostaje doméstico.

En la práctica, significa que los concienciados con la importancia del reciclaje orgánico –restos de comida y de alimentos, principalmente– tendrán que darse de alta en el programa, es decir, activar la tarjeta que próximamente distribuya el Ayuntamiento o registrarse en la aplicación que se active para tal fin y, una vez el Consistorio compruebe mediante los datos de uso que lo hace de forma correcta, le aplicará una deducción del 75% en la parte variable de la tasa.

Para una familia de cuatro miembros que esté empadronada en una vivienda de entre 60 y 90 metros cuadrados, el ahorro se concretará en 20,14 euros al año, y pasará de los 78,10 euros actuales a los 57,96 euros en el futuro, si se aprueba el *descuento* en los términos mencionados.

IMPACTO DE LA BONIFICACIÓN DEL 75% EN LA TASA DE BASURAS DE VALLADOLID

Para una vivienda de 4 personas (€)



FUENTE: Ayuntamiento de Valladolid y elaboración propia EL MUNDO

Y es que, esa 'familia tipo' tomada como ejemplo para significar la rebaja en la tasa, seguiría pagando los 51,25 euros de la cuota fija, pero la parte variable ya no le costaría 26,85 euros, sino 6,71. Y esto se haría extensivo a todas las situaciones que contempla el Ayuntamiento de Valladolid para determinar cuánto tiene que abonar cada hogar, basándose en la superficie construida y en el número de personas empadronadas como variables.

A partir del cuadro 'oficial' elaborado por el Consistorio vallisoletano se puede hacer un cálculo de cómo se reducirá la tasa y en cuánto se concreta el ahorro si la rebaja se aplica en los términos sugeridos por el concejal de Medio Ambiente, es decir, si se bonifica un 75% la parte variable, según la infografía que se adjunta en esta información.

Paso a paso. Por el momento la capital está inmersa todavía en la colocación de las pantallas inteligentes en los contenedores marrones –en torno a 2.500 distribuidos por toda la ciudad–, con muchas calles ya preparadas para el siguiente avance, que será la distribución de credenciales en los hogares. En principio, aclaró García Pellitero, «habrá una tarjeta por cada referencia catastral» y se proporcionará alguna adicional «si alguien necesita más». Sin olvidar que también se podrá descargar y activar una aplicación en el móvil.

A partir de entonces, los interesados en dejar constancia de su actividad a la hora de tirar la basura orgánica en los depósitos marrones para beneficiarse en el futuro de una rebaja fiscal –hay que recordar que en Valladolid capital será un acto voluntario–, tendrán que darse de alta en una plataforma donde se recogerán sus datos «de forma codificada para no vulnerar la ley de protección de datos», puntualizó el concejal de Medio Ambiente.



Contenedor en la calle Acibelas de Valladolid, con la pantalla. JUAN GARCÍA

Después, tendrán que estudiarse los patrones de comportamiento a fin de «evitar la picaresca» y, para ello, el Ayuntamiento ha pedido colaboración a la empresa contratada para la instalación de las pantallas inteligentes, puesto que tienen en experiencia previa en otras ciudades y son conocedoras de las casuísticas a tener en cuenta.

Además, en las próximas semanas se activarán «campañas de concienciación», añadió el concejal de Medio Ambiente de Valladolid, para que la población «se fije más» a la hora de tirar la basura y así se consiga «mejorar la calidad del residuo». «Si lo hacemos bien, el Ayuntamiento pagará menos por el servicio y eso repercutirá en la ciudadanía», subrayó el edil antes de recordar que la recogida y tratamiento de la fracción resto cuesta el triple que la fracción orgánica. Y la orgánica pesa muchísimo más, con lo que las consecuencias de arrojar los desperdicios de alimentos y comida al contenedor gris en vez de al marrón, penaliza económicamente.

LOS PUEBLOS, A PUNTO

Las localidades de la Mancomunidad de Interés General donde la recogida de basuras está conveniado con el Ayuntamiento de Valladolid –Laguna de Duero, Boecillo, Viana de Cega, Santovenia y Cabezón de Pisuerga– también están inmersas en este proceso de reciclaje de orgánico basado en la instalación de pantallas para identificar a los que arrojen la bolsa de residuos alimentarios, pero con diferencias sustanciales respecto a la capital.

En primer lugar, porque los contenedores marrones que se van a instalar son nuevos, ya que en esos cinco enclaves ahora mismo no existe la fracción orgánica –va todo a resto–, y, en segundo lugar, porque esos contenedores a punto de distribuirse por las calles sí estarán bloqueados y los vecinos sólo podrán abrir la tapa si 'fichan' con la tarjeta o el QR.

A partir de mediados de noviembre, según confirmaron los alcaldes, empezará el reparto de los depósitos de carga lateral en las vías públicas, y el 2 de enero empezarán a utilizarse. Durante dos meses aproximadamente habrá una convivencia entre los nuevos y los antiguos y, según calculan, en febrero ya estará en funcionamiento sólo el novedoso sistema de apertura inteligente. Entonces, tendrán un servicio de recogida independiente de la capital.

La mayoría de regidores, eso sí, apuesta por un periodo de adaptación para que sus vecinos se acostumbren a la nueva fracción y al modo de uso. «Los primeros días no los bloquearemos para que la gente coja el hábito», explicó el alcalde de Viana, Alberto Collantes. En la misma línea se expresó su homólogo en Laguna, Avelino Álvarez, al aclarar que «en el primer ciclo de funcionamiento la apertura será libre».

También el regidor de Cabezón, Sergio García, explicó que dejarán las cerraduras abiertas «durante un periodo de aprendizaje», en el que «se intentará volver a lanzar campañas de educación y concienciación con la separación de los residuos domésticos», igual que destacó la alcaldesa de Santovenia, Tofii López, partidaria de una «transición» acompañada de medidas de concienciación, pero sin perder de vista que el objetivo final de este proyecto es avanzar en la correcta clasificación de los residuos y, por eso, quieren «premiar a los que reciclan orgánico» con una «bonificación» que contemplarán en la ordenanza de basuras.

Mientras, Boecillo apuesta por un arranque directo de la iniciativa. «El que esté concienciado y lo haga bien va a utilizar la tarjeta desde el primer día y el que no quiera, ya tiene el gris abierto; pero sí dejamos un tiempo desbloqueados los marrones corremos el riesgo de que haya gente que ni siquiera se acerque a recoger la tarjeta», subrayó el alcalde de la localidad, Raúl Gómez, consciente de otro riesgo: «Si la gente tiene el marrón abierto, se puede equivocar y estropear lo que hay dentro, pero sí está bloqueado es más difícil que se equivoque».

Cuestión de familiarizarse y de entender que la correcta separación en los hogares redunda en un menor coste del servicio de recogida y tratamiento, y que esa rebaja tendrá una repercusión en el bolsillo de los ciudadanos en forma de menos carga impositiva.

Domingo, 25.10.26
EL NORTE DE CASTILLA



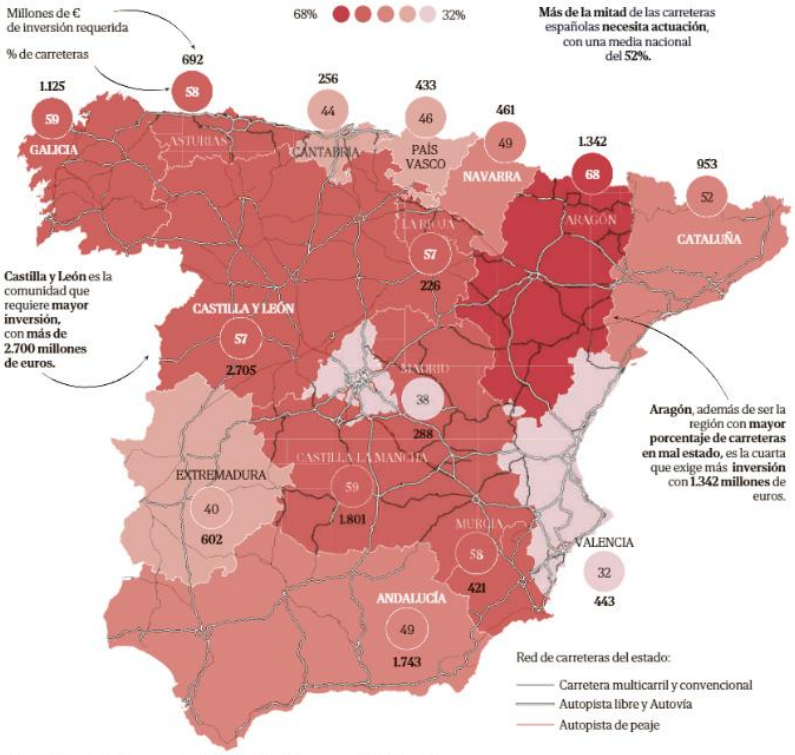
El Eurostars Valladolid debuta en Wine & Books

El Eurostars Valladolid ha acogido por primera vez el encuentro del ciclo literario Wine & Books, una iniciativa cultural de Eurostars Hotel Company que combina literatura y gastronomía. El escritor escogido para estrenar este formato fue el vallisoletano César Pérez Gellida, referente de la novela negra.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

ESTADO DE LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

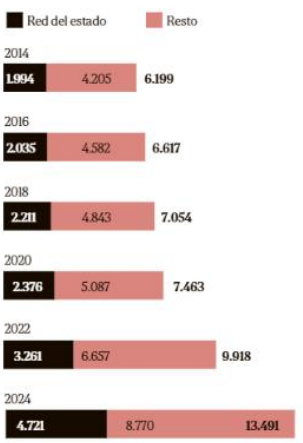
PORCENTAJE DE LA RED DE CARRETERAS QUE NECESITA ACTUACIÓN



KILÓMETROS DE CARRETERAS



DÉFICIT EN MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN



FUENTE: Ministerio de Transportes, Asociación Española de la Carretera, ACEX, elaboración propia

ISABEL G. / EL MUNDO

LA ESPAÑA DETERIORADA 3

CARRETERAS. Están en su peor nivel en cuatro décadas, con un déficit en conservación de 13.500 millones, acelerado por la mala climatología y un aumento del tráfico de vehículos pesados. Las CCAA y Diputaciones también son culpables

Las carreteras españolas se llenan de 'curvas' peligrosas

● Harían falta hasta 5.000 millones al año para adecentarlas, pero el máximo reciente ha sido de 3.000 millones ● La falta de Presupuestos desde 2023 agrava el problema

FÉLIX CEREZO MADRID

«Con las carreteras pasa como pasa con el tren. Hemos demostrado capacidad para hacer grandes infraestructuras e incapacidad para mantenerlas. Es un problema grave de país», señalaba tiempo atrás a este diario Jacobo Díaz, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Aunque también se felicitaba porque lo que era una cuestión entre técnicos ha entrado en el debate social, «que sí puede generar una respuesta al problema».

Un debate social, por cierto, amplificado por el ruido de los cientos de reventones de ruedas de coches que se produjeron a principios del año pasado en vías como la A4 que une Sevilla y Madrid a causa de los baches y socavones en la calzada. Pero que se siguen dando a lo largo y ancho de una red formada por cerca de 166.000 kilómetros de vías de todo tipo de titularidad, del Estado Central (RCE), de las CCAA y de las Diputaciones y Cabildos. Y que se multiplicarán ahora que llega el mal tiempo, un factor que acelera el alarmante deterioro de unas infraestructuras que soportan el 96% del transporte de mercancías y el 84% de viajeros en España.

Por ejemplo, lo que hoy es una pequeña grieta, termina convertida en un bache cuando llueve y ese agua se congela y expande. A esto hay que sumar el daño estructural de los cientos de miles de camiones y autobuses en circulación; y la necesidad de poner al día gran parte de la señalización. Todo bajo la espada de Damocles que repiten los expertos: «Un euro que no se invierte hoy, son cuatro o cinco que gastar años después».

Por resumir: según el estudio que elabora la AEC cada dos años y cuyos últimos datos se refieren a 2024, la situación de nuestras carreteras –la mayor parte gratuitas y durante muchos años la envidia de Europa– es la peor desde finales de la década de los años 80 del siglo pasado. Más de la mitad de la red (el 52%) requiere mejoras y 33.966 km «necesitan una reconstrucción urgente en menos de un año». Lo cual implica que arrastramos un déficit de conservación y mantenimiento recórd: 13.491 millones de euros, un 42,3% más que en el anterior informe, aunque casi la mitad del incremento se debe a la inflación.

EL MUNDO. Domingo, 25 de octubre 2026 31

Federico Soria, presidente de ACEX, la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras, cifra el gasto necesario en 5.000 millones de euros anuales: 2.000 millones para la Red de Carreteras del Estado (incluyendo las autovías de primera generación), otro tanto para la red autonómica y los 1.000 millones restantes a cuenta de las diputaciones provinciales y los cabildos.

«Se arrastra una falta de inversión sostenida desde 2009, agravada con el paso del tiempo, fenómenos meteorológicos adversos y un incremento sustancial del tráfico», añade Soria. Por ejemplo, el transporte de mercancías por carretera creció un 36% entre los años 2016 y 2025, hasta alcanzar las 351.129 millones de toneladas-kilómetro, según el Ministerio de Transportes.

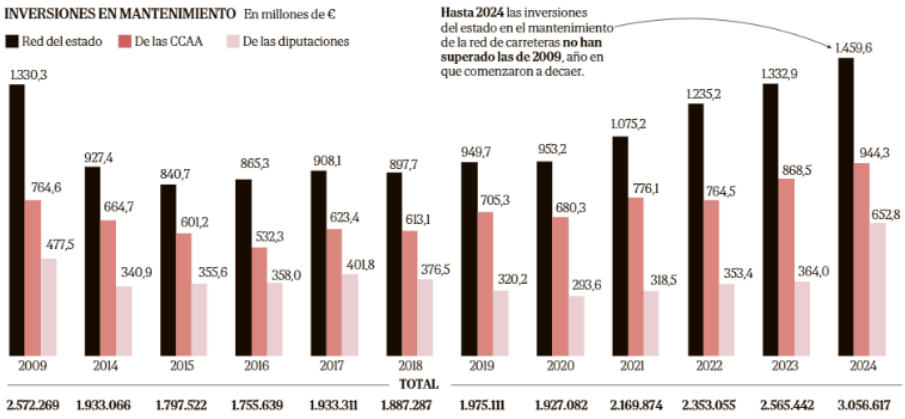
Mientras, otras de sus estadísticas (ver gráfico adjunto) evidencian que el volumen de inversión en mantenimiento y conservación realizado por todas las Administraciones está muy lejos del requerido, con un máximo de 3.054 millones en 2024. Quizá por aquello de que «inaugurar siempre da más rédito que conservar».

Así que muchas veces se recurre a parches como una señalización de color amarillo que advierte de que la calzada está en mal estado. O una hilera de conos que impiden circular por un carril en una autovía. Pueden pasar meses sin que nadie trabaje en arreglar la situación.

«Es una fórmula con la que los titulares de la vía se cubren las espaldas. El problema está detectado y hasta habrá un proyecto para solucionarlo, pero como falta dinero, se baja la velocidad a una más segura y se señaliza», explica el presidente de ACEX.



En muchas ocasiones, una señalización que obliga a reducir la velocidad sirve de parche mientras se arregla el deterioro de la vía. AEC



FUENTE: Ministerio de Transportes, Asociación Española de la Carretera, ACEX, elaboración propia

ISABEL G. / **EL MUNDO**

FALTA DE PRESUPUESTOS

En este sentido, la situación se ha visto agravada por el incumplimiento sistemático del Gobierno de Pedro Sánchez, que sigue sin aprobar unos nuevos Presupuestos Generales del Estado y lleva cuatro años prorrogando los de 2023. A lo que se suma el fin de los fondos europeos *Next Generation* este diciembre.

La UE establece que ese dinero «solo se puede destinar a nuevos proyectos de obra pública», como apunta Julián Nuñez, presidente de Seopan, la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras. Pero desde ACEX puntualizan que sí se han usado en actuaciones como «humanización de travesías, modernización de túneles y protección de la fauna y usuarios vulnerables», por lo que las consideran dentro de los presupuestos de conservación y mantenimiento, representando hasta un 20% de las inversiones realizadas por Transportes en los tres últimos años con esa finalidad.

En este sentido, en abril el ministro Óscar Puente presentó un plan extraordinario de mejora del firme en 5.000 km de carreteras de la RCE con una inversión de 1.629 millones y cuya primera fase se desarrollaría entre 2027 y 2031. Luego, en junio, el Ejecutivo autorizó el gasto de 1.006 millones en tareas de conservación... que han sido paralizadas de forma cautelar por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

El 96% del tráfico de mercancías y el 84% de viajeros pasa por ellas

Casi 34.000 km de la red total tienen que reconstruirse de forma urgente

Los tribunales han frenado el último gran proyecto de Transportes

La razón es el recurso de ACEX contra la decisión de Transportes de cambiar el sistema de contratación de los proyectos de mantenimiento y conservación, abandonando la fórmula del concurso/licitación para irse a una de subastas después de los casos de corrupción destapados en ese ministerio. «Penaliza la calidad, agrava el deterioro de las carreteras y compromete la viabilidad de muchas empresas», avisan desde esa patronal, donde siguen a la espera de la resolución del tribunal. También desde Seopan han mostrado su preocupación, aunque mucho más matizada.

Con un deterioro que va a más y con menos fondos, resurge el fantasma del cobro por uso –también a los extranjeros– de los casi 13.000 km de autovías que hoy son gratis en España, algo sin parangón en Europa. Aunque el proyecto que el Gobierno descartó en 2024 abría la puerta a poner una tasa a todas las carreteras.

El anterior Ejecutivo de Mariano Rajoy también se planteó esta fórmula, que sigue guardada en un cajón «hasta que su coste social sea asumible», según Jacobo Díaz, de la AEC, que propone alternativas como acabar con la exención del impuesto a los hidrocarburos a los trenes, aviones y barcos. Soria añade que cualquier cambio en la fórmula de financiación «llevará un mínimo de dos años, debe ser finalista y tener en cuenta que el transporte por carretera ya soporta una alta carga fiscal».

Como aviso a navegantes, en Cataluña, el Gobierno de Salvador Illa no descarta recuperar algunos peajes de la AP7 por la falta de mantenimiento, el colapso en el tráfico y el aumento de los accidentes que se han registrado desde que son gratuitos.

Finalmente, el deterioro de estas infraestructuras influye en la siniestralidad, aunque la DGT minimice ese impacto y no ofrezca datos de cuántos accidentes son provocados directamente por la vía. Por ejemplo, un reventón a alta velocidad causado por un socavón. Solo habla de influencia.

«Un firme en mal estado, una señalización deficiente o unos márgenes sin protección no provocan por sí solos el siniestro: convierten un error en una tragedia», argumentan desde la Fundación RACE, en contraposición al moderno concepto de *carreteras que perdonan*.

Además, su informe iRAP 2025 señala que el número de tramos de alto riesgo en la RCE ha pasado de 82 a 95. Un resultado que refuerza su advertencia: «La seguridad vial depende tanto de la persona como del vehículo y de la vía, y no podemos seguir dejando a ésta en el último lugar».

Domingo, 25.10.26
EL NORTE DE CASTILLA

La crisis del queroseno obliga a las aerolíneas a meter el tijeretazo en sus vuelos en España

Las compañías retiran medio millón de plazas en apenas seis semanas aunque 2026 se convertirá en un nuevo año récord

JOSÉ A. GONZÁLEZ
Madrid

Cada día de noviembre y diciembre, 51 vuelos que tenían previsto aterrizar en España no lo harán. Son 3.111 operaciones que las aerolíneas han borrado de sus planes en apenas seis semanas y que supondrá un recorte de 563.254 asientos, según datos de la consultora Cirium a los que ha tenido acceso en exclusiva este periódico.

El tijeretazo llega en mitad del mejor año turístico de la historia de España, que va camino de superar por primera vez los 100 millones de visitantes extranjeros. Y no impedirá que el país gane capacidad aérea: las aerolíneas mantienen 30,49 millones de asientos internacionales para el último trimestre, un 4,4% más que hace un año. Lo que ha encogido es la ambición.

Noviembre concentra el golpe. Las compañías han retirado más de 306.000 asientos de sus planes para ese mes, un recorte que se come casi dos tercios del crecimiento que esperaban. Es el mes en el que la costa apaga las terrazas y los hoteles de temporada bajan la persiana. Un avión a medio llenar consume casi el mismo combustible que uno lleno, y con el queroseno a un precio disparado cada asiento vacío se nota en la cuenta de resultados. Diciembre aguanta mejor gracias a la Navidad, y octubre –que todavía vive del verano– crece un 6,3%, con 726.079 plazas más que hace un año.

El crecimiento que queda tiene, además, un protagonista inesperado. Casi la mitad de los asientos nuevos del trimestre los pone Wizz Air, la low cost húngara, mientras Ryanair y el grupo IAG pisan el freno.

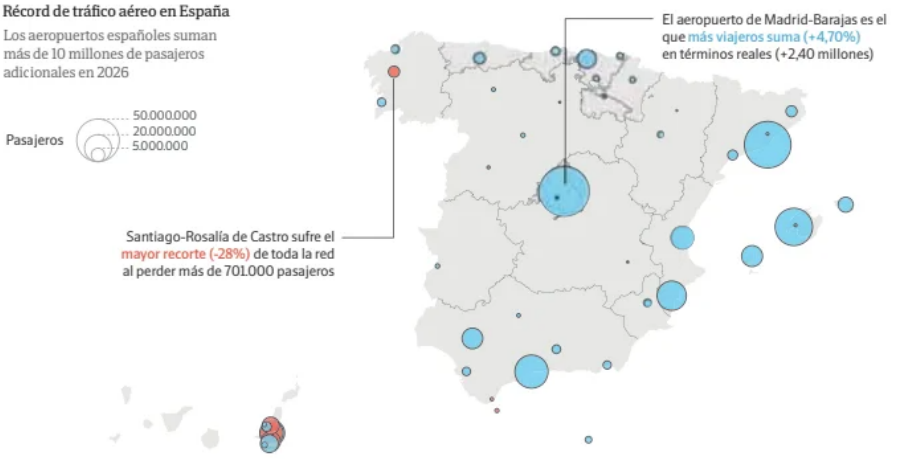
Queroseno en guerra

El queroseno cotizaba la semana pasada a 192,44 dólares por barril, un 113,7% más que un año atrás, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés). En plena guerra con Irán, el precio del queroseno se ha más que duplicado respecto a hace un año. La escalada dispara una de las principales partidas de gasto de las aerolíneas y amenaza con trasladarse al pasajero.

El combustible representa cerca del 30% de los costes de una aerolínea, según Manuel Flahault, director general de Air Fran- >

Las turbulencias del sector aéreo llegan al mercado español

Récord de tráfico aéreo en España
Los aeropuertos españoles suman más de 10 millones de pasajeros adicionales en 2026



España sortea las turbulencias de la guerra en Irán
A pesar del contexto internacional, añade casi 900.000 asientos



Las aerolíneas meten un tijeretazo inesperado tras el verano en España
Datos de vuelos y asientos según previsiones para los meses de noviembre y diciembre



Fuente: Cirium

R.C.

Domingo, 25.10.26
EL NORTE DE CASTILLA

LA CIFRA

563.254

asientos se han perdido en España en apenas mes y medio

REDUCCIÓN

Noviembre concentra el mayor recorte en las aerolíneas con una pérdida de 306.000 asientos

INCERTIDUMBRE

La demanda es «fuerte» en España, pero una escalada prolongada del combustible puede «enfriarla»

CRECIMIENTO

España encaja el primer ajuste con 1,27 millones de asientos internacionales más que hace un año

> ce-KLM para España y Portugal. Su encarecimiento dificulta la rentabilidad y obliga a trasladar parte del sobrecoste a los billetes. «Tampoco podemos trasladar toda esa subida a los precios porque, si no, la demanda se resiente», advierte.

Sin embargo, Michael O'Leary, consejero delegado de Ryanair, lanzó esta semana una advertencia: «Vamos a asistir al mayor aumento de las tarifas aéreas de la historia en Europa durante los próximos doce meses». Pronostica subidas de entre el 10% y el 20%, impulsadas por el encarecimiento del combustible y una posible reducción de la oferta si algunas aerolíneas quiebran o se fusionan.

100 millones de turistas

En esta pelea por llenar los aviones, España parte con ventaja. El país recibió 70,36 millones de turistas internacionales hasta agosto, un 5,4% más que un año antes, según el Instituto Nacional de Estadística (INE). Tras el récord de 96,8 millones de 2025, los 100 millones de visitantes están al alcance.

Las agencias de viajes confirman que la demanda aguanta. «Las reservas siguen mostrando un buen comportamiento. No esperamos una caída generalizada de la demanda», afirma José Manuel Lastra, presidente de la Confederación Española de Agencias de Viajes (CEAV). La patronal prevé un crecimiento de entre el 4% y el 7% para las agencias este año, aunque reconoce que la incertidumbre internacional ha moderado el ritmo de expansión.

También hay aerolíneas que aceleran. Air France-KLM aumentará un 9% su oferta de asientos en las rutas de invierno desde España, según Manuel Flahault, director general del grupo para España y Portugal. El ejecutivo asegura que la demanda sigue siendo «resiliente y fuerte», aunque advierte de que una escalada prolongada del combustible podría enfriarla.

Los aeropuertos reflejan ese dinamismo. Aena registró 257,2 millones de pasajeros entre enero y septiembre, un 4,1% más y un nuevo máximo histórico. Alicante (+10,1%) y Bilbao (+10,9%) crecen a doble dígito. España sigue atrayendo capacidad incluso cuando las compañías revisan a la baja sus planes para el invierno.

El récord, sin embargo, no alcanza a todos los aeropuertos. Tenerife Sur acumula un descenso del 3,4% de pasajeros hasta septiembre; Fuerteventura pierde un 2,1% y Lanzarote, un 0,7%. Santiago registra una caída del 28% tras la retirada de capacidad de Ryanair.

Ocho de cada diez asientos que llegan a España salen de Europa: 25,64 millones en el trimestre, el 84,1% del total. El largo radio aporta las cifras más vistosas. Desde Asia, la capacidad crece un 16,6% en octubre, un 25,1% en noviembre y un 19,3% en diciembre. China Southern triplica sus asientos hacia España, Cathay Pacific los aumenta un 38% y Aeroméxico, casi un 31%. Ni siquiera las aerolíneas del Golfo, con la guerra a sus puertas, han recortado: Emirates, Qatar y Etihad mantienen su oferta. Solo el Caribe pierde capacidad en los tres meses.

Lo peor está por llegar

Frente a sus competidores, España está en el grupo de cabeza, aunque no lo encabeza. En la comparativa de Cirium, Italia crece más que España en los últimos tres meses. Francia pierde capacidad durante todo el trimestre y Grecia cae un 6,9% en noviembre y un 5,6% en diciembre.

Una parte del golpe todavía está por llegar. Muchas aerolíneas contrataron coberturas de combustible antes de la escalada de precios y siguen protegidas frente a buena parte del encarecimiento. Ryanair tiene cubierto el 80% de su consumo hasta marzo de 2027. A partir de abril, esa protección cae al 15%. El resto quedará mucho más expuesto a las cotizaciones del mercado.

España ha encajado el primer ajuste con 1,27 millones de asientos internacionales más que hace un año. Pero las aerolíneas tendrán que decidir sus planes para el próximo verano con una incertidumbre que no tenían cuando diseñaron los de este invierno: cuánto costará llenar los depósitos y qué rutas seguirán mereciendo la pena.

lunes, 26 de octubre de 2026

sábado, 24 de octubre de 2026



Los secretarios generales de CCOO, Unai Sordo, y UGT, Pepe Álvarez. CHEMA MOYA / EFE

La CEOE se moviliza para vigilar la huelga del 11-N

Garamendi convoca a las patronales sectoriales y territoriales para coordinar el seguimiento y la actuación ante incidentes

CRISTINA ALONSO MADRID

La CEOE ha decidido finalmente no impugnar la huelga general por la vivienda impulsada por CCOO y UGT, pero eso no significa que los empresarios se pongan de perfil ante esta inusual convocatoria. La patronal no descarta emprender acciones legales tras el 11 de noviembre, en función de cómo se desarrollen los paros. Y para vigilar el transcurso de la jornada en las empresas Antonio Garamendi ha movilizado a todas las patronales territoriales y sectoriales, para coordinar el seguimiento y disponer de información en tiempo real sobre posibles irregularidades.

Las organizaciones se reunirán el próximo martes para conformar un equipo específico para el seguimiento de la huelga, según explican fuentes al tanto del objetivo del encuentro. Como es habitual ante este tipo de convocatorias, la patronal nacional coordinará a todos los territorios y sectores. El objetivo es recabar toda la información posible de lo que sucede aguas abajo en el tejido productivo durante la jornada del 11-N.

Se activarán distintos mecanismos de coordinación para recopilar información sobre paros de actividad, dificultades de acceso a centros de trabajo, piquetes o interrupciones de suministros. También se recabarán datos de participación para medir el impacto de la huelga en las empresas asociadas y poder elaborar balances por sectores y territorios. Asimismo, se ofrecerá asesoramiento jurídico a las compañías sobre el derecho de huelga de los trabajadores y las obligaciones empresariales.

Sobre este último punto, algunas organizaciones territoriales ya han elaborado sus propias guías con instrucciones para empresas y trabajadores y han habilitado canales específicos para que sus asociados puedan comunicar incidencias y datos de participación durante la jornada. La patronal vallisoletana, por ejemplo, prevé emplear la información recopilada en ese canal para valorar la repercusión en la actividad de la provincia y visibilizar las dificultades de quienes decidan acudir a sus puestos o mantener abiertos sus negocios.

En su guía, la patronal riojana recomienda expresamente documentar las incidencias para disponer de pruebas ante eventuales reclamaciones y registrar impedimentos de acceso, actuaciones de piquetes, coacciones, daños e incumplimientos de servicios mínimos. E incluso aconseja conservar fotografías, grabaciones y testimonios obtenidos legalmente. La leonesa, por su parte, indica que centralizará la información que reciba de las empresas para medir el impacto de la convocatoria y detectar problemas en los centros de trabajo.

Varias patronales distribuyen guías con instrucciones para las empresas

Habrá canales para comunicar participación o irregularidades

Son los mecanismos habituales de seguimiento de una convocatoria de huelga, pero en esta ocasión cobran especial relevancia porque, aunque la CEOE ha optado por no recurrir legalmente la huelga, los empresarios no descartan actuaciones posteriores al 11-N. La patronal vigilará el impacto de la convocatoria en términos de coste para las empresas, para después «tomar las medidas que correspondan», explican fuentes del equipo de Garamendi que resumen la estrategia: «ver primero lo que sucede y actuar en consecuencia».

Es el nuevo planteamiento, una vez descartado el recurso judicial. Este mismo lunes Garamendi anunciaba que impugnaría la huelga por considerarla ilegal, al no surgir de un conflicto laboral y convocarse en precampaña electoral. Pero a última hora del jueves la patronal informaba de que finalmente no recurriría. Fuentes de la cúpula de la organización empresarial revelan que en esos tres días el presidente consultó con los servicios jurídicos y también valoró las distintas opciones con su núcleo duro. Finalmente optó por esperar.

EL MUNDO. Sábado, 24 de octubre 2026

MARTA UGALDE | PRESIDENTA DE FORO NUCLEAR. Analiza la prórroga de la central de Almaraz y también el futuro de las siete centrales españolas, cuyo cierre sigue agendado y, si no hay cambios, tendrá lugar entre 2030 y 2035

«Las centrales soportan una gran asfixia tributaria que las discrimina»

GUILLERMO DEL PALACIO MADRID

Pregunta. ¿Qué valoración hace de la prórroga del cierre de Almaraz?

Respuesta. Es muy positiva: creo que es una noticia estupenda para Extremadura, para España, para el conjunto del sistema eléctrico español y para la industria y los consumidores. Si no se hubiera aprobado esta renovación, el cierre habría sido irreversible en el año 2027 y 2028 y hubiéramos tenido que dejar de contar con las centrales de Almaraz y, posiblemente, con el resto de las centrales a continuación. La propia orden ministerial ya reconoce que la central nuclear apoya al sistema eléctrico, aporta estabilidad. Es verdad que ahora hay algunos planes de inversiones para mejorar la estabilidad de la red, pero actualmente no están en servicio. Además es libre de emisiones de CO_2, con lo cual nos ayuda a cumplir con los objetivos climáticos y en estos momentos de crisis energética ayuda a desplazar el gas, con lo cual baja los precios. Ayuda a nuestra industria a ser más competitiva y a los hogares a llegar a fin de mes, con lo cual esta prórroga ha sido una buena noticia para todos.

P. ¿Volverá a haber debate sobre la continuidad nuclear en 2029? Es posible que el sector gasista tarde unos años en recuperarse.

R. Sí. En 2022 tuvimos una crisis, ahora en el año 2026 tenemos otra... No sabemos cómo va a continuar en el futuro, pero parece claro que es algo que puede ser largo. Y, además, la dependencia de los combustibles fósiles, sea cual sea su precio, es algo de lo que España y el conjunto de la UE quieren huir. Están trabajando en duplicar de aquí al año 2040 el uso de la electricidad y no ser dependientes del combustible fósil. Sabemos que cualquier crisis geopolítica puede suponer un sobrecoste que no puede asumir la industria. Por tanto, aunque se resuelva esta crisis, la tendencia siempre va a ser intentar ser independientes. Para ello necesitamos más uso de la electricidad y la renovable es una buena salida, pero también necesitamos nuclear.

P. ¿Por qué?

R. La combinación hace que el sistema sea más estable. Hay épocas en las que no hay viento y el sol, por supuesto, solamente opera en las horas centrales del día. No hay almacenamiento todavía desarrollado para que podamos tener renovables todo el día, ni tampoco las redes están desarrolladas para llevar las renovables a otros lugares donde no las hay. Por tanto, la nuclear es fundamental hoy y puede que en el 2029 también.



ALBERTO DI LOLLI

«Cualquier crisis puede suponer un sobrecoste para la industria»

«No hay redes ni almacenamiento, la nuclear es fundamental»

«El mercado es igual para todos, las horas centrales no son rentables»

P. Ustedes siempre han mantenido que estaban a favor de su continuidad, pero con otra carga impositiva. Finalmente no fue así.

R. España debe reconocer la aportación de la energía nuclear a la transición ecológica y abordar la fiscalidad que compromete su continuidad. Tras la renovación de Almaraz, llega el momento de decidir si se mantiene la actual política energética, con el cierre de cuatro reactores en el año 2030, o se renuevan sus autorizaciones de funcionamiento con una perspectiva de largo plazo. La experiencia internacional ofrece una referencia: más de un tercio del parque nuclear cuenta con licencia para operar hasta los 60 años. Sin embargo, las centrales españolas siguen soportando una gran asfixia tributaria que discrimina a esta tecnología frente a otras y que no tiene equivalente en otros países europeos. Esta situación penaliza su competitividad y compromete su viabilidad económica, por lo que será imprescindible una solución tributaria para evitar su cierre.

P. Entonces, ¿a día de hoy es rentable la nuclear para las empresas?

R. La carga impositiva es muy alta. Hay estudios que dicen que desde 2019 hasta ahora ha subido un 70% y alcanza el 40% de los costes totales de la energía nuclear. Ya es muy competitiva en los gastos de operación y mantenimiento, pero, en ocasiones, la carga impositiva hace que su viabilidad económica esté amenazada.

P. ¿Tienen solución el mercado eléctrico y el exceso de producción a mediodía, cuando el precio es bajo?

R. Los precios afectan a todo el mercado. El mercado es igual para todas las tecnologías y todos entran en igualdad de condiciones. Por lo tanto, sí en las horas centrales del día cada vez entra más fotovoltaica y, además, con el autoconsumo se precisa menos, no es rentable para ninguna tecnología. La solución sería aumentar la demanda en esas horas solares. El almacenamiento y las redes, también. Pero ahora mismo los vertidos que estamos viendo son debido a que la demanda no ha subido acorde a lo que teníamos en el PNIEC. Y se espera, tanto por centros de datos, inteligencia artificial como por la electrificación de transporte, industria y calor, que aumente la demanda.

P. ¿Qué consecuencias tendría el cierre del parque?

R. El mercado eléctrico tendría que reemplazar con muchas más fuentes de energía y compensadores síncronos, que son más inversiones para estabilizar la red. Luego, los precios también serían una un inconveniente, porque la industria sería menos competitiva. Y la industria nuclear española vería muy afectados sus puestos de trabajo, aparte de todos los que suponen las centrales nucleares. Hay unos 30.000 puestos de trabajo que están asociados a la industria nuclear en España. También hay otras empresas que están atraídas por España, como el caso de Westinghouse, por la tradición nuclear. Puede ser que estas empresas se fueran de España y también los estudiantes y los profesionales que tenemos. La buena noticia es que con el prestigio que tenemos y el crecimiento que hay del sector en todo el mundo, tendrían trabajo. La mala noticia es la fuga de talento.

P. ¿Ha cambiado la percepción de la nuclear de la sociedad española?

R. Se han realizado encuestas que referencian un cambio. Algunas hablan ya de dos terceras partes de la sociedad a favor. Y, sobre todo, se ve un vuelco tras el apagón: pasó del 44% en 2023 al 66% en 2025.

P. Pero el estigma del residuo siempre estará ahí. Nadie los quiere cerca.

R. Bueno, en su día cuando se habló de ese almacenamiento [centralizado] ya se llegó a una a una localización y hubo varias localidades que se ofrecieron, entre ellas, las que ya tienen centrales nucleares.

P. ¿Habrá alguna central en funcionamiento en España en 2036?

R. El deseo es que lo haya. La verdad es que las centrales están completamente preparadas para operar. Están en la cuarentena y la mayoría de las centrales tienen una licencia de operación de 60 años. Están en la plenitud de su vida operativa, prescindir de ellas parece que sería un error estratégico y sería estupendo que haya un debate más sosegado, fuera de ideologías, para considerar la energía nuclear un complemento a la energía renovable en nuestra transición ecológica.