PRIMER PLANO

CAOS FERROVIARIO LA INVESTIGACIÓN



El presidente Sánchez y Emiliano García-Page, ayer, en la zona del accidente. ELENA IRIBAS



El ministro de Transportes, Óscar Puente, comparece en el centro de control de Atocha. ÁNGEL NAVARRETE



CÉSAR URRUTIA



ESTEBAN URREIZTIETA



SILVIA LORENZO

MADRID

FALLO EN CADENA. La Alta Velocidad asistió en Urda a una crisis sin precedentes de las sucesivas capas de seguridad que protegen al sistema, los trabajadores y usuarios

TRIPLE COLAPSO DE LA SEGURIDAD EN URDA

Las tragedias ferroviarias en el sistema español de Alta Velocidad se solapan y desbordan la capacidad del Ministerio de Transportes para justificarlas como accidentes «extraños», como fue el caso de Adamuz hace nueve meses o, sobre la misma vía, «inverosímil», como el de Urda, ayer.

La seguridad ferroviaria se basa precisamente en lo contrario, en la previsibilidad de sus sistemas y los protocolos distribuidos en capas que van desde las vías hasta el maquinista y personal a bordo pasando por el propio tren. Ayer, a partir de las 8.30 horas en el corredor que une Madrid con Sevilla, fallaron varias de las capas de seguridad del sistema que ha funcionado más de tres décadas sin registrar los siniestros que se han producido en los últimos nueve meses, con un balance superior a 100 muertos, cuatro de ellos maquinistas.

El Iryo 6076 salió de Atocha hacia Sevilla con 147 pasajeros a las 7.54 horas y42 minutos más tarde avisaba de que el sistema de señalización LZB que le ubica sobre la vía se había caído. «A las 8.38, nuestro tren, que ya había detectado previamente el problema y comenzado a circular en ASFA, se detuvo delante de una señal en blanco», indicaron ayer fuentes de la compañía italiana.

El fallo del sistema obligó a los maquinistas a comunicarse con el Centro de Regulación y Control (CRC) de Adif y detener los trenes en circulación, al menos seis, en un área de 623 kilómetros. En el caso del Iryo, se detiene en Urda (Toledo), en el punto kilométrico 117,800, junto a la señal 238 a la salida de una curva en un terreno despejado y con condiciones de visibilidad. El sistema LZB, que calcula en tiempo real la posición del tren, la velocidad máxima permitida y la distancia hasta el próximo hito es el que está implantado en una vía que fue «totalmente renovada» según indicó el pasado mes de enero el ministro Óscar Puente tras el accidente de Adamuz, y que ayer reconoció que es un sistema «antiguo». Debería haber sido reemplazado ya por el ERTMS porque la renovación se licitó en 2021 y llegó a adjudicarse esta obra, pero no se ha ejecutado.

La caída del sistema fue extraordinaria por su magnitud. «Muchas veces ocurren fallos de transmisión del LZB en un punto concreto, y cuando pasan los trenes por ese punto se produce el fallo, avisas y te dan el telefonema correspondiente. En este caso se han quedado colgados todos los trenes que había en el tramo. Una avería en un tramo tan extenso afectando a tantos trenes no es normal», explica un maquinista.

El primer fallo en el sistema de señalización es un fallo de seguridad, magnitud aparte, relativamente frecuente y los maquinistas y los operadores del centro de control de Adif cuentan con protocolos para abordar este tipo de incidencias. Ese protocolo pasa por comprobar si el sistema vuelve a funcionar para dar instrucciones a los maquinistas de los trenes de que pueden reanudar la marcha y en qué condiciones circular por un punto o un tramo «en degradado» que, en ocasiones, exige limitar la velocidad a 40 kilómetros por hora para conducir en «marcha a la vista».

El CRC es la segunda capa de seguridad que entra en funcionamiento cuando falla el sistema de señalización. Pero es en este punto de las comunicaciones de los operadores del centro de control de Atocha con los maquinistas detenidos cuando el sistema vuelve a fallar, tal y como revelan los audios de las conversaciones entre maquinistas y controladores conocidos a última hora de la tarde. A las 8,36 los controladores ordenan al AVE de Renfe, un Siemens de la serie 103 que está detenido 25 kilómetros por detrás del Iryo, que reanude la marcha con «normalidad», es decir, a la velocidad que se le permite habitualmente circular por la vía.

Mientras tanto, la maquinista del tren Iryo accidentado advirtió al centro de control que estaba llevando a cabo el reseteo del sistema de señalización y que no estaba todavía lista para reanudar la marcha. En los audios de las conversaciones, a los que ha tenido acceso EL MUNDO, la conductora se dirige en estos términos al controlador:

–«No me está permitiendo el tren reiniciar el sistema LZB, por eso estoy todavía detenida ante la señal de entrada».

–«Cuando pueda y si tiene problemas, nos llama», le contestan desde el centro de control de Atocha.

–«Vale, perfecto, ahora les digo». «De verdad, tronco, de verdad», se escucha al otro lado de conversación. «El 76», añade en referencia al Iryo que fue embestido a toda velocidad por el AVE, «está teniendo problemas con el equipo».

El centro de control dio luz verde al otro tren para que reanudara la marcha a velocidad normal cuando el Iryo seguía al menos sin solucionar su problema de reanudar el sistema. Y lo hace sin fijar la limitación de 40 kilómetros por hora establecida en los supuestos en los que el sistema de señalización automático no funciona

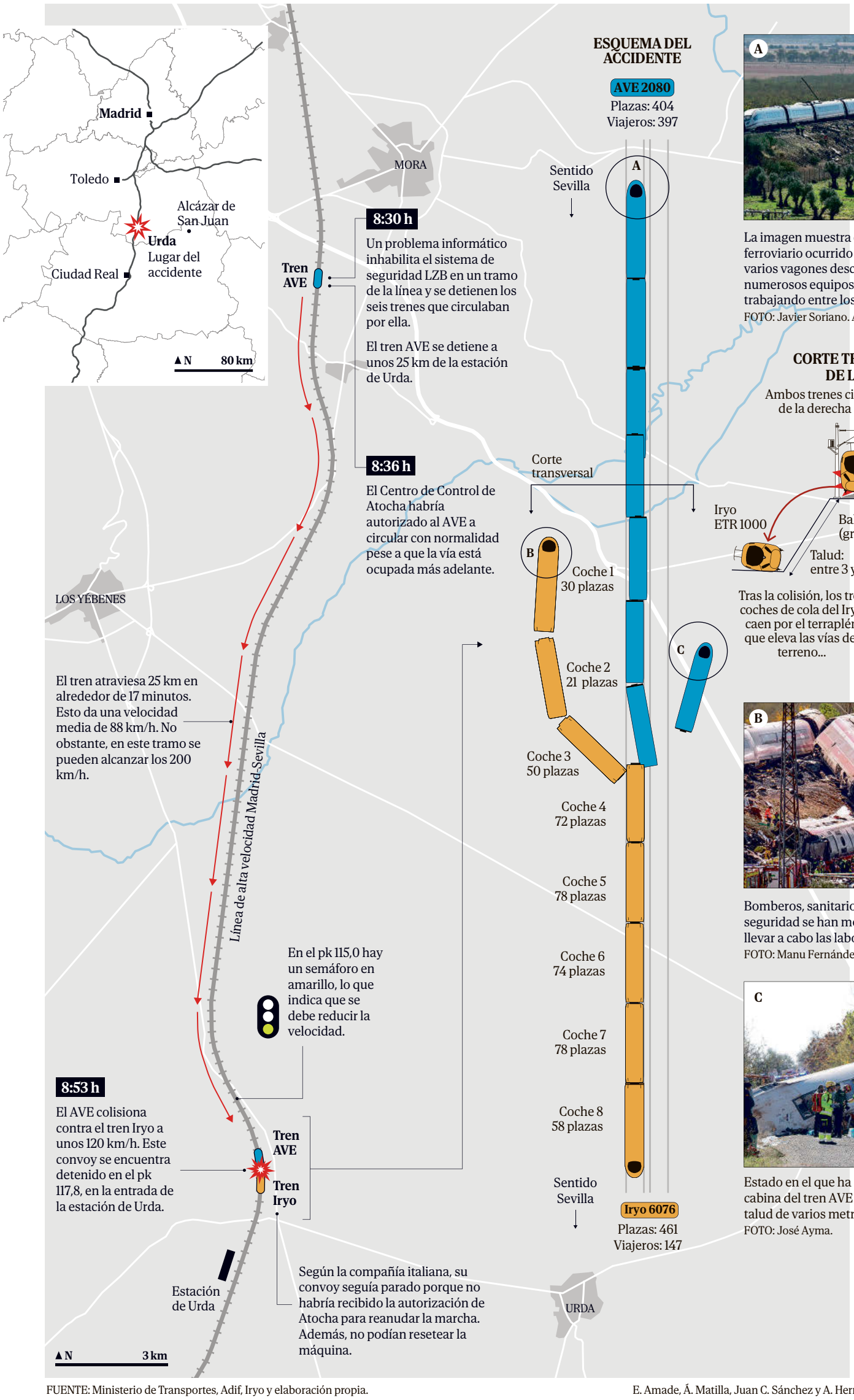
En un primer momento, el centro de control le obliga a detenerse hasta recibir autorización. La conversación se produce a las 8.41 minutos y queda por conocer qué otros intercambios se producen en los minutos posteriores. A las 8.48 el tren perdió contacto con su centro de operaciones en Madrid.

El operador italiano indica que en ningún momento se le ordenó la reanudación de la marcha y que, en cualquier caso, sobre cualquier decisión de seguridad debía prevalecer el hecho de que su tren no se podía mover.

PRIMER PLANO

CAOS FERROVIARIO LA INVESTIGACIÓN

Los 25 kilómetros en los que nadie detuvo el tren



La imagen muestra el grave accidente ferroviario ocurrido en Toledo, con varios vagones descarrilados y numerosos equipos de emergencia trabajando entre los restos del tren.
FOTO: Javier Soriano. AFP

Bomberos, sanitarios y fuerzas de seguridad se han movilizado para llevar a cabo las labores de rescate.
FOTO: Manu Fernández. AP

Estado en el que ha quedado la cabina del tren AVE tras caer por un talud de varios metros de altura.
FOTO: José Ayma.

FUENTE: Ministerio de Transportes, Adif, Iryo y elaboración propia.

E. Amade, Á. Matilla, Juan C. Sánchez y A. Hernández / EL MUNDO

Es en esos minutos en los que el AVE de Renfe se ha puesto en marcha ya con normalidad siguiendo la instrucción dada desde el centro en Madrid mientras el Iryo sigue detenido sobre la vía a menos de 30 kilómetros cuando se produce el tercer fallo del sistema de seguridad que desencadena finalmente la tragedia. En los audios del CRC filtrados ayer no figura si la conversación entre la maquinista del Iryo detenida en Urda y el controlador en Madrid continuó más allá de los primeros avisos de la conductora sobre la situación de su tren y de que era imposible moverlo.

El caso es que nadie pareció darse cuenta de que un tren se lanzaba a una velocidad de 120 kilómetros por hora sobre la vía ocupada por otro a apenas unos minutos de distancia. En esa cuenta atrás de entre 12 y 17 minutos en los que el AVE se dirigía como un misil contra el Hitachi de Iryo, el CRC no pareció intervenir y tampoco el maquinista recibir ningún tipo de información sobre la catástrofe hacia la que se dirigía. Los pasajeros a bordo del tren de Renfe señalaron que no habían notado ningún frenazo antes de la colisión y la maquinista del Iryo que se encontraba tratando de resetear su tren señaló que la primera noticia del AVE fue el impacto que sintió sobre el tren que conducía. El CRC no la había avisado y cuando minutos después la Guardia Civil la identificó y se interesó informalmente por lo que había sucedido, su respuesta fue, «¡Ha fallado el sistema, ha fallado el sistema!».

La investigación que ya ha comenzado para aclarar las causas del accidente ya ha comenzado y se centra, básicamente, en cómo colapsaron estas tres capas de seguridad del sistema de Alta Velocidad y qué responsabilidades puede haber en cada una de ellas: una caída extraordinaria por su magnitud del sistema de señalización LZB que debía haber sido reemplazado en una vía «totalmente renovada»; unas comunicaciones confusas entre el gestor de infraestructuras, Adif, y los conductores de los dos trenes implicados en el accidente fatal sobre la reanudación de la marcha y las condiciones para incorporarse a la circulación con normalidad. Y, por último, la cuenta atrás para la tragedia que no se evitó de un tren circulando contra otro durante un periodo de más de 10 minutos sin que ni los operadores del centro de control ni los maquinistas tuvieran la más mínima información de la catástrofe que estaba a punto de desencadenarse.

PRIMER PLANO

CAOS FERROVIARIO LAS VÍCTIMAS



Fátima Báñez, en su etapa como ministra de Trabajo, en el Congreso de los Diputados. BERNARDO DÍAZ

DESAPARECIDA. Fátima Báñez, actual presidenta de la Fundación CEOE, viajaba en el Iryo siniestrado, en un gran momento de su carrera bien valorada por las empresas y el líder del PP

DOLOR POR BÁÑEZ, LA DISCRETA 'MINISTRABLE' DE FEIJÓO

CARLOS SEGOVIA MADRID

Pasaban las horas y en el Whatsapp de Fátima Báñez no aparecía un esperanzador doble tic. Solo uno. Y había cobertura, pero saltaba su buzón de voz como un martillo constante, desesperante y doloroso.

Con ese drama se encontraron durante todo el día de ayer altos empresarios del Ibex, líderes sindicales, principales dirigentes del PP y anónimas amigas de Huelva. Unos y otros con el corazón en un puño por Fátima, una mujer tan capaz de acumular licenciaturas y títulos universitarios y hacer amistad con la actual presidenta de la Comisión Europea, Ursula Von der Leyen, como de mezclarse como una más en cualquier corrillo estudiantil o de barrios populares en festividades de su provincia de Huelva.

Fátima Báñez (San Juan del Puerto, 1967) tomó en la trágica mañana de ayer el tren Iryo con destino a Sevilla en un momento dulce de su carrera profesional. Se sentó en el vagón siendo presidenta de la Fundación CEOE desde 2020 y como apreciada consejera en importantes empresas y llamada a renovadas responsabilidades si su amigo, el líder del Partido Popular, Alberto Núñez Feijóo, llega a Moncloa tras las elecciones del 29 de diciembre.

Báñez fue ministra de Trabajo en el Gobierno de Mariano Rajoy y estaba de vuelta, antes de su desaparición, en las quinielas de un futuro Ejecutivo del PP. Era un activo del partido más importante de lo que se cree. Su carácter abierto y dialogante la llevó muchas veces en su carrera a ser discreta negociadora con otros partidos por encargo de los máximos responsables del PP. Rajoy, entonces líder de la oposición, la colocó en el equipo negociador de las llamadas conversaciones de Zurbano junto a Cristóbal Montoro y Álvaro Nadal. Eran los duros tiempos de 2010 en que Gobierno y oposición al menos hablaban para intentar acuerdos sobre medidas anticrisis con el rescate europeo en juego.

Cuando Rajoy llegó a Moncloa, Báñez, que se había especializado en Presupuestos, parecía llamada al área de Hacienda, pero fue nombrada ministra de Trabajo. Licenciada en Derecho y en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia Comillas, el mercado laboral no era exactamente su especialidad, pero aportaba una cualidad preciada para Rajoy, su capacidad de diálogo con diferentes. El gallego necesitaba una reforma laboral impopular pero capaz de detener la sangría del paro y encomendó el reto a Báñez.

Su talento para las relaciones humanas provocó también que una figura emergente en la Unión Europea se interesara por España. Se trataba de la entonces ministra de Trabajo a las órdenes de la canciller alemana, Angela Merkel: Ursula Von der Leyen. La onubense le agradeció el respaldo a la reforma laboral de aquel año y a iniciativas europeas para potenciar la formación profesional y el empleo juvenil, que eran claves en España. «Ursula siempre estuvo cerca para ayudarnos a sentar las bases de una recuperación económica y social fundamentada en la creación de empleo, muy particularmente, entre los jóvenes», escribió Báñez en EL MUNDO en 2019, exultante por el nombramiento de la primera mujer al frente de la Comisión Europea.

Tres años antes, Rajoy había recurrido a su ministra de Trabajo para otra delicada y discreta misión: negociar con Ciudadanos la investidura del líder del PP, que se había quedado sin mayoría absoluta tras los escándalos de corrupción. El entonces negociador de Ciudadanos, Luis Garicano, expresó este miércoles un hondo pesar por la desaparición de Báñez. «Una persona trabajadora, empeñada por el bien común y por el entendimiento entre todos, cordial, sensata, inteligente, muy humana. Una buena persona y una gran servidora pública», afirmó el economista que compartió recientemente con ella un papel en la Fundación Reformismo 21, creada por Feijóo para contar con una cantera de notables que le suministre ideas de Gobierno.

BÁÑEZ TRABÓ BUENA RELACIÓN CON VON DER LEYEN CUANDO ERAN AMBAS MINISTRAS DE TRABAJO

RAJOY RECURRIÓ A SU TALANTE DIALOGANTE PARA NEGOCIAR CON SINDICATOS Y CON OTROS PARTIDOS

Báñez era declarada *sorayista* como Juanma Moreno, pero no promovió escisiones en el partido y se incorporó a CEOE tras llegar al poder Pedro Sánchez. La fichó Antonio Garamendi y no levantó con ello excesivas ampollas entre los dirigentes sindicales, que mostraban así el aprecio personal que profesan a la andaluza. Báñez vio reivindicada su reforma laboral cuando su sucesora en el Ministerio, Yolanda Díaz, renunció al plan inicial de derogarla y terminó conservando capítulos esenciales para lograr el consenso con CEOE y el visto bueno de la Comisión Europea. El PSOE de Huelva expresó oficialmente su pesar por la desaparición de Báñez.

¿Sería Báñez ministra de Feijóo? Tomó el fatídico tren con su carrera aparentemente encauzada ya en el sector privado. Iba a asistir a un evento empresarial en Sevilla y aceptó en los últimos años ser consejera de Laboratorios Rovi y de Iberdrola Internacional. «Sí, pero si te llama el presidente del Gobierno de tu país...», decía de ella esta semana un alto dirigente de CEOE. Feijóo la llamaba durante todo el día ayer, pero saltó el implacable buzón.

Un déficit inversor de 3.600 millones gestado en el ciclo de mayores ingresos de la historia

Uno de cada cuatro euros que se debían transferir a Adif para este tipo de actuaciones nunca llegaron al gestor ferroviario

Bruno Pérez
Madrid



Una grúa trabaja en un trazado ferroviario. EP

«Es una vergüenza cómo están nuestras infraestructuras». Con la indignación aún a flor de piel por la segunda tragedia con una pérdida insoportable de vidas humanas en la red de alta velocidad española en apenas nueve meses, el presidente de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil, José Trigueros, proyectaba su irritación por una situación, dice, que nunca debería haber sucedido y de la que culpa sin ambages a los responsables de la gestión de la red ferroviaria.

«La causa del accidente no es más que una, el fallo del sistema de seguridad de la línea. No puede ser que en el siglo XXI se produzca un accidente de estas características. Siento vergüenza por la falta de mantenimiento y de control», aseguraba este miércoles en declaraciones a EP.

Su asociación profesional ha sido uno de los actores que a lo largo de los últimos años ha advertido de manera insistente sobre el déficit de inversión en conservación de la infraestructura ferroviaria. Su último informe sobre el particular estimó en 600 millones de euros anuales el esfuerzo mínimo necesario para mantener la red de alta velocidad en unas condiciones más o menos similares a cómo la mantienen el resto de los países de la Unión Europea. En 2025 Adif AV invirtió 492 millones.

Otras fuentes son todavía menos halagüeñas. Un informe publicado el pasado mes de marzo por el Instituto de Estudios Económicos (IEE), el 'think tank' de la CEOE, sobre la necesidad de incrementar el esfuerzo inversor en infraestructuras en España estimaba en 3.600 millones de euros el déficit en obras de mantenimiento de la red ferroviaria española –sobre un déficit total en el conjunto de la red de infraestructuras del país de más de 12.000 millones de euros– y planteaba la necesidad de destinar al menos 2.900 millones de euros anuales para evitar que la red ferroviaria nacional, la que durante muchos años ha sido considerada la joya de la corona de los transportes del país, no continúe depreciándose.

Porque el principal hallazgo de este informe es que tras desplegar, en gran medida gracias a los fondos llegados desde Europa, la segunda red ferroviaria de alta velocidad más extensa y moderna del mundo con una inversión multimillonaria, la falta de inversión en mantenimiento estaba haciendo que esta infraestructura llevara depreciándose desde el año 2015. En otras palabras, que su usabilidad lleva cerca de una década deteriorándose por la falta de mantenimiento.

El presidente del IEE y vicepresidente de CEOE, Íñigo Fernández de Mesa, expuso en su momento la cuestión en toda su crudeza. «La recuperación de la economía del año 2016 en adelante no ha venido acompañada de un mayor esfuerzo inversor», lamentaba. «Desde 2019, los ingresos se han incrementado en 150.000 millones de euros pero el esfuerzo inversor ni siquiera ha sido suficiente para evitar una destrucción de la infraestructura. No tiene ningún sentido».

Sin prioridad para el Gobierno

La cuestión afloró a principios de año por el trágico accidente de Adamuz, causado por la ruptura de una vía. El Gobierno respondió entonces a las críticas con grandes cifras que apuntaban a una mayor transferencia de recursos al gestor ferroviario, Adif, y al incremento de la inversión de la compañía en conservación y mantenimiento de la red.

El argumentario gubernamental admite no pocos matices, como ya explicó en su día ABC. Si bien es cierto que la inversión en conservación de la red

«Desde 2019, los ingresos se han incrementado en 150.000 millones de euros pero el esfuerzo inversor no ha sido suficiente»

Los ajustes del Gobierno en la inversión ferroviaria prevista en los PGE

En millones de euros

Fuente: Boe y Ministerio de Hacienda

ABC

de alta velocidad acometida por Adif se ha incrementado cerca de un 50% entre 2019 y 2025, desde los 336 millones de euros hasta los 492 –aún por debajo de los 600 millones de mínimo que reclamaban los ingenieros civiles–, el número de pasajeros lo ha hecho en el mismo periodo en un porcentaje cercano al 80%. Si se profundiza un poco más en el dato resulta que el gasto en mantenimiento por kilómetro de vía apenas se ha incrementado en términos brutos un 3,4% desde el año 2013, cuando desde entonces ha habido un proceso de apertura a la competencia que ha incrementado el tráfico en una serie de tramos, uno de los cuales ha sido en el que se han producido los dos trágicos accidentes de este año. Si se agrega el efecto de la inflación, resulta que en términos relativos el esfuerzo en conservación de las vías por kilómetro se habría reducido y no poco.

Y todo ello ha sucedido, además, en un contexto en que el Estado se ha beneficiado del ciclo de ingresos fiscales más espectacular de toda la historia de España. Mientras la caja del Estado engordaba y engordaba hasta el punto de ensanchar en nada menos que 100.000 millones de euros, cerca de un 50% más, los recursos a disposición del Gobierno Central; este fue incapaz de cumplir su compromiso de transferencia de recursos presupuestarios a Adif para acometer el ciclo inversor 2021-2025.

El convenio firmado para ese periodo en julio de 2021 con el fin de sufragar la financiación necesaria para garantizar la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria nacional preveía unas transferencias desde los Presupuestos Generales del Estado de 4.695 millones de euros en todo el ciclo, de las que a la luz de la información publicada por la Intervención General del Estado solo llegaron finalmente a Adif a 3.612 millones de euros. Esos recursos, según recoge el propio convenio, sirven para financiar «el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General titularidad de Adif».

Menos recursos para Adif

Es cierto que la prórroga presupuestaria complicó la concreción del incremento presupuestario que se preveía para 2024 y 2025, pero no es menos cierto que allí donde lo ha necesitado el Gobierno no ha dudado en transferir recursos de otras partidas e incluso desde los fondos europeos para cubrir las necesidades que se le iban planteando por el camino.

Y los datos ilustran la existencia de una necesidad en ese campo. El informe del IEE desvelaba a partir de datos de Eurostat que el gasto en conservación de infraestructura por pasajero se ha desplomado un 27% desde el año 2015 y que en términos comparados el gasto en conservación de vías por cada 1.000 kilómetros es de los más reducidos de la Unión Europea, apenas supone la mitad de la media de la Europa del euro y es casi 10 veces menos del que se realiza en Países Bajos o Reino Unido.



Personal de la Cruz Roja asiste en la estación de Córdoba a afectados tras el accidente ferroviario. EP

Los maquinistas van hoy a la huelga por la falta de seguridad del AVE

Tras Adamuz, Transportes se ha limitado a reducir la velocidad, pero no ha acelerado la inversión para renovar las vías

J. M. Camarero y A. Ramírez
Madrid

Los maquinistas de Renfe han decidido mantener la huelga de 24 horas convocada para hoy precisamente para reclamar una mejora en las condiciones de seguridad ferroviaria nueve meses después del accidente de Adamuz (Córdoba) y cuando apenas han transcurrido 24 horas de una nueva tragedia, la de Urda (Toledo), en la que han fallecido al menos 68 personas. Semaf, el sindicato mayoritario en el colectivo de maquinistas de Renfe, sigue adelante con la convocatoria, a la que están llamados unos 100 maquinistas. Pero también ha anticipado que estudian nuevas acciones, el sindicato ha incidido en pedir a estos operarios «extremar las medidas de precaución» en su trabajo.

El peor de los presagios de los distintos colectivos ferroviarios se ha producido tan solo nueve meses después del también fatal accidente de Adamuz en el que murieron 46 personas. Tras aquel incidente de finales de enero, los sindicatos de Renfe y Adif convocaron varias jornadas de huelga para reclamar más inversión en seguridad y en la infraestructura para evitar de nuevo una catástrofe como la acontecida ayer.

Los paros se acabaron desconvocando tras la promesa del Ministerio de Transportes de una lluvia de millones para mejorar el mantenimiento de la infraestructura y el material rodante de Renfe, pero el sindicato Semaf decidió volver a la huelga hace dos semanas, tras denunciar el «estancamiento» de los compromisos adquiridos en materia de seguridad ferroviaria tras el accidente de Adamuz y el de Rodalies en Gélida, junto a la petición de protocolos ante fenómenos meteorológicos adversos, incorporación de nuevos maquinistas, atención en caso de arrollamiento o fiabilidad del material rodante.

La única medida que ha puesto en marcha el ministro de Transportes, Óscar Puente, para evitar estas tragedias ha pasado por desplegar un plan de limitaciones temporales de velocidad en los 4.000 kilómetros de vía de AVE distribuidos por toda la Península. Esa iniciativa, que Adif ha ido modificando en función de la circulación de trenes, la intensidad de la demanda, los problemas en la infraestructura o los propios avisos de los maquinistas, ha constituido el día a día de millones de pasajeros que han visto cómo sus trenes han sufrido retrasos continuos a lo largo del año.

Semaf decidió volver a la huelga hace dos semanas, tras denunciar el «estancamiento» de los compromisos en seguridad

Sin embargo, Transportes no ha dado cuenta de otras iniciativas que hayan podido acelerar la mejora en la seguridad en la línea Madrid-Andalucía, la más vetusta de todo el sistema, inaugurada en 1992, con una tecnología (la LZB), que aún está pendiente de renovar por completo en los 471 kilómetros de vía que unen el centro y el sur de España. Esa actualización integral estaba prevista completar en 2026, pero el ministerio no ha vuelto a dar cuenta de que así haya sido cuando restan dos meses para que finalice el año.

El plan del departamento dirigido por Óscar Puente pasaba por renovar integralmente la línea con un plan de Adif estimado en más de 700 millones de inversión. Esta cuantía «ya está movilizada en su totalidad», admite el gestor de las infraestructuras ferroviarias. Pero movilizar no implica culminar una operación que aún sigue pendiente y por la cual se están ejecutando trabajos que van desde la propia infraestructura (refuerzo de sus viaductos, túneles, drenajes) hasta las vías (renovación de traviesas, desvíos y balasto) –el origen del accidente de Adamuz–, así como la renovación de la señalización con la instalación del sistema ERMS 2, que está en funcionamiento en el corredor de Barcelona o Valencia, pero aún no en el andaluz.

EMPRESAS

Endesa pide revisar todo el cierre nuclear tras extender Almaraz

"PRÓXIMO DEBATE INSTITUCIONAL"/ A un mes de las elecciones en España, Armani, el primer ejecutivo de Endesa, abre el debate político sobre prorrogar Ascó, Vandellós y otras centrales, y no solo Almaraz.

Miguel Á. Patiño. Madrid

El CEO de Endesa, Gianni Vittorio Armani, considera que la decisión de prorrogar la vida útil de la central de Almaraz hasta 2030 establece "algunos de los pilares" para una revisión del calendario de cierre de todo el parque nuclear español. Aunque las grandes eléctricas propietarias de las nucleares, sobre todo Endesa e Iberdrola, ya venían reclamando una extensión de las nucleares, es la primera vez que Armani se pronuncia públicamente. Lo hizo ayer, en la presentación de resultados del grupo.

Armani señaló que, a pesar de que la decisión adoptada el pasado mes de agosto sobre Almaraz "cambia solo por unos pocos años la extensión de la vida útil", sí que "establece algunos de los pilares clave para una evaluación futura".

Armani apuntó que, en el actual contexto, la decisión de prorrogar Almaraz valora que la capacidad firme que representa la nuclear "es estratégicamente necesaria" y que, además, "está menos expuesta a la volatilidad del mercado", aunque también destacó la "enorme carga" impositiva" que impacta sobre una tecnología como la nuclear.



Gianni Vittorio Armani es consejero delegado de Endesa.

"Todo el parque nuclear"

De esta manera, el ejecutivo de la eléctrica consideró que estos "elementos preparan claramente el terreno para una revisión de todo el parque nuclear en España". "Vemos que en el próximo año será parte de la discusión con las instituciones".

Armani se refirió también al "crecimiento significativo" de los costes de los servicios auxiliares, impulsados en gran parte por la denominada operación reforzada en que opera el sistema eléctrico desde el apagón del 28 de abril de 2025, con una cifra que supera los 4.000 millones de euros a finales de septiembre. Además, estimó que ascenderán a entre 5.500-6.000 millones de euros a finales de año.

Objetivo: 2.400 millones

Endesa, la segunda mayor eléctrica en España por clientes, ha alcanzado un beneficio neto de 1.962 millones entre enero y septiembre, un 15% más que en el mismo periodo de 2025. El grupo confirma su previsión de superar los 2.400 millones de beneficio ordinario neto en 2026, "incluso ante unas condiciones de mercado más exigentes en el cuarto trimestre". El resultado bruto operativo (ebitda) aumenta un 8%, hasta 4.577 millones. El crecimiento "viene acompañado de una mayor calidad y estabilidad de los resultados", dicen sus responsables.

Los negocios regulados, fundamentalmente redes y generación extrapeninsular, aportan ya cerca del 50% del ebitda, frente a aproximadamente el 40% el año anterior. Este mayor peso mejora "la visibilidad y la predictibilidad de los resultados de la compañía". Endesa ha acelerado su esfuerzo inversor para capturar las oportunidades de la electrificación: las inversiones brutas crecieron un 19%, hasta 1.622 millones de euros, con la red de distribución como protagonista con un alza interanual del 42%. "Este incremento muestra la apuesta por el crecimiento futuro, con las redes como prioridad y con el objetivo de facilitar nuevas conexiones y hacer posible que la nueva demanda eléctrica se materialice".

Contra el decreto de 'data center'

Endesa considera que los últimos cambios introducidos en la propuesta de real decreto del Gobierno para regular el desarrollo de los centros de datos ('data center') en España "son insuficientes" para eliminar por completo las barreras a la inversión. Según Endesa, la propuesta final remitida al Consejo de Estado por el Ejecutivo "podría suponer la ralentización del desarrollo de centros de datos en España y limitar en última instancia parte del crecimiento de la demanda de electricidad".

La Llave / Página 2

Redeia gana un 5% más en pleno frenesí inversor

Miguel Á. Patiño. Madrid

Redeia, el grupo que gestiona Red Eléctrica, la empresa que se encarga de la alta tensión en España, ganó 410 millones de euros entre enero y septiembre, lo que supone un 5,3% más.

El impulso –mayor que el que tuvo en el primer semestre– se produce a pesar de que la empresa ha redoblado su esfuerzo inversor. Redeia está inmersa en un ambicioso plan de inversiones. La empresa ha acelerado un 19,3% sus inversiones para reforzar la redes eléctricas y facilitar la transición energética. El conjunto de inversiones de Redeia alcanzó 1.139 millones de euros en los nueve primeros meses del año, de los que casi el 96% se destinaron a la filial Red Eléctrica.

El grupo incrementa sus inversiones más del 19%, sobre todo para crecer en redes en España

Presiones del mercado

Redeia responde así a las presiones del mercado. Grandes grupos como Iberdrola y Endesa sitúan a Redeia en la diana por ser el epicentro del problema de la congestión de redes en España. Las mayores inversiones están haciendo un grupo mayor en términos de ingresos. La cifra de negocios entre enero y septiembre escaló hasta los 1.352 millones de euros, un 7,2% más que entre enero y septiembre de 2025.



Mauricio Skrycky

Beatriz Corredor es presidenta de Redeia.

El hólding que controla Red Eléctrica ha ganado 410 millones entre enero y septiembre

Dividendo, en enero

El consejo ha acordado distribuir un dividendo a cuenta de los resultados de 2026 de 0,2040 euros por acción. El pago se hará el 7 de enero de 2027. El importe está en línea con el objetivo de llegar a 0,87 euros por acción en 2029.

Tubacex suministrará a EDF piezas para dos reactores

Iratxe Bernal. Bilbao

Tubacex suministrará a Électricité de France (EDF) elementos críticos para dos de los nuevos reactores del programa con que Francia quiere renovar su parque nuclear. Las unidades funcionarán con tecnología de agua a presión, que es una versión avanzada y más segura de un reactor nuclear convencional, por lo que los componentes aportados por la siderúrgica vasca, relacionados precisamente con la generación del vapor, son considerados clave.

En concreto, Tubacex fabricará parte del circuito secundario, que es el responsable de que el agua del sistema de alimentación reciba el calor extremo producido en el reactor para convertirla en el vapor que mueve la turbina y volver después a enfriarla para repetir el ciclo. Su diseño ha sido realizado entre los equipos de ingeniería de ambas firmas y la producción se realizará en la filial italiana del grupo vasco, IBF, especializada en la fabricación de componentes para entornos de generación energética de alta exigencia, como las centrales nucleares.

El programa EPR2 de Électricité de France es uno de los más importantes que se están desarrollando en Europa para reforzar la soberanía energética. Supondrá una inversión cercana a los 72.800 millones y contempla la construcción de seis reactores de nueva generación (cada uno de ellos de una potencia aproximada de 1.670 megavatios eléctricos) en las centrales ya en funcionamiento de Penly (Normandía), Gravelines (en la frontera con Bélgica) y Bugey, cerca de Lyon.

Se trata de un proyecto esencial para Francia en su estrategia para garantizarse a largo plazo un suministro eléctrico descarbonizado, seguro y estable, por lo que requiere de una red industrial capaz de proveer durante décadas componentes sometidos a requerimientos tanto tecnológicos como regulatorios especialmente exigentes. La entrada en él consolida a Tubacex como uno de los proveedores cualificados dentro de la cadena de suministro nuclear europea, tanto para reactores convencionales como para su alternativa, los modulares pequeños



Refinería de petróleo PCK, en Schwedt (Alemania). SEAN GALLUP (GETTY)

La UE busca aumentar la capacidad de las refinerías para frenar los precios de los combustibles

Bruselas insta a garantizar un suministro "adecuado y flexible en Europa"

SILVIA AYUSO
Bruselas

A largo plazo, la vía para lograr una energía más limpia y barata pasa por abandonar los combustibles fósiles. Pero la realidad inmediata, con una guerra de Rusia en Ucrania que no acaba y una nueva lanzada por Estados Unidos contra Irán que ha provocado un *shock* mundial en los precios de la energía, es otra: a corto plazo, Europa necesita aumentar la capacidad de sus refinerías para poder combatir el alza de precios que está afectando a sus ciudadanos y empresas. Con este fin, la Comisión Europea abrió ayer un diálogo con el sector para garantizar que el Viejo Continente cuenta con una capacidad de refino "adecuada y flexible" frente a la volatilidad internacional.

"Ante una realidad geopolítica compleja y unas necesidades de seguridad apremiantes en Europa, debemos garantizar un suministro fiable para nuestros ciudadanos, nuestras empresas y nuestra defensa. Y debemos asegurarnos de que este suministro sea asequible", defendió el comisario de Energía, Dan Jorgensen, quien junto a su colega de Defensa y Espacio, Andrius Kubilius, ha abierto en Bruselas la primera ronda de un diálogo estratégico con las refinerías y, también, de la OTAN, que tendrá su continuación a comienzos de 2027.

En el mismo día que comenzaba este complejo diálogo, se conocía que los precios del gas en Europa se acercaron a la barrera de los 100 euros por megavatio-hora. Según destacó la agencia de noticias Belga, el precio de un megavatio-hora de gas natural en el mercado de futuros neerlandés subió ayer más de un 3%, hasta 99,50 euros.

El diálogo con las refinerías forma parte de las medidas anunciadas por la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, tras la reciente cumbre de líderes de la UE en Bruselas. La volatilidad de los precios tras el cierre de Ormuz y su impacto en la competitividad y el bienestar fue parte fundamental de las discusiones de los Veintisiete. Estos instaron al Ejecutivo europeo a trabajar "con urgencia" en una "respuesta europea coordinada de medidas específicas y temporales, que tenga en cuenta las circunstancias específicas de los Estados miembros y salvaguarde el mercado único". El diálogo para "desarrollar un marco a corto plazo para optimizar la capacidad y la eficiencia de las refinerías de la UE" formaba parte del menú de opciones, además del ya propuesto aplazamiento hasta 2028 de la entrada en vigor de algunas de las obligaciones sobre las emisiones de metano a los importadores de petróleo, gas y carbón, entre otros.

Más allá de un consenso sobre la necesidad de aumentar la producción, por el momento no hay ninguna medida concreta decidida. Pero se está ya en ello, aseguró Jorgensen: "Trabajaremos para aumentar la producción de las refinerías en Europa. El sector ha presentado algunas propuestas que debemos evaluar", indicó el danés, sin dar más detalles. La urgencia está clara, dijo, recordando que la propia Agencia Internacional de la Energía (AIE) ha advertido de que el mercado mundial del gasóleo seguirá estando bajo presión "hasta bien entrado 2027". "Este invierno será difícil, será difícil para nuestros ciudadanos y para la economía en general", avisó Jorgensen.

En estos momentos, las refinerías de la UE suministran aproximadamente el 70% del combustible para aviones y el 85% del gasóleo que se consume en Europa, según datos de la Comisión Europea. Pero se cree que hay espacio para aumentar esos márgenes: según recuerda Bruselas, en las últimas dos décadas, se han cerrado alrededor de una cuarta parte de las refinerías de la UE, lo que ha reducido la capacidad de refino nacional en un 10%. Además, se han acelerado las desinversiones.

Para Jorgensen, la actual crisis energética mundial es una "llamada de atención" a que hay que intentar revertir esta situación y la vulnerabilidad que ha quedado expuesta en Europa: "Tenemos que contrarrestar esta tendencia y garantizar que contamos con una capacidad de refino adecuada y flexible en Europa", subrayó el comisario, quien indicó que las conversaciones continuarán ahora a nivel técnico, con vistas a volver a reunirse a nivel de responsables a comienzos del año que viene para "estudiar los avances".

La volatilidad lleva a Jorgensen a abrir un diálogo con la OTAN y la industria

Una cuarta parte de las instalaciones ha cerrado en las últimas dos décadas

En paralelo a resolver esta urgencia, Bruselas quiere trabajar con las refinerías para diseñar una "hoja de ruta" para asegurarse también de que esta industria se transforma acorde con las ambiciones medioambientales de los Veintisiete, aunque, eso sí, sin descuidar los "objetivos de seguridad" europeos. Porque a nadie se le escapa la paradoja de estar trabajando contra reloj en el aumento de las capacidades de refino de energía fósil en Europa cuando, por ley, el bloque está obligado a cotas de reducción continuada de emisiones hasta alcanzar la neutralidad en 2050.

Aena ganó 1.775 millones de euros hasta septiembre, un 12,4% más, a pesar de la crisis de Ormuz

JAVIER F. MAGARIÑO
Madrid

La actividad en los aeropuertos de Aena sigue sin encontrar techo, al igual que los resultados de la compañía, pese a las dificultades que atraviesa el sector aéreo por el encarecimiento del queroseno, una de las derivadas del conflicto abierto por Estados Unidos e Israel a finales de febrero en Oriente Próximo. El beneficio neto de la empresa pública cotizada se dispara un 12,4%, hasta los 1.774,7 millones al cierre del tercer trimestre. La cifra es casi 200 millones de euros superior a la de un año atrás y se apoya en un mayor tráfico, así como en mejores ingresos y resultado bruto de explotación (ebitda).

Aena facturó 5.284 millones en los nueve primeros meses del año, lo que implica un crecimiento del 10,4%. La parte regulada del negocio aporta 2.781 millones, un 8,8% más que a septiembre de 2025. Los ingresos comerciales, por su parte, mejoran un 7,4% y se sitúan en 1.574 millones. Estas cifras dejan un ebitda de 3.080 millones, con un aumento del 6,8% y un margen del 58,3% sobre la facturación.

Por las terminales bajo gestión de Aena (incluyendo la red española de aeropuertos, los de Aena Brasil, Londres-Luton y Leeds Bradford) pasaron 310 millones de viajeros, un 4,1% más que un año atrás. Solo en los españoles se registraron 257,2 millones de usuarios, con el mismo incremento del 4,1%, y las aerolíneas siguieron elevando la reserva de capacidad para esta temporada de invierno que llega hasta final de marzo. La incertidumbre geopolítica y económica dificulta comprometerse con altos niveles de ejecución de esa demanda de espacio en los aeropuertos o adivinar el comportamiento de la demanda a varios trimestres vista.

La generación de caja de Aena sigue mejorando y llega hasta los 2.811 millones (2.525 millones a septiembre de 2025). Durante el periodo, la compañía que preside Maurici Lucena pagó una inversión de 1.133 millones, con la mayor parte (790) dedicada a la mejora de los aeropuertos. La cifra también incluye la compra del 51% de la sociedad *holding* Augusta, que incluye las participaciones en Leeds Bradford y Newcastle, por 343,5 millones de euros.

El gasto operativo (gastos de aprovisionamientos, de personal y otros gastos de explotación) entre enero y septiembre subió desde los 1.929 millones de los tres primeros trimestres de 2025 a 2.187,4 millones. En el crecimiento de esta partida contribuyeron un mayor gasto de personal (+12,3%) y la subida de otros gastos de explotación (+15%). Aena culminó septiembre con una deuda financiera neta contable consolidada de 5.845 millones de euros, por los 5.509 con que cerró 2025.

La ratio frente al ebitda es de 1,47 veces. El gestor aeroportuario estrenó tarifas en marzo con una subida del 6,31%. Ya en septiembre vio aprobado el tercer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA III), por el que se fijan la senda tarifaria, las inversiones, el coste de capital y el gasto operativo previsto entre 2027 y 2031.



Remolques de transporte parados en el puerto de Barcelona. Inés Baucells

MARRUECOS DA POR HECHA SU ENTRADA ESTRATÉGICA EN EL PUERTO DE BARCELONA

El Gobierno aún no ha autorizado la operación por motivos de seguridad nacional, ya que otorgaría la concesión de una terminal a la española Boluda en unión con una empresa controlada por el Estado marroquí en plena tensión entre ambos países

María Jesús Pérez
Madrid



Marruecos da por hecho que participa ya en una terminal estratégica del Puerto de Barcelona gracias a que cuenta con el 45% del capital de la española Boluda Maritime Terminals –división de Boluda Corporación Marítima presidida por Vicente Boluda, dedicada a la gestión de terminales marítimas y logística portuaria– a pesar de que ni las autoridades de Competencia ni el Gobierno de Pedro Sánchez han autorizado aún esa operación, que tiene bajo investigación por seguridad nacional.

La adjudicación de la terminal se produjo el 30 de septiembre en momentos muy críticos por el intenso episodio migratorio en Ceuta, que elevó al máximo la tensión geopolítica entre ambos países. La adjudicación se publicó en el BOE el 13 de octubre y se trataría de un cambio de manos con 16 años por delante a partir de mañana, que es cuando vence el título concesional.

Según ha podido saber ABC, el Centro Nacional de Inteligencia (CNI) y el Ministerio de Defensa son los que mantienen la operación congelada y sin la autorización formal del Gobierno de España por posibles riesgos estratégicos y militares, sobre todo, en las islas. Mientras, fuentes políticas explican que, pese a que la adquisición del 45% de la compañía española había sido anunciada en diciembre de 2025, Rabat autorizó la operación por decreto el pasado 9 de abril mientras que, casi un año después, desde el Ministerio de Economía se ha deslizado que sigue bajo vigilancia por sus implicaciones estratégicas, y que la decisión final corresponde al Consejo de Ministros.

Según las fuentes políticas, el expediente está en manos de la Junta de Inversiones Exteriores, y fuentes próximas a Boluda han admitido que se les ha pedido documentación adicional, según publicó 'El Confidencial', al tiempo que han restado importancia a la entrada de una empresa marroquí en el accionariado de la española. De hecho,

El CNI y Defensa mantienen la operación congelada y sin la autorización del Gobierno por potenciales riesgos estratégicos

Javier Climent Melián, director general de Boluda Shipping, consideró el pasado martes injustificada la alarma y apuntó que el negocio de terminales supone entre el 15% y el 20% de la Corporación mientras el socio marroquí entraría en minoría, sin capacidad de gestión ni voz en las decisiones estratégicas.

Las mismas fuentes afirman que en el seno del Gobierno y de las Fuerzas Armadas españolas preocupa el posible acceso del Reino de Marruecos a información sobre suministros y movimientos de buques, incluidos barcos militares españoles y aliados a lo que se une la oposición de los cabildos de Gran Canaria y Tenerife.

La operación bajo vigilancia del Ejecutivo, Competencia y CNI se remonta a finales del año pasado, cuando Boluda acordó vender el 45% de su filial a Marsa Maroc, la principal operadora de terminales portuarias de Marruecos, por 80 millones de euros. El Estado marroquí controla directamente en torno al 25% de Marsa Maroc y es además socio principal de su primer accionista, el grupo Tanger Med –el gran hub logístico del Estrecho y competidor directo de Algeciras–, que tiene cerca del 35%, a través del fondo Hassan II. Entre ambas firmas suman 35 terminales en 21 puertos de la península, Canarias y África. Entre los puertos, la propia compañía destaca Santander, Vilagarcía, Sagunto, Sevilla, Cádiz y varios de Canarias.

Mientras, y aún bajo el examen del Gobierno español, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) adjudicaba el pasado 30 de septiembre la terminal multipropósito del muelle Príncipe de España a la española Boluda Maritime Terminals. La filial de Boluda Corporación Marítima anunciaba que invertirá 39 millones de euros y compartirá el negocio con la empresa estatal marroquí Marsa Maroc, como propietaria del 45% del capital de la española.

Las fuentes políticas reconocen que Boluda se impuso con la puntuación más alta del concurso –según el comunicado oficial del Puerto de Barcelona–, y dejó atrás a Sammer, la gestora saliente (estibadora del Grupo Mestre, una familia histórica del puerto) y a Andino. De hecho, en lo técnico y en lo económico ganó con claridad. Obtuvo 30,50 puntos técnicos, frente a 24,60 de Sammer y 23,45 de Andino. Sammer-Mestre proponía unas 300.000 toneladas anuales y no ofrecía aportación económica ni subida de tasa. Boluda promete invertir 39 millones y mover 1,3 millones de toneladas anuales entre 2028 y 2032. Expertos consultados no se cuestionan si Mestre merecía ganar o no, sino «cuánto de esos 1,3 millones de toneladas depende de un socio que el Gobierno todavía no ha autorizado, y qué pasa si lo veta».