

Revista de Prensa
Del 09/11/2021 al 10/11/2021



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
---	-------	-------	---------	------

NOTICIAS DE IEF

1	10/11/2021	MSN España	La empresa española vaticina que el BCE subirá los tipos en 2023	Digital
---	------------	------------	--	---------

ASOCIACIONES TERRITORIALES

2	10/11/2021	Cinco Días, 1,3	Los empresarios urgen el Corredor Mediterráneo para la recuperación	Escrita
3	10/11/2021	La Opinión de Murcia, 6	Frente común para reivindicar el Corredor Mediterráneo	Escrita
4	10/11/2021	El Periódico Mediterráneo, 50	Mediterráneo y BBVA abordarán las claves de la llegada de los fondos europeos	Escrita
5	10/11/2021	El Periódico Mediterráneo, 7	Un atasco que dura 25 años	Escrita
6	10/11/2021	Información Alicante, 2-3	Algeciras	Escrita
7	10/11/2021	Información Alicante, 4	Un impacto de 1,71 euros por cada euro	Escrita
8	10/11/2021	Información Alicante, 34	Corredor Mediterráneo: un atasco que dura 25 años	Escrita
9	10/11/2021	Levante EMV Valencia, 6-7	El corredor mediterráneo cumple 10 años de prioridad sobre el papel	Escrita
10	10/11/2021	Las Provincias Valencia, 38	Los empresarios toman Madrid para pedir más celeridad en el corredor	Escrita
11	10/11/2021	La Verdad Cartagena, 3	Las grandes empresas vuelven a reivindicar el Corredor Mediterráneo	Escrita
12	10/11/2021	El Norte de Castilla Valladolid, 8	Fernández Sobrino, Premio Comunica	Escrita
13	10/11/2021	El Periódico de Cataluña, 1-3	El corredor del Mediterráneo, un atasco de 25 años	Escrita
14	10/11/2021	El Periódico de Cataluña, 4	Un impacto económico multiplicador	Escrita
15	10/11/2021	El Periódico de Cataluña, 27	Una apuesta para España	Escrita
16	10/11/2021	La Nueva Crónica, 28	Ignacio Fernández Sobrino y el Centro Camino de la Miranda, premios de la Empresa Familiar	Escrita
17	10/11/2021	El Periódico de España, 21	Corredor Mediterráneo: un atasco que dura 25 años	Escrita
18	10/11/2021	Cinco Días	Los empresarios temen retrasos en el Corredor Mediterráneo y presionan para tenerlo en 2025	Digital
19	10/11/2021	La Vanguardia	La plataforma Quiero Corredor muestra hoy en Ifema la complicidad de más de 1.000 empresarios	Digital
20	10/11/2021	El Confidencial	Los empresarios del Mediterráneo llevan a Madrid el atasco del corredor ferroviario	Digital
21	10/11/2021	Las Provincias	Los empresarios toman Madrid para pedir más celeridad en las obras del corredor	Digital
22	10/11/2021	La Nueva España	El corredor del Mediterráneo, un atasco de 25 años	Digital
23	10/11/2021	La Nueva España	El corredor del Mediterráneo, un impacto económico multiplicador	Digital
24	10/11/2021	Levante-emv.com	El corredor mediterráneo cumple 10 años de prioridad sobre el papel	Digital
25	10/11/2021	Levante-emv.com	Un impacto de 1,71 euros por cada euro	Digital
26	10/11/2021	Levante-emv.com	Corredor mediterráneo: un atasco que dura 25 años	Digital
27	10/11/2021	Faro de Vigo	El corredor del Mediterráneo, un atasco de 25 años	Digital
28	10/11/2021	Faro de Vigo	El corredor del Mediterráneo, un impacto económico multiplicador	Digital
29	10/11/2021	Faro de Vigo - Galego	O corredor do Mediterráneo, un atasco de 25 anos	Digital

30	10/11/2021	El Periódico de España	Corredor Mediterráneo: un atasco que dura 25 años	Digital
31	10/11/2021	timepost.es	Los empresarios del Mediterráneo llevan a Madrid el atasco del corredor ferroviario	Digital
32	10/11/2021	Diario Palentino	Premios EFCL a Fernández Sobrino y CIFP Camino de la Miranda	Digital
33	10/11/2021	Valencia Plaza	Más de 1.000 empresarios se citan en Madrid para reivindicar el avance del Corredor Mediterráneo	Digital
34	09/11/2021	El Periódico de Catalunya	Un atasco que dura 25 años	Digital
35	09/11/2021	20 Minutos	Un centenar de empresarios de la Región asistirá este miércoles al acto de reivindicación del Corredor Mediterráneo	Digital
36	09/11/2021	Cope	Diego Lorente: "El corredor del Mediterráneo genera el 45% del PIB español"	Digital
37	09/11/2021	Cope	Diego Lorente: "El Corredor del Mediterráneo generaría miles de empleos y aumentaría el PIB español"	Digital
38	09/11/2021	Diario Información	El enlace por alta velocidad del puerto y el aeropuerto: los grandes olvidados del Corredor Mediterráneo	Digital
39	09/11/2021	La Verdad	Murcia Un centenar de empresarios de la Región asistirá este miércoles al acto de reivindicación del Corredor Med...	Digital
40	09/11/2021	Tribuna de Palencia	La Fundación Empresa Familiar de Castilla y León premia al periodista Ignacio Fernández Sobrino y al Centro de Form...	Digital
41	09/11/2021	Intereconomía Valencia 107.1 FM	Lluís Bertomeu en El Intercafé: "El PSPV debe aprovechar la situación para ocupar más aún el centro político"	Digital
42	09/11/2021	ORM	Joan Amorós: "Esperamos que el Corredor Mediterráneo esté en marcha en 2025"	Digital
43	09/11/2021	Valencia Plaza	Un centenar de empresarios murcianos se une en Madrid a la iniciativa de AVE #QuieroCorredor	Digital
44	09/11/2021	MurciaEconomía.com	El Corredor Mediterráneo se atasca en la Gran Vía de Madrid	Digital
45	09/11/2021	Cuatro	Todo es Mentira	TV
46	10/11/2021	Onda Cero	Más de Uno	Radio
47	10/11/2021	RNE 1	Las Mañanas	Radio
48	10/11/2021	Cadena SER	Hoy por Hoy	Radio
49	09/11/2021	Cope	Herrera en Cope	Radio

FISCALIDAD

50	10/11/2021	Expansión, 30	ERC exige a Sánchez endurecer la fiscalidad del ahorro a las rentas altas	Escrita
51	10/11/2021	Cinco Días, 1,26	La reforma de la plusvalía llega hoy con miles de liquidaciones en el limbo	Escrita
52	10/11/2021	El Diario Vasco Burunt, 18	Visto bueno a la modificación de las ordenanzas fiscales para el año 2022	Escrita
53	10/11/2021	El Correo Vizcaya, 32	Los empresarios vascos defienden el mayor atractivo fiscal de Madrid frente a Euskadi	Escrita
54	10/11/2021	La Nueva España Centro, 16	La negociación de la reforma del Estatuto tropieza contra la propuesta fiscal de Foro	Escrita
55	10/11/2021	Faro de Vigo, 38	Notarías y gestorías, al borde del colapso por el impuesto de plusvalía	Escrita
56	10/11/2021	El Mundo	Montero o revienta	Digital
57	09/11/2021	La Razón	Hachazo al bolsillo de los catalanes: la Generalitat prevé un aumento de 588 millones en impuestos en 2022	Digital
58	09/11/2021	Intereconomía	Caballero califica ahora de ley de abuso el anterior impuesto de plusvalía aprobado cuando era ministro de Felipe G...	Digital
59	09/11/2021	Diario Siglo XXI	Tributación de operaciones con criptomonedas, por Asepro Carthago	Digital
60	09/11/2021	Cuatro	CUATRO AL DIA	TV
61	09/11/2021	ETB Sat	TELEBERRI 2	TV

AYUDAS EUROPEAS

62	10/11/2021	El Economista, 35	La Generalitat prevé gastar un 17% más por fondos estatales y de la UE	Escrita
63	10/11/2021	Vozpópuli	El Banco de España espera que la ejecución de los fondos europeos se triplique en 2022	Digital
64	09/11/2021	Libertad Digital	Los fondos europeos y el escándalo de los Presupuestos catalanes	Digital
65	09/11/2021	El Español	Pedro Sánchez recala este domingo en Benidorm tras dejar a la ciudad fuera de los fondos Next Generation	Digital
66	09/11/2021	La 1	La Hora de La 1	TV

SOSTENIBILIDAD

67	10/11/2021	El Economista Transporte y Movilidad, 18-19	El ferrocarril, aliado clave de la movilidad sostenible	Escrita
----	------------	---	---	---------

PERSPECTIVAS ECONÓMICAS

68	10/11/2021	Expansión, 2	La UE eleva las dudas sobre la recuperación Cuentas disparatadas para 2022 en Cataluña	Escrita
69	10/11/2021	El Economista, 1,32	España se convierte en el mayor lastre de la recuperación	Escrita
70	10/11/2021	El Economista, 1,4	¿Pueden crecer el empleo y la recaudación más que el PIB?	Escrita
71	10/11/2021	Cinco Días, 1,18	La hucha de las pensiones rentó el 3,6% de media en 15 años	Escrita

ACTUALIDAD POLÍTICA Y ECONÓMICA NACIONAL

72	10/11/2021	Expansión, 29	Así es el modelo RED que planea el Gobierno para sustituir los ERTE	Escrita
73	10/11/2021	Expansión, 3	Argelia subirá el gas a España	Escrita
74	10/11/2021	Expansión, 32	Macron anuncia que Francia construirá centrales nucleares	Escrita
75	10/11/2021	El Economista, 7	Falta de conductores y carburantes dejan casi en colapso al transporte	Escrita
76	10/11/2021	El País, 46	Las ventas de pisos recuperan parte del terreno perdido durante la pandemia	Escrita

ACTUALIDAD POLÍTICA Y ECONÓMICA INTERNACIONAL

77	10/11/2021	Les Echos, 1-2	Covid, trabajo, nuclear: el "voluntarismo lúcido" de Macron	Escrita
78	10/11/2021	Negocios Portugal, 1,4-5	Más de la mitad del crédito está en sectores en crisis	Escrita
79	10/11/2021	Financial Times Reino Unido, 1-2	Crisis migratoria Polonia refuerza su frontera	Escrita
80	10/11/2021	Financial Times Reino Unido, 1	General Electric se dividirá en tres en el shalce-up más audaz del jefe Culp	Escrita
81	10/11/2021	Financial Times Reino Unido, 1	Denunciante de Facebook presiona a Reino Unido y la UE para frenar los daños en línea más estrictos	Escrita
82	09/11/2021	Wall Street Journal USA, 1,8	La represión de la tecnología china llega a SoftBank	Escrita
83	09/11/2021	Wall Street Journal USA, 1,6	Tesla se desliza mientras Musk Signals comparte venta	Escrita

NOTICIAS CORPORATIVAS DESTACABLES

84	10/11/2021	Expansión, 1,16-17	El nuevo CaixaBank echa a andar	Escrita
----	------------	--------------------	---------------------------------	---------

NOTICIAS DE IEF

 Este sitio utiliza cookies para análisis y para mostrar contenido y anuncios personalizados. Al continuar navegando por este sitio, acepta este uso. [Más información](#)

[Inicio](#) [Noticias](#) [El Tiempo](#) [Entretenimiento](#) [Deportes](#) [e-sports](#) [Más >](#)

 dinero

buscar en la web

Anterior

Siguiente

La empresa española vaticina que el BCE subirá los tipos en 2023

 Vozpópuli | Hace 23 horas | Alberto Ortín



Los empresarios españoles dan prácticamente por hecho que el **Banco Central Europeo** subirá los tipos de interés en 2023. Y advierten que España, especialmente, sufrirá la medida.

Distintas fuentes consultadas por este diario en algunos de los principales grupos de representación empresarial en España -el **Círculo de Economía**, la **CEOE**, el **Instituto de la Empresa Familiar**-, y también entre analistas de fondos internacionales, consideran que la medida será inevitable ante una posible persistencia de factores como la fuerte inflación.

El Banco Central Europeo **ha negado estar preparando una subida de los tipos**, e insiste en que sólo se aplicaría en el supuesto de que la subida de la inflación fuera consistente y duradera.

En España los precios subieron en octubre, respecto al año pasado, un 5,5%, la mayor cota alcanzada en 29 años

Aunque el organismo presidido por **Christine Lagarde**, cuya principal función es precisamente la de mantener la estabilidad de los precios en la Unión Europea, **sostiene todavía que la actual situación de fuerte inflación es coyuntural**, cada vez más voces avisan de que esta puede prolongarse más de lo esperado.

"Primero subirá los tipos de interés Estados Unidos, y un año después lo hará Europa", vaticinan fuentes consultadas en el Círculo de Empresarios. "**La posición de Alemania** será fundamental en la toma de esta decisión, y habrá que ver como lo gestiona el país tras la salida de Merkel", apuntan.

"Todo depende de como se comporte la inflación", indican fuentes de la CEOE. "Si se mantiene más de lo previsto no habrá otro camino que una subida de tipos", añaden. "En ese caso, **España, al ser una economía fuertemente endeudada, lo sufrirá especialmente**", advierten en la patronal empresarial española.

La Reserva Federal ha iniciado la rebaja de programas de compra de deuda y el Banco de Inglaterra ha dado señales de preparar una subida de tipos

"**Sobre los tiempos de una subida de tipos de interés en la Unión Europea hay que ser cautos, en 2023, 2024, 2025...**", apuntan fuentes del Instituto de la Empresa Familiar.

"La fuerte inflación actual, la crisis de suministros... Pueden ser factores derivados de los efectos de la pandemia; la economía mundial ha estado parada y es normal que lleve tiempo recomponerlo todo, se están produciendo cambios profundos en el mercado laboral... Tampoco sería deseable precipitarse en la toma de decisiones en política monetaria", comentan las mismas fuentes del potente lobby familiar presidido por **Marc Puig**.

Otros grandes bancos centrales ya han iniciado una rebaja de los sistemas de apoyo financiero inyectados en las economías para paliar los efectos de la crisis sanitaria, lo que podría anticipar una próxima subida de tipos.

En Estados Unidos y en Alemania la inflación ha superado el 4,4%, un nivel desconocido desde hace décadas

La **Reserva Federal** comunicó el miércoles su decisión de **reducir la compra de deuda (tapering)**, recortando en 15.000 millones de dólares al mes las cantidades que ha ido asumiendo.

El **Banco de Inglaterra** ya ha dado muestras de estar preparando una primera subida de tipos de interés, aunque en la última reunión de la entidad, la pasada semana, se decidió posponer la medida.

En la zona euro, **la inflación general ha escalado hasta el 4,1 % interanual** -nivel solo alcanzado en 2008 desde que existe el euro-, y hasta el 4,5 % en **Alemania**, algo que no se veía en el país desde el periodo de la reunificación.

En **España**, el Índice de Precios de Consumo (IPC) adelantado subió en octubre **hasta el 5,5 %**, su nivel más alto en 29 años. En **Estados Unidos**, la inflación ha llegado al 4,4 % interanual, **máximos en casi tres décadas**.

A mediados del pasado mes de septiembre, el diario *Financial Times* (FT) publicó una información que apuntaba a una próxima subida de tipos del BCE, algo que rápidamente fue desmentido por el organismo europeo.

Lo que es bueno para los riñones es malo para el hígado, y lo que es malo para los riñones es bueno para el hígado, dice Luis de Guindos

El periódico británico publicó que los inversores están valorando una subida de tipos para finales de 2023, **dada la existencia de unas perspectivas de inflación a más largo plazo en el BCE**, algo que el economista jefe del banco, **Philip Lane**, habría comentado "en una llamada privada con los economistas de los bancos alemanes, según dos fuentes involucradas en las conversaciones".

El mismo día que *Financial Times* publicó dicha información, desmentida por el BCE, se publicó también una entrevista con el vicepresidente del organismo europeo, el español **Luis de Guindos**, en el diario holandés *Het Financieele Dagblad*.

"Si los europeos necesitan tipos negativos para impulsar la economía y conservar sus puestos de trabajo, se ayuda así a una parte importante de la sociedad", **declaró en esa entrevista**. "Como dijo una vez un Ministro de Hacienda español, lo que es bueno para los riñones es malo para el hígado, y lo que es malo para los riñones es bueno para el hígado. Necesitas buscar un equilibrio", añadió De Guindos.

La inflación es ahora el principal problema que las empresas reflejan en sus resultados, destaca el analista Olivier de Berranger

Pero el exMinistro español de Economía también **sugirió en la misma entrevista que la política de tipos bajos no tiene por qué ser inamovible**.

"Las fuerzas estructurales que han estado en la raíz de los bajos tipos de interés, como la globalización, la digitalización y los desarrollos demográficos, están evolucionando. ¿Qué consecuencias tendrá la pandemia a largo plazo? **Creo que la globalización está empezando a declinar y que las cadenas de suministro ya no están tan dispersas como antes**", explicó.

La paciencia del BCE

Olivier de Berranger, director de gestión de activos en **La Financière de l'Echiquier (LFDE)**, una de las mayores gestoras de fondos de inversión independientes de Francia, subraya que la inflación de la zona euro "se mueve en cotas que no se registraban desde hacía trece años; si nos fijamos en las perspectivas a largo plazo de los mercados, evidenciadas en los swaps de inflación a cinco años, la inflación se sitúa por encima del objetivo del 2 % fijado por el BCE".

La paciencia del BCE con la inflación contrasta con la de otros bancos centrales", apunta Martin Wolburg, de Generali

Para las empresas, apunta, **"la inflación es ahora la principal preocupación**, en los resultados publicados por las compañías del índice Sotbx 600, el problema de la inflación se cita un promedio de tres veces en cada publicación, algo que no ocurría desde 2007".

"Cabe preguntarse, pues, si el Banco Central Europeo está errando en sus apreciaciones en relación con la naturaleza más estructural de esta ola inflacionista", concluye Berranger.

"Dudamos de que se cumplan los criterios marcados por el BCE para subir los tipos de interés, incluso con la senda de inflación ajustada al alza. Sin embargo, aumenta el riesgo de que el BCE se vea obligado a actuar antes", considera **Martin Wolburg**, Senior Economist de **Generali Investments**.

"Mientras que en la anterior conferencia de prensa la presidenta Lagarde afirmó que el BCE estaba 'bastante lejos de subir los tipos de interés', en esta última sólo mencionó que las condiciones para subir los tipos de interés oficiales no se cumplían en la actualidad", indica Wolburg. **"La paciencia del BCE con respecto a la inflación contrasta claramente con la de otros bancos centrales y tendrá que justificar cada vez más su posición"**, advierte.

[Ir a MSN Inicio](#)

MÁS DE VOZ POPULI

•



Iberdrola exige a Sidenor una bajada de los precios del acero para las fábricas españolas



[Vozpópuli](#)

• **Francia exigirá una tercera dosis contra la covid para mayores de 65 años**



[Vozpópuli](#)

•



La lava cae con mayor profusión a Los Guirres y se unen frentes de coladas



[Vozpópuli](#)



[Vozpópuli](#)

[Ver el sitio completo](#)

[Inicio](#) [Noticias](#) [El Tiempo](#) [Entretenimiento](#) [Deportes](#) [e-sports](#) [Dinero](#) [Motor](#) [Estilo](#) [Bienestar](#) [Recetas](#) [Viajes](#) [Vídeo](#)

ASOCIACIONES TERRITORIALES

Los empresarios urgen el Corredor Mediterráneo para la recuperación



Vicente Boluda, José I. Goirigolzarri y Juan Roig, en un encuentro de apoyo al Corredor Mediterráneo.

[/ Impulso](#). Un millar de ejecutivos presionan hoy en Madrid a favor de la infraestructura / [Aviso](#). Los retrasos en el tramo de Almería encienden alarmas / [Fondos](#). Los Presupuestos de 2022 reservan para las obras 1.529 millones —[P3](#). [Editorial P2](#)

Pasillo ferroviario clave

Los empresarios exigen impulso al Corredor Mediterráneo para tenerlo en 2025

Un millar de ejecutivos presionan hoy en Madrid a favor de la infraestructura

Raquel Sánchez trasladará el compromiso del Gobierno

JAVIER F. MAGARIÑO
MADRID

Muy pocas o quizás ninguna infraestructura en España ha concitado tanto respaldo empresarial como lo ha hecho el Corredor Mediterráneo de ferrocarril. La presión al Gobierno para la agilización de las obras es máxima, y esta mañana corresponderá a la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, amansar las aguas ante el desasosiego de más de un millar de representantes de empresas, esencialmente de Andalucía y todo el Levante español. Anteriores ministros de la obra pública, como José Luis Ábalos e Íñigo de la Serna, ya insistieron en que el corredor estaba en su recta final y que contaba con respaldo del Gobierno. Pero se avistan retrasos.

El movimiento Quiero-Corredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), celebra esta mañana en Madrid un nuevo congreso, el quinto, en el que se ofrecerá información sobre el grado de avance. De esta iniciativa, cuyo objetivo es influir en la agenda política, forman parte presidentes como Juan Roig (Mercadona), José Ignacio Goirigolzarri (CaixaBank), Vicente Boluda (Boluda Corporación Marítima), Eduardo Baamonde (Cajamar), Carlos Barrasa (BP España), Antonio Arias (Vectalia), Héctor Colonques (Porcelanosa), José García Carrión (J. García Carrión), Clemente González (Alibérico), Fernando Roig (Pamesa), Adolfo Utor (Balearia), Pedro López (Chocolates Valor) o José Tarradellas (Casa Tarradellas), entre otros.

Los ánimos siguen caldeados. El lema del encuentro es *España está perdiendo el tren*, y en el número 30 del céntrico paseo de la Castellana de Madrid se aprecia desde hace días una



gran lona en la que se denuncia el retraso de 25 años que acumula el desarrollo de este pasillo paralelo a la costa Mediterránea. A lo largo de 1.300 kilómetros conectará, en ancho europeo, Algeciras (Cádiz) con la frontera francesa.

En el primer examen del año al avance de los trabajos, en julio, se puso de manifiesto que se esperan retrasos especialmente en el área de Almería, con lo que la finalización podría saltar del deseado 2025 al menos hasta 2026.

Algunos puntos conflictivos desde el punto de vista técnico se encuentran en la confluencia de la plataforma de doble vía entre Valencia y Castellón; en el saturado túnel de la Serrera, y en la estación del Norte de Valencia. Otras actuaciones pendientes son el tramo Murcia-Cartagena, el bypass del Reguerón y el Almería-Granada.

Sí está en ejecución el segmento de vía entre Lorca

y Pulpis (34 meses de obras y 200 millones de presupuesto), perteneciente a la conexión entre Murcia y Almería. Y concluyeron el pasado invierno los trabajos en el tramo de AVE Monforte del Cid-Elche-Orihuela, conectado ya con Madrid y a expensas de la entrada en Murcia con obras presupuestadas en 1.500 millones. A corto plazo vienen la implantación del ancho internacional entre Castellón y Vandellós, o los soterramientos en Murcia y en Valencia.

Más de 22.000 millones Además de la ministra Sánchez, se espera la intervención del presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios, Vicente Boluda; del presidente de CaixaBank, José Ignacio Goirigolzarri, y del economista Fernando Triás de Bes. También respaldarán el evento el presidente de CEOE, Antonio Garamendi, y José Luis Bonet, presidente de Cámara Española.

Maquinaria y trabajadores en uno de los tramos del Corredor Mediterráneo.

Los retrasos en el tramo de Almería alertan a los defensores de la obra

El proyecto de los Presupuestos Generales reserva 1.529 millones para el corredor

El denominador común de las intervenciones será la necesidad de un fuerte impulso para la finalización del corredor en el plazo establecido. Para entonces, la inversión habrá superado los 22.000 millones. En anteriores eventos se ha defendido que la concepción radial de la red ferroviaria, con centro neurálgico en Madrid, debe complementarse con un desarrollo circular tanto para el transporte de viajeros como de mercancías. El presidente Boluda ha insistido en los últimos tiempos en que el Corredor Mediterráneo "es clave para la competitividad, la generación de riqueza y la creación de empleo en toda España".

Los Presupuestos Generales del Estado en este 2021 incluyen 1.982 millones de inversión para esta infraestructura, doblándose los 975 millones consignados en 2018. Ya en el proyecto de Presupuestos para 2022, la partida para el corredor es de 1.529 millones.

Un catalizador para el PIB

► **Ventajas.** Desde el punto de vista de la movilidad, el corredor conecta al 50% de la población española con Europa. En cuanto a su impacto económico, estudios realizados por AVE indican que haría crecer el PIB español en un 2,2%. La infraestructura incentivará el transporte de carga en ferrocarril y conectará con puertos y aeropuertos. Otras derivadas son menores costes de transporte y mayor facilidad para las exportaciones.

► **Asignatura pendiente.** Solo un 4% de las mercancías que circulan por España lo hacen a bordo del tren, frente al 18% de la media europea. Conseguir un mayor peso del modo ferroviario es una asignatura pendiente del Gobierno, máxime ante el imperativo de rebajar las emisiones de CO₂.

► **Barreras.** Además de la notable influencia del transporte por carretera, el escaso tráfico ferroviario de carga se explica por la histórica desconexión entre los puertos y la red de Adif, así como por la existencia de una red de ancho ibérico con difícil interacción más allá de las fronteras españolas.

Frente común para reivindicar el Corredor Mediterráneo

► Un centenar de empresarios de la Región participa hoy en Madrid en un acto para reclamar la culminación del proyecto en 2025

EFE
 ■ Un centenar de empresarios de la Región de Murcia se desplazará hoy a Madrid para participar en un nuevo acto de reivindicación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo, enmarcado en la iniciativa #QuieroCorredor, que tendrá lugar en Ifema, el recinto ferial de la capital de España. El movimiento #QuieroCorredor es una iniciativa empresarial y social impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este

eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes. La jornada comenzará a las 10 horas con una foto empresarial en el número 30 de Castellana, donde se ha colocado una lona relativa al acto y a la reivindicación que lo motiva. El acto propiamente dicho tendrá lugar en Ifema a las 12.30 horas y contará con la presencia también del presidente de la Comunidad, Fernando López Miras.

Al frente de la delegación empresarial murciana estará el presidente de Croem, José María Albarracín.



Acto celebrado el año pasado por el Corredor Mediterraneo en Valencia.

GERMÁN CABALLERO

Se informará del grado de ejecución de la obra, la revisión de avances y los compromisos que todavía están pendientes

La confederación empresarial regional ha participado en todos los

eventos del movimiento #QuieroCorredor, que en los últimos cinco años ha celebrado encuentros en todas las regiones del Arco Mediterráneo con la participación de empresarios y de la sociedad en general.

El propio Albarracín ha defendido siempre que el proyecto del Corredor Mediterráneo es «irrenunciable» para la Región de Murcia. Desde la Croem reivindican su importancia «estratégica y vital» para

la «vertebración del Arco Mediterráneo, que concentra más de la mitad del tejido productivo nacional y de la población española», como así se ha subrayado en los múltiples actos empresariales celebrados. Desde la confederación recuerdan que la Región puede configurarse como uno de los nodos logístico-portuario más importantes de España por su condición de puerta con el norte de África.

Jornada BBVA

Mediterráneo

BBVA

TRANSICIÓN HACIA MODELOS DE NEGOCIO MÁS SOSTENIBLES

Mediterráneo y BBVA abordarán las claves de la llegada de los fondos europeos

El evento será el 16 de noviembre, a las 18.00 horas, en el hotel Intur de Castelló

Debatirán Salvador Serrano, José Latorre, César González y Vicente Ripollés

ADRIÁN BACHERO
 abacherosanchez@epmediterraneo.com
 CASTELLÓN

Fondos europeos: eficiencia energética y recuperación empresarial. Este es el título de la nueva jornada que prepara BBVA. La llegada de los fondos europeos Next Generation EU (NGEU) va a suponer un importante incremento de las subvenciones que, ministerios, comunidades autónomas y entidades locales van a poner a disposición del tejido empresarial español para revertir la coyuntura actual en la que el incremento de los costes energéticos ha puesto en jaque a toda la industria nacional.

Para realizar un análisis de todo ello, la entidad bancaria, junto al periódico **Mediterráneo**, reunirá a expertos el próximo día 16 de noviembre, a las 18.00 horas, en el hotel Intur de Castelló.

La convocatoria empresarial contará con la presencia del director de zona de BBVA en Castellón, Luis Foix, que será el encargado de dar la bienvenida a los presentes.

Tras él, será el turno de la mesa de expertos, que estará integrada por el jefe del departamento de Eficiencia Energética del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (Ivace), José Vicente Latorre; el secretario provincial de la Comunitat Valenciana (CEV-Castellón), Salvador Serrano; el técnico del área de Sostenibilidad de Porcelanosa Grupo, Vicente Ripollés; y el especialista en Sostenibilidad de BBVA de Castellón y Valencia, César González.

ESFERA EMPRESARIAL // Al acto, que contará con un aforo aproximado de 80 personas, se congregarán empresarios y CEO de empresas de la provincia de Castellón, así como representantes de organizaciones empresariales de la provincia, como la Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana, la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), Ascer, Asociex, Indes, Ashotur, Cámara de Comercio... Tras las intervenciones de la mesa de expertos habrá un turno



La transición hacia modelos de negocio más sostenibles es una prioridad en los últimos años. En la imagen, placas solares instaladas en la Ciutat de la Justícia.

los participantes en la mesa de debate



J. V. LATORRE
JEFE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL IVACE



SALVADOR SERRANO
SECRETARIO PROVINCIAL DE LA CEV-CASTELLÓN



VICENTE RIPOLLÉS
TÉCNICO SOSTENIBILIDAD DE PORCELANOSA GRUPO



CÉSAR GONZÁLEZ
ESPECIALISTA EN SOSTENIBILIDAD DE BBVA

de preguntas para que los asistentes trasladen todas sus dudas sobre los principales ejes del motor de recuperación empresarial.

Uno de los principales objetivos que persigue la jornada es debatir sobre la importancia de apostar por la eficiencia energética empresarial en los negocios: rentabilidad versus sostenibilidad. Además, también se pretende concienciar a las empresas y pymes de que el momento es ahora, ya que la llegada de los fondos europeos son una oportunidad única para que las empresas apuesten por su transición energética. Es por ello que durante las intervenciones de

El objetivo: debatir sobre la importancia de apostar por la eficiencia energética en las empresas

los participantes se citarán casos prácticos de eficiencia energética y de oportunidad que suponen los fondos europeos y algunas de las soluciones reales e innovadoras que existen antes este panorama.

COBERTURA // La sesión del hotel Intur contará con una amplia cobertura multiplataforma a través de la página web de **Mediterráneo** y sus redes sociales (Facebook, Twitter e Instagram, entre otras). Además, el rotativo castellanense también recopilará en su edición en papel todas las claves aportadas durante la jornada y las imágenes de los protagonistas. ≡

PROGRAMA

18.00
Introducción por parte del Periódico Mediterráneo

18.05
Bienvenida institucional a cargo de Luis Foix, director de zona de BBVA de Castellón

18.10
Mesa de expertos compuesta por:

> José Vicente Latorre, Jefe del Departamento de Eficiencia Energética del IVACE (Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial)

> Salvador Serrano, Secretario provincial de CEV-Castellón de la Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana

> Vicente Ripollés Capella, Técnico del área de Sostenibilidad de Porcelanosa

> César González Venegas, especialista en sostenibilidad de BBVA Castellón y Valencia

Moderación por parte del Periódico Mediterráneo

19.00
Preguntas de los asistentes mediante tarjetas durante la sesión coordinado por el moderador

19.30
Despedida

Editorial

La opinión del diario se expresa solo en los editoriales.
Los artículos exponen posturas personales.

Un atasco que dura 25 años

Este miércoles, un millar de empresarios van a acudir a Ifema, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir a las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. Una infraestructura que acumula décadas de retraso y que si ya era imprevisible hace 25 años, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la UE.

Hace más de 70 años, el Banco Mundial y el Club de Roma aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entraran turistas y salieran mercancías. La respuesta de la dictadura fue hacer una autopista de pago. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular. Desde la huerta murciana hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, este corredor ha sido durante décadas motor económico de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, cítricos, muebles, etc.) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, este pulmón económico ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo, pagar la infraestructura que utilizaba y ha-

La conclusión del corredor mediterráneo es una urgencia para cumplir con la reducción de emisiones y ganar competitividad

cer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90 a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfavorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido. No se trata, pues, de juzgar el pasado, sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, el corredor mediterráneo es una urgencia que no puede esperar. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por una apuesta firme por el transporte ferroviario, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también para ganar competitividad y conectividad.

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos. No se trata de una pataleta autonómica ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. Se trata de un asunto de Estado, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es garantizar el progreso y la creación de riqueza, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio sino ante un acto de justicia tal como la definió **Aristóteles**: tratar diferente a los diferentes.

LA INFRAESTRUCTURA MÁS ESPERADA ▶ CRÓNICA DE UNA REIVINDICACIÓN HISTÓRICA

El enlace por alta velocidad del puerto y el aeropuerto: los grandes olvidados del Corredor Mediterráneo

▶ Mil empresarios de toda España llevan este miércoles la protesta a Madrid para exigir al Gobierno que dé el impulso definitivo a una infraestructura estratégica para la Comunidad Valenciana que acumula dos décadas de retraso

F.J.BENITO/L.BALLESTER

Alrededor de mil empresarios de toda España están citados a media mañana de este miércoles en el palacio de congresos de Ifema, en Madrid, para participar en el quinto chequeo anual del Corredor Mediterráneo, un examen en el que la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) fiscaliza el estado de las obras de la modernización de este eje ferroviario fundamental para la Comunidad Valenciana que, año tras año, va acumulando retrasos. Los chequeos arrancaron en 2014 por iniciativa de los empresarios Vicente Boluda y Juan Roig, que mantienen el pulso de una obra clave para apostar por la España radial, o, lo que es lo mismo, que no haya que pasar para todo por Madrid.

En estos últimos siete años se ha avanzado en lo que es dotar de ancho de alta velocidad al tramo València-Barcelona, tanto para pasajeros como carga, pero los mayores retrasos están en el tramo sur, de Alicante hacia Algeciras. En concreto, en lo que corresponde a la provincia, tres son las grandes asignaturas pendientes: la modernización del acceso al Puerto, que sigue en ancho del siglo XX, la electrificación de la red de cercanías Alicante-Murcia y el enlace ferroviario del aeropuerto con Alicante y Elche, aconsejado por la propia UE desde hace 21 años. El principal objetivo que se persigue es trabajar para que, en las infraestructuras en general y en las ferroviarias en particular, se complete la actual España radial con una circular, que conecte mejor a los territorios y haga más competitivo y próspero nuestro país.

La provincia de Alicante, ubicada, geográficamente, más o menos, en la mitad del llamado Corredor Mediterráneo, es, junto a Murcia y Almería, el territorio donde la construcción de este eje ferroviario va

más retrasada debido a que hasta ahora se ha apostado casi al cien por cien en el tramo València-Barcelona. En Alicante, el AVE que conecta la provincia con Madrid llegó en junio de 2013 y este año la alta velocidad también es una realidad con Elche y Orihuela. Un enlace que su concepción original no tenía nada que ver con el Corredor Mediterráneo, pero que desde hace tres años forma parte de un todo. ¿Retrasos y asignaturas pendientes del corredor con Alicante? La red de cercanías entre Alicante y Murcia (cerca de un millón de pasajeros al año si se electrificase), sigue en vía única y sin electrificar y no termina de licitarse el proyecto para enganchar el corredor al Puerto y el aeropuerto de Alicante-Elche/Miguel Hernández carece de un enlace ferroviario que la propia UE aconseja cuando las terminales aeronáuticas pasan de los 6 millones de pasajeros al año, cifra que se alcanzó en el año 2000.

La falta de una buena conexión ferroviaria del Puerto con Europa -la puesta en marcha de la línea Alicante-Londres es una anécdota importante, pero eso, un anécdota provoca unos sobrecostes de unos 15 millones de euros al año a las empresas exportadoras, que optan por la carretera, bien para llegar a los destinos o para llevar las mercancías a otros puertos como València o Algeciras. El contar con un buen enlace del Puerto en ancho internacional con el Corredor Mediterráneo sigue siendo, veintitún

años después, una de las grandes asignaturas pendientes del proyecto, tanto para el Ministerio de Fomento como para la propia CE, que fue la primera que dejó al Puerto fuera de las redes transeuropeas de transporte por su bajo nivel de movimiento de mercancías. Decisión que en los tiempos del Gobierno de Rajoy dejó sin enlace ferroviario a Alicante. Hoy se ha recuperado pero en unas condiciones que seguirá primando la exportación por Valencia.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, participará tam-

bién en el 5º Acto Empresarial por el Corredor Mediterráneo y Segundo Chequeo Semestral. Además de la ministra, durante el acto intervendrán el economista Fernando Trías de Bes, el presidente de CaixaBank, José Ignacio Goirigolzarri, y el presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) y de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda.

Igualmente, se realizará el segundo chequeo semestral de 2021, en el que se hará balance del estado de ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo y se identificarán las actuaciones y plazos pendientes para que la infraestructura esté acabada en los plazos establecidos.

La red de cercanías entre Alicante y Murcia sigue en vía única y sin electrificar, con trenes impulsados con diésel

El eje acaba de cumplir diez años como proyecto prioritario de la Unión Europea, destinado a jubilar la España radial

de planificaciones, discursos, buenas palabras, reivindicaciones y cambios de diseño que han lastrado la ejecución del eje ferroviario llamado a conectar los principales puertos españoles desde la frontera francesa hasta Algeciras.

Quizá la principal rémora para cualquier avance haya sido que este diseño transversal del eje ferroviario litoral se ha seguido ejecutando de forma radial. Con in-

Prioritario

El Corredor Mediterráneo acaba de cumplir diez años como eje prioritario de la Unión Europea. Un eje ferroviario litoral destinado a «jubilar» la España radial en favor de una red ferroviaria circular que supere los diseños de las infraestructuras con Madrid como el kilómetro cero de todos los medios de transporte. Aunque esta «prioridad» europea no ha pasado del papel tras una década



ANCHO INTERNACIONAL
 Hecho (línea azul sólida)
 Obras/pruebas (línea azul punteada)

ANCHO IBÉRICO
 Hecho (línea roja sólida)
 Obras/pruebas (línea roja punteada)

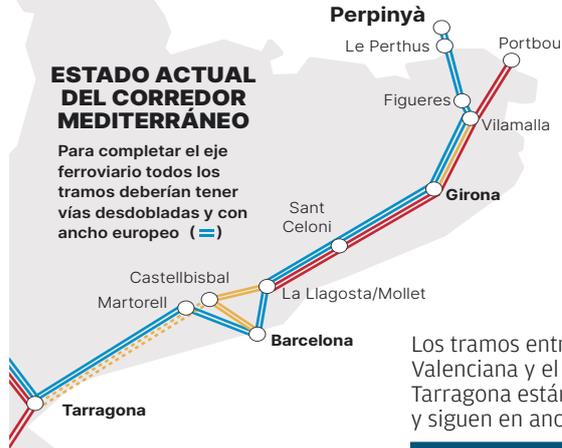
TERCER CARRIL
 Hecho (línea amarilla sólida)
 Obras/pruebas (línea amarilla punteada)



Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

ESTADO ACTUAL DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Para completar el eje ferroviario todos los tramos deberían tener vías desdobladas y con ancho europeo (=)



versiones por autonomías que han ido conectando algunas de las principales ciudades litorales con el centro de la península en líneas de alta velocidad, sólo para pasajeros, pero que no se ha completado de norte a sur o al revés, ni para los pasajeros ni para las mercancías. Esta mañana, los empresarios volverán a recordarlo.

Los tramos entre la Comunidad Valenciana y el sur de Tarragona están congestionados y siguen en ancho ibérico

CRONOLOGÍA

La planificación empezó en 1988

► La primera red transeuropea de transporte (RTE-T) se configuró en 1996 y se ha revisado en dos ocasiones: 2003 y 2011. Las primeras líneas de alta velocidad comenzaron a planificarse en España el 9 de diciembre de 1988 cuando el consejo de ministros aprobó «introducir el ancho de vía internacional en las líneas de nueva construcción para alta velocidad». Son veinticinco y treinta y tres años perdidos, respectivamente, para construir una infraestructura por el litoral que conectaría el 40% del PIB español y los principales puertos transeuropeos de primer orden: Barcelona, Tarragona, València, Cartagena y Algeciras.

Si han recibido la alta velocidad las principales ciudades del corredor mediterráneo como Barcelona (2008), Tarragona (2008), València (2010), Girona y Figueres (2013) y Alicante (2013) pero todas en su conexión con Madrid. Pero la ansiada conexión entre todas estas ciudades su continuidad hacia el sur aún sigue sin materializarse al sur de Tarragona.

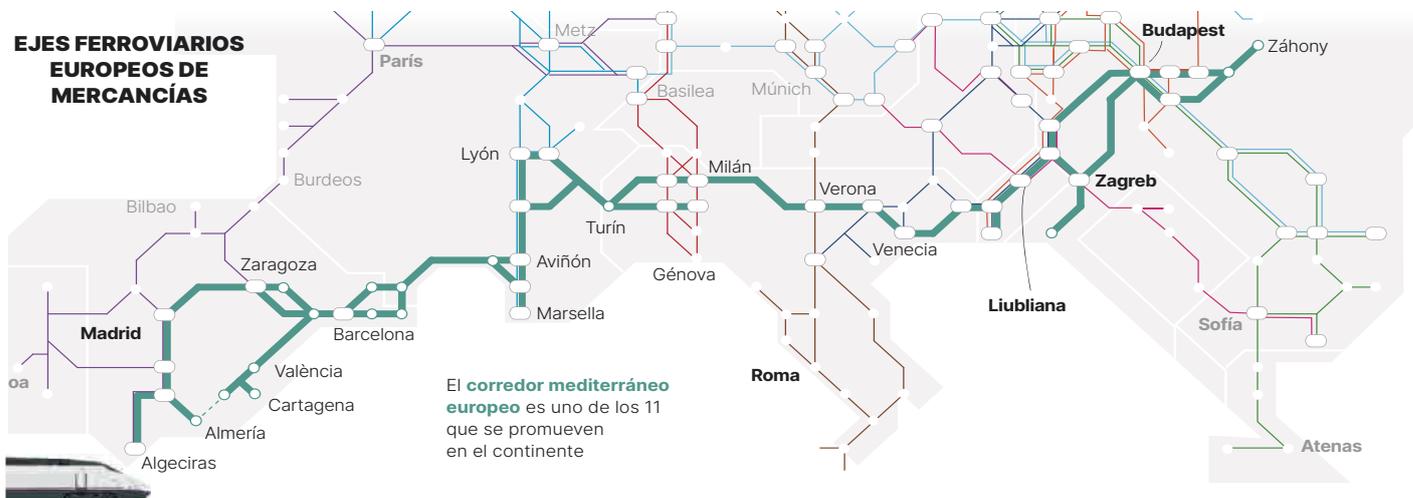
A partir de esta provincia, el corredor mediterráneo es una entelequía. Una retahíla de tramos congestionados y de ancho ibérico en la Comunidad Valenciana, con el patchwork del tercer hilo ralentizando todas las circulaciones entre València y Castellón. Un tramo de vía sin electrificar en Murcia y una quimera en Almería, Granada y Cádiz sólo visible en los «power point» que tanto criticaba la ministra de Fomento, Ana Pastor. Así siguen, pese a que la última fecha para la finalización de las obras dada por el Gobierno central, entonces por boca del ministro José Luis Ábalos fue el año 2025 algo que empieza a ser casi imposible de cumplir dado el retraso que acumulan los trabajos en todo el corredor ferroviario.



Imagen actual de la infraestructura ferroviaria de acceso al puerto de Alicante, la misma de mediados del siglo XX.

ALEX DOMÍNGUEZ

EJES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS



El **corredor mediterráneo europeo** es uno de los 11 que se promueven en el continente

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

LA INFRAESTRUCTURA MÁS ESPERADA ► EL TESTIMONIO DE LOS SECTORES MÁS AFECTADOS



AUTOMOCIÓN

Miguel Vilaplana

El de la automoción es el sector que más utiliza el ferrocarril. Pese a encontrarse por detrás del transporte marítimo y por carretera, el 14,3% de los traslados de vehículos acabados y de componentes se realizan a través de trenes de mercancías, sobre todo desde las fábricas a los puertos de embarque y a la inversa. De ahí que desde la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) se considere al Corredor Mediterráneo como una infraestructura estratégica, teniendo en cuenta que las plantas de Ford, Seat y Nissan se sitúan en esta cuenca.



CALZADO

M. V.

No sucede lo mismo con el calzado, que tiene en el ferrocarril un medio de transporte prácticamente testimonial, frente a la carretera, la vía marítima y la aérea. No obstante, el director general de la Federación de Industrias del Calzado Español (Fice), **Ismael Martínez**, opina que la entrada en servicio del corredor podría modificar este comportamiento, dado que el 80% de las exportaciones anuales del sector, cifradas en 2.600 millones de euros antes de la pandemia, tienen como destino Europa, y el tren se convertía en una alternativa atractiva para las empresas del área mediterránea.



JUGUETE

M.V.

Tampoco el juguete ha venido utilizando hasta el momento el ferrocarril para el

Un impacto de 1,71 euros por cada euro

David Navarro

Aunque los efectos más importantes del corredor mediterráneo son a medio y largo plazo, por la rebaja de costes en el transporte y la mejora de la competitividad que induce en las economías de toda el área, la propia construcción de la infraestructura también supone una importante inyección para la actividad en las cuatro autonomías que cruza: Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña. Así, un informe encargado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) señala que por cada euro invertido en esta infraestructura se genera un impacto de 1,71 euros en su tejido productivo, una cifra que se eleva a 2,14, si se calcula sobre el volumen efectivo de inversión. Por ejemplo, en el caso de la Comunidad Valenciana, se cifraba que la inversión inicial prevista hace una década, de 5.472 millones, generaría un impacto de 9.339 millones únicamente durante su construcción, algo trasladable al resto de territorios.



Más exportaciones y un aumento de visitantes

La puesta en marcha del corredor mediterráneo supondrá mejores conexiones para el 50% de la población española, tanto de pasajeros -lo que beneficiará al turismo-, como de mercancías. Así, en la web de Quiero Corredor, se estima que, si esta infraestructura estuviera en marcha a día de hoy, el tráfico de mercancías sería un 29% superior y a un precio más barato, lo que beneficiaría a multitud de sectores exportadores, como la automoción, el mueble, el calzado, el azulejo, la agricultura o la propia industria logística, entre otros.

transporte de sus mercancías, centrándose en la vía marítima para las largas distancias y la carretera para las más próximas. Con todo, el presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Juguetes (Aefj), **José Antonio Pastor**, considera que la situación podría variar, teniendo en cuenta que el 80% de las exportaciones, que ascienden a 673 millones, viajan a Europa, y que el principal centro productor se encuentra en la provincia de Alicante. El corredor también favorecería las visitas comerciales de clientes.



MUEBLE

M.V.

El mueble es un firme de-



LOGÍSTICA

M.V.

El sector que asiste con menor entusiasmo a la construcción del Corredor es el de la logística. Y es que el ferrocarril se convertirá en un competidor directo de la carretera, cuando hasta el momento apenas jugaba un papel testimonial. El secretario general de la Federación Valenciana del Transporte y Logística (FVET), **Carlos García**, señala que es muy complicado valorar el impacto, aunque ya avanza que tendrá cierta incidencia en los 25.000 camiones que trans-

porta. Además, el 68% de las exportaciones, cifradas en 2.300 millones de euros, viajan a Europa, por lo que también sería una buena vía de conexión.



AZULEJO

Maribel Amoriza

El sector cerámico español, concentrado en un 90% en el clúster de Castellón, exportó en el 2020, sobre todo a través de transporte marítimo y por carretera, mercancía por valor de 2.947 millones de euros, de los que 1.432, el 48,7%, tiene su destino en Europa. Desde la patronal Ascer, defensora radical de la necesidad del corredor mediterráneo, estiman que traerá consigo beneficios múltiples en forma de reducción de costes, más competitividad y eficiencia ambiental.



CÍTRICOS

M.A.

Por su parte, la citricultura produce en España hasta 7,5 millones de toneladas anuales en sus 300.000 hectáreas de cultivo situadas en un eje que arranca en Tarragona y acaba en Huelva, de las que el 50% están en la Comunidad Valenciana y el 41% en Andalucía, según datos del Comité de Gestión de Cítricos. El corredor mediterráneo es estratégico también para una actividad que vende en Europa el 93% de su cosecha, transportada en 174.000 camiones que cruzan la frontera cada año. Menor coste y mayor eficiencia serán las ventajas clave.



TURISMO

M. V.

En el lado opuesto al de la logística se encuentra el sector del turismo, que espera la finalización de las

fensor del corredor mediterráneo, todo y que en la actualidad tampoco hace un uso significativo del tren. Sin embargo, el sector considera que puede convertirse en una alternativa de extraordinaria importancia, y más en un contexto como el actual, en el que los costes de los fletes marítimos se han disparado. Así lo señala la directora general de la Federación Empresarial de la Madera y el Mueble de la Comunidad Valenciana (Fevama), **Amparo Bertomeu**, quien recuerda que los principales puertos de embarque para el sector están en Barcelona y Valen-

Corredor Mediterráneo: un atasco que dura 25 años

Editorial

Este miércoles, un millar de empresarios van a acudir a Ifema, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. Una infraestructura que acumula décadas de retraso y que si ya era incomprensible hace 25 años, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la UE.

Hace más de 70 años, el Banco Mundial y el Club de Roma aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entraran turistas y salieran mercancías. La respuesta de la dictadura fue hacer una

autopista de pago. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular. Desde la huerta murciana hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, este corredor ha sido durante décadas motor económico de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, muebles, etc.) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, este pulmón económico ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo, pagar la infraestructura que utilizaba y hacer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90 a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfavorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido como política de transferencia de rentas entre territorios.

No se trata, pues, de juzgar el pasado con los ojos del presente. Sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, el corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia que no puede esperar. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por una apuesta firme por el transporte ferroviario, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también para ganar competitividad y conectividad en tiempos de globalización.

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación que ha sustentado en datos, estudios y propuestas razonadas y razonables. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos, del Estado. No se trata de una pataleta autonómica ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. Se trata de un asunto de Estado, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es garantizar el progreso y la creación de riqueza, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio sino ante un acto de justicia tal como la definió Aristóteles: tratar diferente a los diferentes.

INFORMACIÓN

LA INFRAESTRUCTURA MÁS ESPERADA ▶ CRÓNICA DE UNA REIVINDICACIÓN HISTÓRICA

El corredor mediterráneo cumple 10 años de prioridad sobre el papel

▶ El eje ferroviario litoral fue declarado prioritario por la Unión Europea en 2011, pero sigue siendo una entelequia al sur de Tarragona ▶ Los empresarios vuelven a exigir la ejecución de la obra con un nuevo acto hoy de #Quierocorredor en Madrid

Laura Ballester
VALÈNCIA

■ El corredor mediterráneo acaba de cumplir diez años como eje prioritario de la Unión Europea. Un eje ferroviario litoral destinado a «jubilar» la España radial en favor de una red ferroviaria circular que supere los diseños de las infraestructuras con Madrid como kilómetro cero de todos los medios de transporte. Sin embargo, esta «prioridad» europea no ha pasado del papel a la realidad tras una década de planificaciones, discursos, buenas palabras, reivindicaciones y cambios de diseño que han lastrado la ejecución del eje ferroviario llamado a conectar los principales puertos españoles desde la frontera francesa hasta Algeciras.

La principal rémora para cualquier avance en esta década ha sido que este diseño transversal ha seguido ejecutándose de forma radial. El esfuerzo inversor del Gobierno central se ha destinado a conectar las principales ciudades litorales con el centro de la península en líneas de alta velocidad, sólo para pasajeros. Pero no se ha completado de norte a sur o al revés, ni para los pasajeros ni para las mercancías.

La primera red transeuropea de transporte (RTE-T) se configuró en 1996 y se ha revisado en dos ocasiones: 2003 y 2011. Las primeras líneas de alta velocidad comenzaron a planificarse en España el 9 de diciembre de 1988 cuando

del consejo de ministros aprobó «introducir el ancho de vía internacional en las líneas de nueva construcción para alta velocidad». Son 25 y 33 años de planificación, respectivamente, de tiempo perdido para construir una infraestructura por el litoral que conectará el 44,5% del Producto Interior Bruto (PIB) español y europeo que suponen el 66% del PIB europeo. Además de dar servicio a los principales puertos transeuropeos de primer orden: Barcelona, Tarragona, València, Cartagena y Algeciras.

Conexiones con Madrid

Esta ejecución radial ha permitido que las principales ciudades del corredor mediterráneo ya cuenten con líneas de alta velocidad en servicio como Barcelona (desde 2008), Tarragona (2008), València (2010), Girona y Figueras (2013), Alicante (2013) y Granada (2019), pero todas en conexión con Madrid. La ansiada conexión entre todas estas ciudades y su continuidad a Algeciras sigue sin materializarse al sur de Tarragona.

Al sur del Ebro, el corredor mediterráneo es una entelequia. Una retahíla de tramos congestionados por todo tipo de circulaciones y de ancho ibérico en la Comunitat Valenciana, con el *patchwork* del tercer hilo -permite circulaciones de trenes de ancho internacional (1.435 mm) y ancho ibérico (1668 mm) -ralentizando todas

Los empresarios del arco mediterráneo cumplen cinco años de batalla con un nuevo acto en Ifema

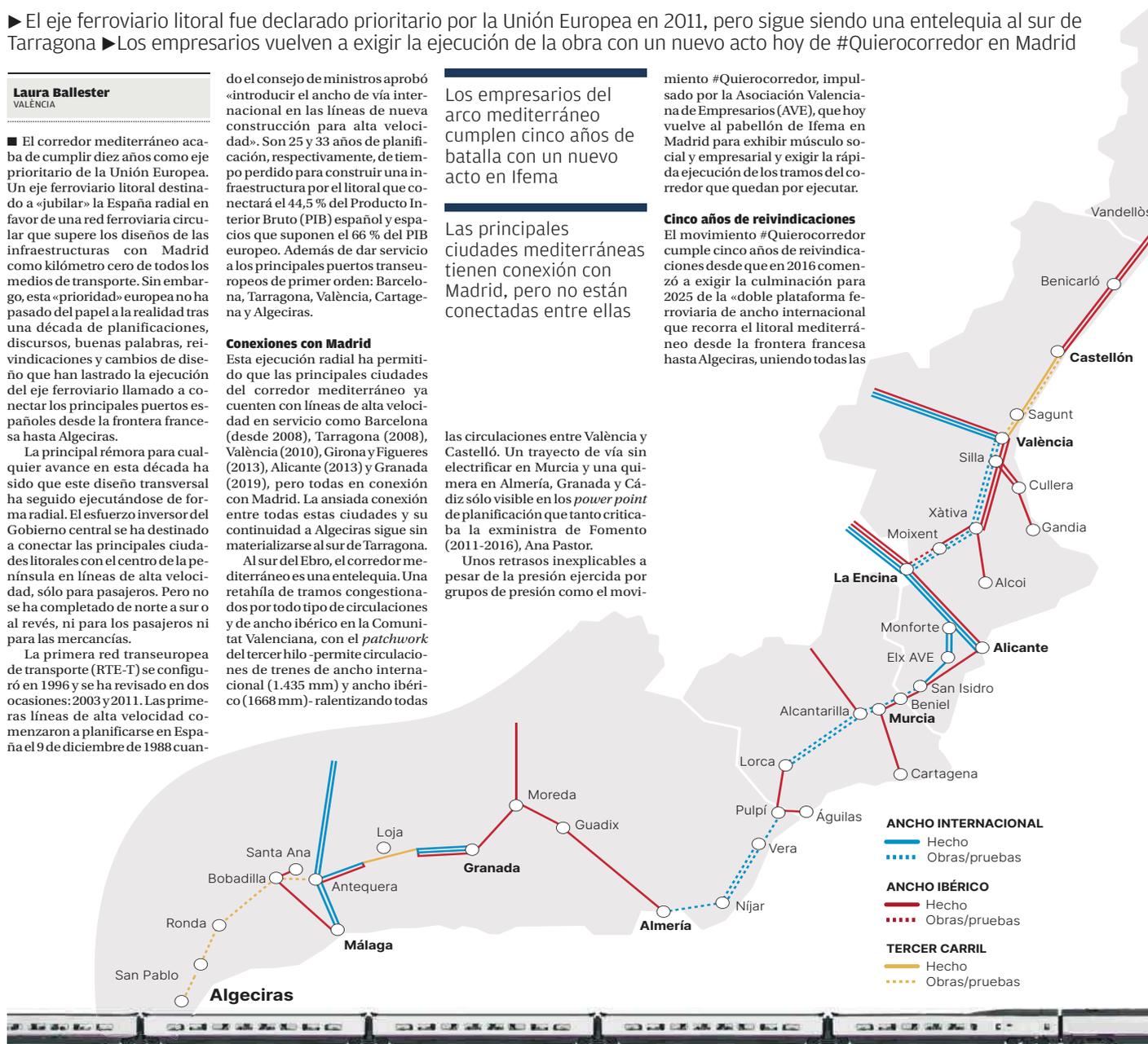
Las principales ciudades mediterráneas tienen conexión con Madrid, pero no están conectadas entre ellas

las circulaciones entre València y Castelló. Un trayecto de vía sin electrificar en Murcia y una quimera en Almería, Granada y Cádiz sólo visible en los *power point* de planificación que tanto criticaba la exministra de Fomento (2011-2016), Ana Pastor.

Unos retrasos inexplicables a pesar de la presión ejercida por grupos de presión como el movimiento #Quierocorredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), que hoy vuelve al pabellón de Ifema en Madrid para exhibir músculo social y empresarial y exigir la rápida ejecución de los tramos del corredor que quedan por ejecutar.

Cinco años de reivindicaciones

El movimiento #Quierocorredor cumple cinco años de reivindicaciones desde que en 2016 comenzó a exigir la culminación para 2025 de la «doble plataforma ferroviaria de ancho internacional que recorra el litoral mediterráneo desde la frontera francesa hasta Algeciras, uniendo todas las



Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

ESTADO ACTUAL DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Para completar el eje ferroviario todos los tramos deberían tener vías desdobladas y con ancho europeo (E)



El ferrocarril en la 'era Glasgow'
Más demanda, eficiencia y apuesta por el hidrógeno

Sara Ledo MADRID

► Solo en torno al 7% de los pasajeros y del 11% de las mercancías viajan en ferrocarril, según datos del Ministerio de Transportes. En plena 'era Glasgow' de transición energética, el objetivo del Gobierno es impulsar la demanda, en detrimento del coche y del avión, mientras el sector busca alternativas tecnológicas más eficientes. El primer paso será la implantación de un sistema de peajes o pago por uso de las carreteras en 2024 que, junto a un futuro impuesto al diésel, busca desincentivar el coche. También, suprimir los vuelos cortos de menos de 2,5 horas e imponer una tasa de viajero frecuente o impuestos sobre los billetes según la cercanía del destino, como propone el Ejecutivo en la estrategia 'España 2050'. Mientras, Adif continúa la electrificación de las vías y los fabricantes mejoran la eficiencia de las máquinas (fibra de carbono para reducir el peso, por ejemplo) e impulsan el hidrógeno como sustituto del diésel, como los trenes híbridos de Talgo que estarán listos en 2023. «Será el primer tren dual de hidrógeno y eléctrico del mundo», asegura Emilio García, director de innovación de Talgo.

En estas décadas de planificación es especialmente sangrante la situación de la Región de Murcia. En esta ciudad se firmó el Pacto de Murcia el 8 de enero de 2001 en el que se aprobó el diseño de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Murcia. Veinte años después de esta propuesta de trazado que, como no, nació del kilómetro cero de la estación de Atocha la única capital que sigue pendiente de la plataforma de ancho europeo es la ciudad anfitriona en la que se desbloqueó políticamente esta obra de la red ibérica de alta velocidad.

Aunque oficialmente no formaba parte del Pacto de Murcia pero sí del corredor mediterráneo, el tramo Murcia-Almería también acumula varias décadas de demora para recuperar la conexión ferroviaria que se perdió en 1985 con el cierre del ferrocarril de Almanzora. También está pendiente la redacción de los proyectos de la conexión Almería-Granada (que también disfruta de línea de alta velocidad) y Algeciras-Antequera, para los que no hay ningún compromiso de fecha para su finalización.

Otro tramo «maldito» del corredor mediterráneo ha sido el trazado Castelló-Tarragona, que nunca se ha incluido en el diseño de las líneas de alta velocidad en Cataluña o la Comunitat Valenciana. En 2009, el Ministerio de Fomento llegó a adjudicar un estudio informativo que nunca vio la luz. Y que incluía el tramo de vía única de Vandellós, que se resolvió con la puesta en marcha de la variante el 13 enero de 2020.

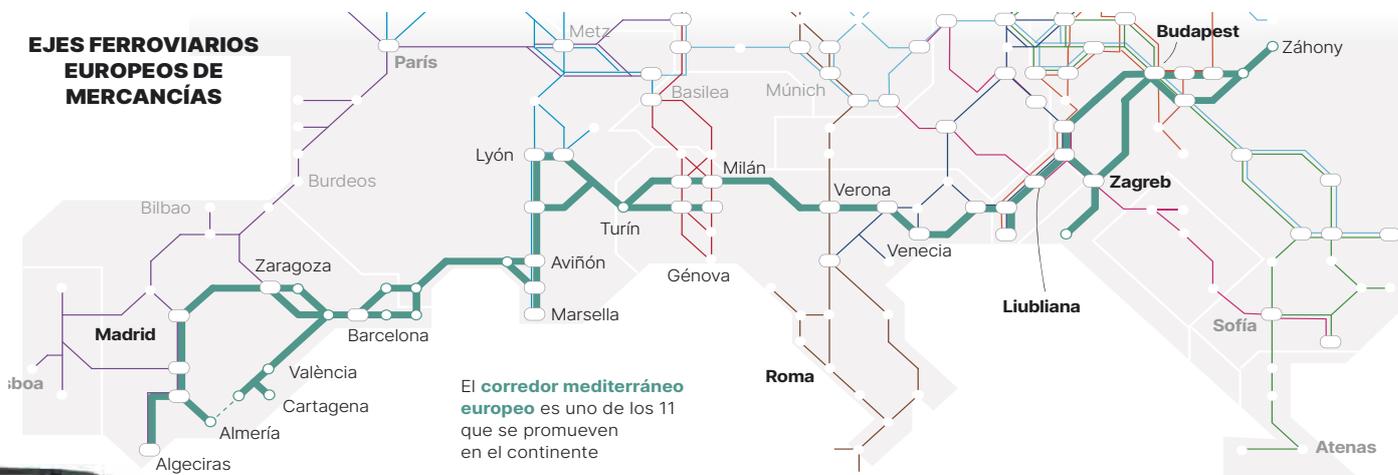
ciudades mediterráneas entre sí, con el resto del país y con Europa». Para controlar el avance de cada tramo desde 2016 se han realizado dos chequeos semestrales al estado real del corredor que no han hecho más que confirmar el avance a paso lento de esta plataforma ferroviaria de alta necesidad. A pesar de que el corredor mediterráneo cuenta desde enero de 2017 con un «coordinador del gobierno» para esta infraestructura: primero el ingeniero catalán Juan Barrios Baquero (2017-2018) y después el geógrafo valenciano Josep Vicent Boira.

Hay tramos malditos como el Castelló-Tarragona y casos sangrantes como los de Murcia y Almería

LEVANTE-EMV



EJES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS



El **corredor mediterráneo europeo** es uno de los 11 que se promueven en el continente

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

Los empresarios toman Madrid para pedir más celeridad en el corredor

El acto organizado por AVE en Ifema reúne a 1.300 personas bajo el lema 'España está perdiendo el tren'

ISABEL DOMINGO

VALENCIA. Cuatro años después de la primer gran acto empresarial en defensa del corredor mediterráneo, los empresarios valencianos regresan hoy de nuevo a Madrid con el mismo mensaje: celeridad en la ejecución de

una infraestructura que se considera clave para las autonomías implicadas (Comunitat Valenciana, Murcia, Andalucía y Cataluña) y para el resto de España, pues se concentra el 50% de la población, el 45% del PIB o el 51% de las exportaciones. Serán cerca de 1.300 empre-

sarios de toda España, así como representantes políticos y de la sociedad civil, los que se den cita durante la mañana en Ifema, donde se realizará el acto y el segundo chequeo semestral de 2021 a las obras del corredor. CaixaBank, Mercadona, Pamesa, Porcelanosa, Baleària, Chocolates Valor, Cosentino o Casa Tarradellas serán algunas de las empresas presentes, así como la CEOE, CEV, Cámara de Comercio de Valencia, Cámara España o Aecoc.

En el primero de los chequeos, la plataforma #QuieroCorredor —impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE)— ya mostró su disgusto por el ritmo de ejecución de los trabajos y alertó de retrasos «inadmisibles» en algunos tramos.

La ministra de Transportes será una de las ponentes en la jornada al igual que hicieron sus predecesores en el cargo

Los representantes empresariales se harán una foto bajo la lona reivindicativa desplegada en el paseo de la Castellana

«Es inconcebible que tenga estos parones, que nos dan razones técnicas y no económicas, pero no sabemos lo que ocurre», criticaba entonces el presidente de AVE, Vicente Boluda. Y este lunes, con otras palabras, lo repetía en una entrevista en 'Intereconomía': «El corredor evoluciona pero no va a la velocidad que creemos debería llevar para el potencial que tiene la infraestructura». Y se quejaba de cómo algunas autonomías piden que se acaben «sus AVE para participar con el Gobierno».

Doce puntos críticos

En aquel documento, presentado en julio, se identificaban 12 puntos críticos y se alertaba de «los parones» en La Encina-Alicante-Murcia o en Murcia-Almería. De hecho, esta misma semana se ha conocido que la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo va a pedir al Gobierno central un calendario sobre el estado de las obras del corredor.

Desde verano, entre los avances administrativos registrados, la publicación de los estudios informativos del túnel pasante y de la doble plataforma ferroviaria entre Valencia y Castellón, que la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, presentaba en Valencia a finales de octubre.

Precisamente Sánchez será una de las participantes en la jornada 'España está perdiendo el tren' en el que, además, será su primer acto público con los empresarios valencianos. Sus predecesores, Íñigo de la Serna y José Luis Ábalos, también participaron en los actos reivindicativos del corredor celebrados en Madrid (2017), Barcelona (2018), Elche (2019) y Valencia (2020), que lo acogió en vez de Madrid debido a las restricciones del Covid.

«Si no estuviéramos los empresarios y la sociedad civil empujando, esto estaría peor», señalaba también Boluda. Y precisamente esa unión es la que se escenificará nada más pisar la capital española, en concreto en el paseo de la Castellana, donde la semana pasada AVE desplegó una lona para recordar que los atascos que sufren los madrileños en esta vía «no son nada» con los 25 años que «lleva atascado» el corredor mediterráneo». Bajo esa lona los representantes empresariales se harán una foto.



El presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, el presidente Puig y el conseller España junto a los empresarios Juan Roig y Vicente Boluda. **ARLANDIS**

Las grandes empresas vuelven a reivindicar el Corredor Mediterráneo

Cien directivos de la Región, que está en clara desventaja, acuden hoy a Madrid para exigir el eje ferroviario de mercancías

LA VERDAD

MURCIA. Un centenar de empresarios de la Región se desplazan hoy a Madrid para participar en la nueva convocatoria del acto de reivindicación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo, enmarcado en la iniciativa ‘#QuieroCorredor’, que tendrá lugar en el recinto de Ifema, informaron fuentes de la patronal Croem.

Al acto también asistirá el presidente López Miras. Se trata de la quinta convocatoria que se realiza a nivel nacional para reclamar la terminación de esta infraestructura, que tiene su principal cuello de botella en la Región de Murcia: tanto por las características del trazado con Alicante, como por las obras pendientes con Almería, que no estarán terminadas antes del año 2026. Esto incluye la segunda fase del soterramiento de las vías en Barriomar y Nonduermas.

El Movimiento ‘#QuieroCorredor’ es una iniciativa empresa-

rial y social impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes.

La jornada comienza a las 10.00 horas con una foto empresarial en el número 30 de Castellana, donde se ha colocado una lona relativa al acto y a la reivindicación que lo motiva. El acto propiamente dicho tendrá lugar en Ifema a las 12.30 horas. Está prevista la asistencia de la ministra de Transportes y Movilidad, Raquel Sánchez; así como destacados empresarios españoles como, Antonio Garamendi, Juan Roig, José García Carrión, José Luis Bonet, Eduardo Baamonde y José Ignacio Goirigolzarri; además de Gloria Lomana y José Carbajosa, presidente de la Federación Española de Baloncesto, entre otros. Al frente de la delegación empresarial murciana estará José María Albarracín. La confederación empresarial regional ha participado en todos los eventos del Movimiento ‘#QuieroCorredor’.



La pancarta colocada en la Castellana de Madrid. #QUIERO CORREDOR

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

EMPRESA FAMILIAR**Fernández Sobrino,
Premio Comunica**

EL NORTE. Ignacio Fernández Sobrino, exdirector regional de Onda Cero y de Antena 3 Televisión en Castilla y León, ha sido galardonado con el Premio Comunica 2021, con el que Empresa Familiar de Castilla y León reconoce el trabajo de medios de comunicación y periodistas en defensa de los valores de la empresa familiar.

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

P

Director:
ALBERT SÁEZ

el Periódico

Precio: 1,50 €

MIÉRCOLES
10 de noviembre de 2021

Edición digital:
ELPERIODICO.COM

Perpinyà
Portbou
Figueres

Girona
Mollet
La Llagosta

Barcelona
Martorell

Tarragona
Vandellòs

Castellón
Sagunt

València
Xàtiva

Alicante
La Encina

Murcia
Cartagena

Almería

Granada

Málaga

Algeciras

Eix AVE

EN FUNCIONAMIENTO (solid line)
 POR TERMINAR (dotted line)

El corredor del Mediterráneo, un atasco de 25 años

Un acto empresarial en Madrid exige hoy que se priorice la inversión en esta infraestructura

Informe
Un impacto económico multiplicador

Reportaje
Coches y comida quieren viajar en tren

Editorial
Una apuesta para España

TEMA DEL DÍA | P. 2 A 5

El corredor mediterráneo, diez años de prioridad solo sobre el papel

El eje ferroviario litoral que une Algeciras con Francia fue declarado prioritario por la UE en 2011, pero hoy continúa siendo una entelequia desde el sur de Tarragona hasta Andalucía ● Los empresarios vuelven a exigir la ejecución de la infraestructura con el acto #Quierocorredor en Madrid

LAURA BALLESTER
 València

El corredor mediterráneo acaba de cumplir diez años como eje prioritario de la Unión Europea. Un eje ferroviario litoral destinado a «jubilar» la España radial en favor de una red ferroviaria circular que supere los diseños de las infraestructuras con Madrid como kilómetro cero de todos los medios de transporte. Sin embargo, esta «prioridad» europea no ha pasado del papel a la realidad tras una década de planificaciones, discursos, buenas palabras, reivindicaciones y cambios de diseño que han lastrado la ejecución del eje ferroviario llamado a conectar los principales puertos españoles desde la frontera francesa hasta Algeciras.

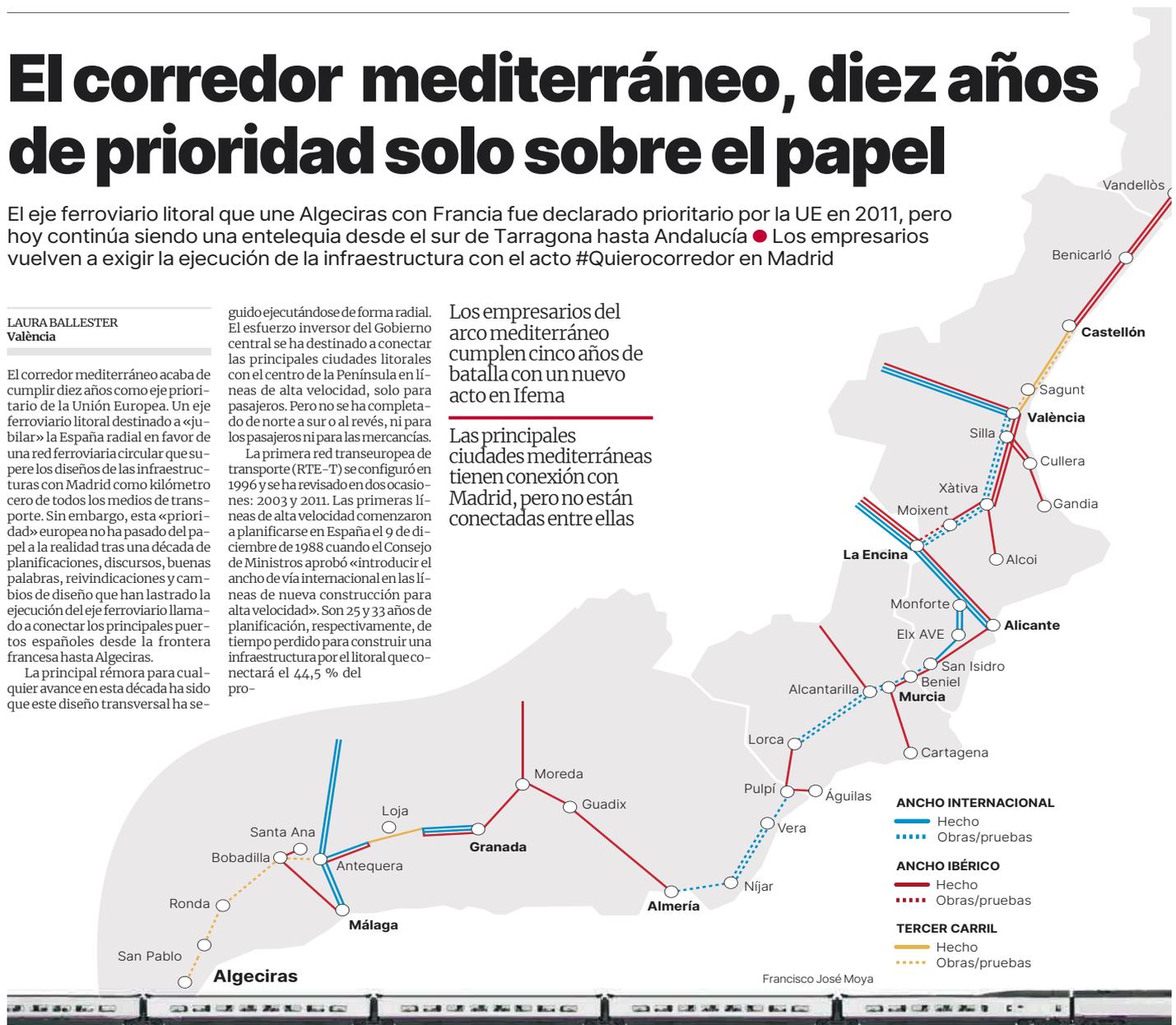
La principal rémora para cualquier avance en esta década ha sido que este diseño transversal ha se-

guido ejecutándose de forma radial. El esfuerzo inversor del Gobierno central se ha destinado a conectar las principales ciudades litorales con el centro de la Península en líneas de alta velocidad, solo para pasajeros. Pero no se ha completado de norte a sur o al revés, ni para los pasajeros ni para las mercancías.

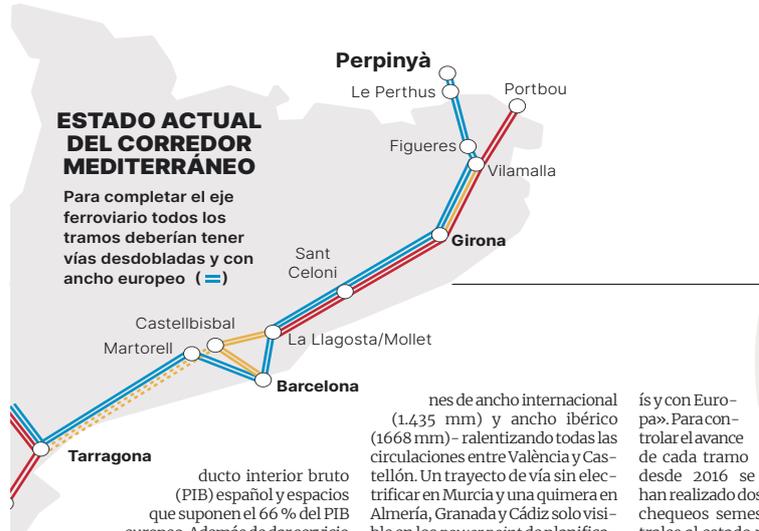
La primera red transeuropea de transporte (RTE-T) se configuró en 1996 y se ha revisado en dos ocasiones: 2003 y 2011. Las primeras líneas de alta velocidad comenzaron a planificarse en España el 9 de diciembre de 1988 cuando el Consejo de Ministros aprobó «introducir el ancho de vía internacional en las líneas de nueva construcción para alta velocidad». Son 25 y 33 años de planificación, respectivamente, de tiempo perdido para construir una infraestructura por el litoral que conectará el 44,5 % del pro-

Los empresarios del arco mediterráneo cumplen cinco años de batalla con un nuevo acto en Ifema

Las principales ciudades mediterráneas tienen conexión con Madrid, pero no están conectadas entre ellas



Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.



ESTADO ACTUAL DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Para completar el eje ferroviario todos los tramos deberían tener vías desdobladas y con ancho europeo (=)

ducto interior bruto (PIB) español y espacios que suponen el 66 % del PIB europeo. Además de dar servicio a los principales puertos transeuropeos de primer orden: Barcelona, Tarragona, València, Cartagena y Algeciras.

Conexiones con Madrid

Esta ejecución radial ha permitido que las principales ciudades del corredor mediterráneo ya cuenten con líneas de alta velocidad en servicio como Barcelona (desde 2008), Tarragona (2008), València (2010), Girona y Figueras (2013), Alicante (2013) y Granada (2019), pero todas en conexión con Madrid. La ansiada conexión entre todas estas ciudades y su continuidad a Algeciras sigue sin materializarse al sur de Tarragona.

Al sur del Ebro, el corredor mediterráneo es una entelequia. Una retahíla de tramos congestionados por todo tipo de circulaciones y de ancho ibérico en la Comunidad Valenciana, con el patchwork del tercer hilo -permite circulaciones de tre-

nes de ancho internacional (1.435 mm) y ancho ibérico (1668 mm) - ralentizando todas las circulaciones entre València y Castellón. Un trayecto de vía sin electrificar en Murcia y una quimera en Almería, Granada y Cádiz solo visible en los power point de planificación que tanto criticaba la exministra de Fomento (2011-2016) Ana Pastor.

Unos retrasos inexplicables a pesar de la presión ejercida por grupos de presión como el movimiento #Quierocorredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), que hoy vuelve al pabellón de Ifema en Madrid para exhibir músculo social y empresarial y exigir la rápida ejecución de los tramos del corredor que quedan por ejecutar.

Cinco años de reivindicaciones

El movimiento #Quierocorredor cumple cinco años de reivindicaciones desde que en 2016 comenzó a exigir la culminación para 2025 de la «doble plataforma ferroviaria de ancho internacional que recorra el litoral mediterráneo desde la frontera francesa hasta Algeciras, uniendo todas las ciudades mediterráneas entre sí, con el resto del pa-

ís y con Europa». Para controlar el avance de cada tramo desde 2016 se han realizado dos chequeos semestrales al estado real del corredor que no han hecho más que confirmar el avance a paso lento de esta plataforma ferroviaria. A pesar de que el corredor mediterráneo cuenta desde enero de 2017 con un «coordinador del gobierno» para esta infraestructura: primero el ingeniero catalán Juan Barios Baquero (2017-2018) y después el geógrafo valenciano Josep Vicent Boira.

En estas décadas de planificación es especialmente sangrante la situación de la región de Murcia. En esta ciudad se firmó el Pacto de Murcia el 8 de enero de 2001 en el que se aprobó el diseño de la nueva

Hay tramos malditos como el Castelló-Tarragona y casos sangrantes como los de Murcia y Almería

El ferrocarril en la 'era Glasgow'

Más demanda, eficiencia y apuesta por el hidrógeno

Solo en torno al 7 % de los pasajeros y del 11 % de las mercancías viajan en ferrocarril, según datos del Ministerio de Transportes. En plena era Glasgow de transición energética, el objetivo del Gobierno es impulsar la demanda, en detrimento del coche y del avión, mientras el sector busca alternativas tecnológicas más eficientes. El primer paso será la implantación de un sistema de peajes o pago por uso de las carreteras en 2024 que, junto a un futuro impuesto al diésel, busca desincentivar el coche. También, suprimir los vuelos cortos de menos de 2,5 horas e imponer una tasa de viajero frecuente o impuestos sobre los billetes según la cercanía del destino, como propone el Ejecutivo en la estrategia España 2050.

Mientras, Adif continúa la electrificación de las vías y los fabricantes mejoran la eficiencia de las máquinas (fibra de carbono para reducir el peso, por ejemplo) e impulsan el hidrógeno como sustituto del diésel, como los trenes híbridos de Talgo que estarán listos en 2023. «Será el primer tren dual de hidrógeno y eléctrico del mundo», asegura Emilio García, director de innovación de Talgo. ■

SARALEDO Madrid

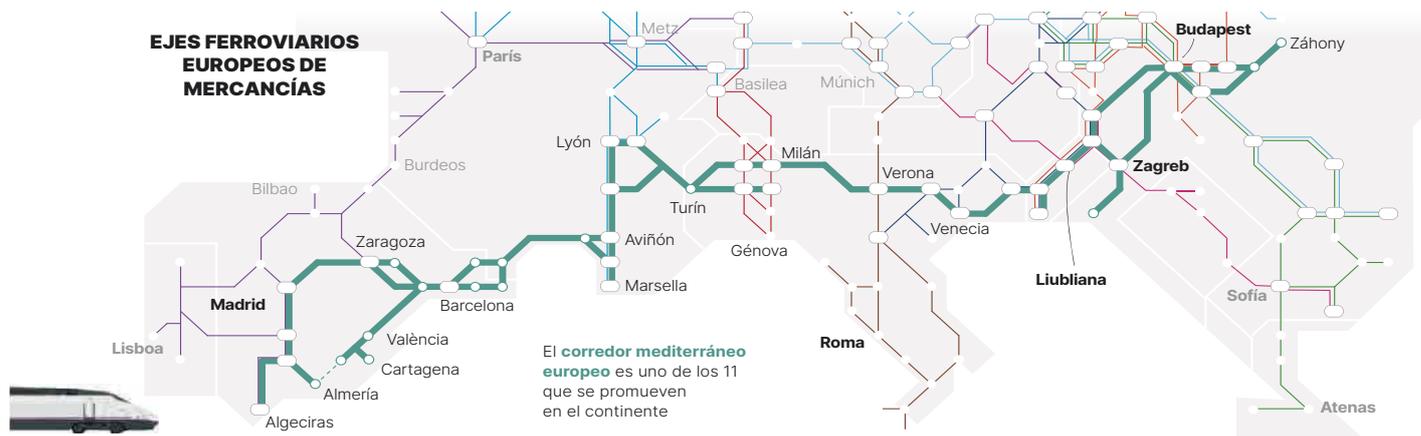
línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Murcia. Veinte años después de esta propuesta de trazado que, cómo no, nació del kilómetro cero de la estación de Atocha la única capital que sigue pendiente de la plataforma de ancho europeo es la ciudad anfitriona en la que se desbloqueó políticamente esta obra de la red ibérica de alta velocidad.

Aunque oficialmente no formaba parte del Pacto de Murcia pero sí del corredor mediterráneo, el tramo Murcia-Almería también acumula varias décadas de demora para recuperar la conexión ferroviaria que se perdió en 1985 con el cierre

del ferrocarril de Almazora. También está pendiente la redacción de los proyectos de la conexión Almería-Granada (que también disfruta de línea de alta velocidad) y Algeciras-Antequera, para los que no hay ningún compromiso de fecha para su finalización.

Otro tramo «maldito» del corredor mediterráneo ha sido el trazado Castellón-Tarragona, que nunca se ha incluido en el diseño de las líneas de alta velocidad en Catalunya o la Comunidad Valenciana. En 2009, el Ministerio de Fomento llegó a adjudicar un estudio informativo que nunca vio la luz. Y que incluía el tramo de vía única de Vandellòs, que se resolvió con la puesta en marcha de la variante el 13 enero de 2020. ■

EJES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS



El **corredor mediterráneo europeo** es uno de los 11 que se promueven en el continente

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

Un atasco de 25 años



AUTOMOCIÓN
 Miguel Vilaplana
 Alicante

El de la automoción es el sector que más utiliza el ferrocarril. Pese a encontrarse por detrás del transporte marítimo y por carretera, el 14,3% de los traslados de vehículos acabados y de componentes se realizan a través de trenes de mercancías, sobre todo desde las fábricas a los puertos de embarque y a la inversa. De ahí que desde la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) se considere el corredor mediterráneo como una infraestructura estratégica, teniendo en cuenta que las plantas de Ford, Seat y Nissan se sitúan en esta cuenca.



CALZADO
 M. V.
 Alicante

No sucede lo mismo con el calzado, que tiene en el ferrocarril un medio de transporte prácticamente testimonial, frente a la carretera, la vía marítima y la aérea. No obstante, el director general de la Federación de Industrias del Calzado Español (Fice), Ismael Martínez, opina que la entrada en servicio del corredor podría modificar este comportamiento, dado que el 80% de las exportaciones anuales del sector, cifradas en 2.600 millones de euros antes de la pandemia, tienen como destino Europa, y el tren se convertía en una alternativa atractiva para las empresas del área mediterránea.



JUGUETE
 M. V.
 Alicante

Tampoco el juguete ha venido utilizando hasta el mo-

Un impacto económico multiplicador

DAVID NAVARRO
 Alicante

Aunque los efectos más importantes del corredor mediterráneo son a medio y largo plazo, por la rebaja de costes en el transporte y la mejora de la competitividad que induce en las economías de toda el área, la propia construcción de la infraestructura también supone una importante inyección para la actividad en las cuatro autonomías que cruza: Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña. Así, un informe encargado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) señala que por cada euro invertido en esta infraestructura se genera un impacto de 1,71 euros en su tejido productivo, una cifra que se eleva a 2,14 si se calcula sobre el volumen efectivo de inversión. Por ejemplo, en el caso de la Comunidad Valenciana, se cifra que la inversión inicial prevista hace una década, de 5.472 millones, generaría un impacto de 9.339 millones únicamente durante su construcción, algo trasladable al resto de territorios.



Más exportaciones y un aumento de visitantes

La puesta en marcha del Corredor Mediterráneo supondrá mejores conexiones para el 50% de la población española, tanto de pasajeros -lo que beneficiará al turismo-, como de mercancías. Así, en la web de Quiero Corredor, se estima que, si esta infraestructura estuviera en marcha a día de hoy, el tráfico de mercancías sería un 29% superior y a un precio más barato, lo que beneficiaría a multitud de sectores exportadores, como la automoción, el mueble, el calzado, el azulejo, la agricultura o la propia industria logística, entre otros.

mento el ferrocarril para el transporte de sus mercancías, centrándose en la vía marítima para las largas distancias y la carretera para las más próximas. Con todo, el presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Juguetes (Aefj), José Antonio Pastor, considera que la situación podría variar, teniendo en cuenta que el 80% de las exportaciones, que ascienden a 673 millones, viajan a Europa, y que el principal centro productor se encuentra en la provincia de Alicante. El corredor también favorecería las visitas comerciales de clientes.



MUEBLE
 M. V.
 Alicante

El mueble es un firme defensor del corredor mediterráneo, todo y que en la actualidad tampoco hace un uso significativo del tren. Sin embargo, el sector conside-



LOGÍSTICA
 M. V.
 Alicante

El sector que asiste con menor entusiasmo a la construcción del corredor es el de la logística. Yes que el ferrocarril se convertirá en un competidor directo de la carretera, cuando hasta el momento apenas jugaba un papel testimonial. El secretario general de la Federación Valenciana del Transporte y Logística (FVET), Carlos García, señala que es muy complicado valorar el impacto, aunque ya avanza que tendrá cierta incidencia en los 25.000 camiones que transportan durante cuatro meses productos agroalimentarios a Centroeuropa. También lamenta que se ensalcen las virtudes del

Juani Ruz



AZULEJO
 Maribel Amoriza
 Castellón

El sector cerámico español, concentrado en un 90% en el clúster de Castellón, exportó en el 2020, sobre todo a través de transporte marítimo y por carretera, mercancía por valor de 2.947 millones de euros, de los que 1.432, el 48,7%, tiene su destino en Europa. Desde la patronal Ascer, defensora radical de la necesidad del corredor mediterráneo, estiman que traerá consigo beneficios múltiples en forma de reducción de costes, más competitividad y eficiencia ambiental.



CÍTRICOS
 M. A.
 Castellón

Por su parte, la citricultura produce en España hasta 7,5 millones de toneladas anuales en sus 300.000 hectáreas de cultivo situadas en un eje que arranca en Tarragona y acaba en Huelva, de las que el 50% están en la Comunidad Valenciana y el 41% en Andalucía, según datos del Comité de Gestión de Cítricos. El corredor mediterráneo es estratégico también para una actividad que vende en Europa el 93% de su cosecha, transportada en 174.000 camiones que cruzan la frontera cada año. Menor coste y mayor eficiencia serán las ventajas clave. ■



TURISMO
 M. V.
 Alicante

En el lado opuesto al de la logística se encuentra el sector del turismo, que espera la finalización de las

ra que puede convertirse en una alternativa de extraordinaria importancia, y más en un contexto como el actual, en el que los costes de los fletes marítimos se han disparado. Así lo señala la directora general de la Federación Empresarial de la Madera y el Mueble de la Comunidad Valenciana (Fevma), Amparo Bertomeu, quien recuerda que los principales puertos de embarque para el sector están en Barcelona y València. Además, el 68% de las exportaciones,

tren a costa de demonizar el transporte por carretera.

Editorial

Una apuesta para España

Este miércoles, un millar de empresarios van a acudir a Ifema, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir a las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. Una infraestructura que acumula décadas de retraso y que si ya era incomprensible hace 25 años, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la Unión Europea.

Hace más de 70 años, el Banco Mundial y el Club de Roma aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entrarán turistas y salieran mercancías. La respuesta de la dictadura fue hacer una autopista de pago. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular. Desde la huerta murciana hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, este corredor ha sido durante décadas motor económico de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, muebles, etc.) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, este pulmón económico ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo, pagar la infraestructura que utilizaba y hacer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90 a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfa-

La conclusión del corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia para cumplir con la reducción de emisiones pero también para ganar competitividad

vorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido como política de transferencia de rentas entre territorios. No se trata, pues, de juzgar el pasado con los ojos del presente. Sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, el corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia que no puede esperar. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por una apuesta firme por el transporte ferroviario, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también para ganar competitividad y conectividad en tiempos de globalización.

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación que ha sustentado en datos, estudios y propuestas razonadas y razonables. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos, del Estado. No se trata de una pataleta autonómica ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. Se trata de un asunto de Estado, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es garantizar el progreso y la creación de riqueza, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio sino ante un acto de justicia tal como la definió Aristóteles: tratar diferente a los diferentes. ■

el Periódico



■ La opinión del diario se expresa solo en los editoriales. Los artículos exponen posturas personales.

Ignacio Fernández Sobrino y el Centro Camino de la Miranda, premios de la Empresa Familiar

ICAL

PALENCIA. El periodista Ignacio Fernández Sobrino, ex director de Onda Cero Castilla y León y de Antena 3 Televisión en Castilla y León, ha sido galardonado con el Premio Comunica 2021, con el que Empresa Familiar de Castilla y León (EFCL) quiere reconocer el trabajo de los medios de comuni-

cación y de los periodistas en defensa de los valores de la empresa familiar. Además, el Centro Integrado de Formación Profesional Camino de la Miranda, ubicado en Palencia, ha obtenido el Premio Academia 2021 de EFCL, por su apoyo al fomento de la FP Dual que realiza la asociación a través de su Fundación Empresa Familiar.



Ignacio Fernández Sobrino. ICAL

A juicio del jurado, a lo largo de su extensa trayectoria, Fernández Sobrino ha mostrado una especial sensibilidad hacia estas compañías, difundiendo a través de diferentes medios informativos la contribución de estas empresas al desarrollo de la sociedad y su compromiso con el entorno, lo que ha permitido que cada vez más personas conozcan y valoren el importante papel que desempeñan en Castilla y León.

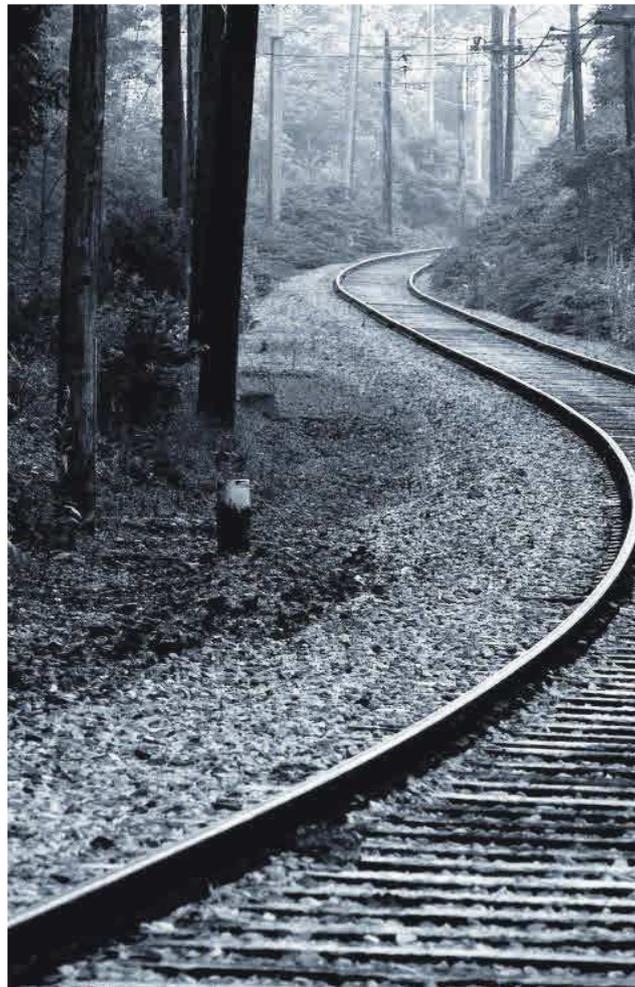
Ambos galardones, que cumplen su VII edición, serán entregados el próximo 25 de noviembre en el transcurso de la Gala del XIX Premio EFCL 'Antonio Pérez'.

EDITORIAL

Corredor Mediterráneo: un atasco que dura 25 años

Este miércoles, un millar de empresarios van a acudir a Ifema, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir a las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. Una infraestructura que acumula décadas de retraso y que si ya era incomprensible hace 25 años, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la UE.

Hace más de 70 años, el Banco Mundial y el Club de Roma aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entraran turistas y salieran mercancías. La respuesta de la dictadura fue hacer una autopista de pago. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular. Desde la huerta murciana hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, este corredor ha sido durante décadas motor económico de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, muebles, etc.) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, este pulmón económico ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo, pagar la infraestructura que utilizaba y hacer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90 a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfavorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido como política de transferencia de rentas entre territorios. No se trata, pues, de juzgar el



pasado con los ojos del presente. Sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, el corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia que no puede esperar. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por una apuesta firme por el transporte ferroviario, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también para ganar competitividad y conectividad en tiempos de globalización.

Ante el reto de la transición digital y energética es una infraestructura que no puede esperar

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación que ha sustentado en datos, estudios y propuestas razonadas y razonables. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos, del Estado. No se trata de una pataleta autonómica ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. Se trata de un asunto de Estado, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es garantizar el progreso y la creación de riqueza, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio sino ante un acto de justicia tal como la definió Aristóteles: tratar diferente a los diferentes. ■

el Periódico de España

La opinión del diario se expresa solo en los editoriales. Los artículos exponen posturas personales.

Los empresarios temen retrasos en el Corredor Mediterráneo y presionan para tenerlo en 2025

original

Muy pocas o quizás ninguna infraestructura en España ha concitado tanto respaldo empresarial como lo ha hecho el [Corredor Mediterráneo](#) de ferrocarril. La presión al Gobierno para la agilización de las obras es máxima, y esta mañana corresponderá a la ministra de Transportes, **Raquel Sánchez**, amansar las aguas ante el desasosiego de más de un millar de representantes de empresas, esencialmente de Andalucía y todo el Levante español. Anteriores ministros de la obra pública, como **José Luis Ábalos** e **Íñigo de la Serna**, ya insistieron en que el corredor [estaba en su recta final](#) y que contaba con respaldo del Gobierno. **Pero se avistan retrasos.**

El movimiento **#QuieroCorredor**, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), celebra esta mañana en Madrid un nuevo congreso, el quinto, en el que se ofrecerá información sobre el grado de avance. De esta iniciativa, cuyo objetivo es influir en la agenda política, forman parte presidentes como **Juan Roig** (Mercadona), **José Ignacio Goirigolzarri** (CaixaBank), **Vicente Boluda** (Boluda Corporación Marítima), **Eduardo Baamonde** (Cajamar), **Carlos Barrasa** (BP España), **Antonio Arias** (Vectalia), **Héctor Colonques** (Porcelanosa), **José García Carrión** (J. García Carrión), **Clemente González Soler** (Alibérico), **Fernando Roig** (Pamesa), **Adolfo Utor** (Baleària), **Pedro López** (Chocolates Valor) o **José Tarradellas** (Casa Tarradellas), entre otros.

Los retrasos en el tramo de Almería alertan a los defensores de la infraestructura

Los ánimos siguen caldeados. El lema del encuentro es España está perdiendo el tren, y en el número 30 del céntrico paseo de la Castellana de Madrid se aprecia desde hace días una gran lona en la que se denuncia **el retraso de 25 años** que acumula el desarrollo de este pasillo paralelo a la costa Mediterránea. A lo largo de 1.300 kilómetros conectará, en ancho europeo, Algeciras (Cádiz) con la frontera francesa.

En el primer examen del año al avance de los trabajos, en julio, se puso de manifiesto que se esperan retrasos especialmente en el área de Almería, con lo que la finalización podría saltar del deseado 2025 al menos hasta 2026.

Algunos puntos conflictivos desde el punto de vista técnico se encuentran en la confluencia de la plataforma de doble vía entre Valencia y Castellón; en el saturado túnel de la Serrería, y en la estación del Norte de Valencia. Otras actuaciones pendientes son el tramo Murcia-Cartagena, el bypass del Reguerón y el Almería-Granada.

Maquinaria y trabajadores en un tramo del Corredor Mediterráneo.

Sí está en ejecución el segmento de vía entre **Lorca y Pulpí** (34 meses de obras y 200 millones de presupuesto), perteneciente a la conexión entre Murcia y Almería. Y concluyeron el pasado invierno los trabajos en el tramo de AVE **Monforte del Cid-Elche-Orihuela**, conectado ya con Madrid y a expensas de la entrada en Murcia con obras presupuestadas en 1.500 millones. A corto plazo vienen la implantación del ancho internacional entre Castellón y Vandellós, o los soterramientos en Murcia y en Valencia.

Más de 22.000 millones

Además de la ministra Sánchez, se espera la intervención del presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios, Vicente Boluda; del presidente de CaixaBank, José Ignacio Goirigolzarri, y del economista Fernando Trías de Bes. También respaldarán el evento el presidente de CEOE, Antonio Garamendi, y José Luis Bonet, presidente de Cámara España.

El denominador común de las intervenciones será la necesidad de un fuerte impulso para la finalización del corredor en el plazo establecido. Para entonces, la inversión habrá superado los 22.000 millones. En anteriores eventos se ha defendido que la concepción radial de la red

ferroviaria, con centro neurálgico en Madrid, debe complementarse con un desarrollo circular tanto para el transporte de viajeros como de mercancías. El presidente Boluda ha insistido en los últimos tiempos en que el Corredor Mediterráneo “es clave para la competitividad, la generación de riqueza y la creación de empleo en toda España”.

El proyecto de los Presupuestos Generales para 2022 reserva 1.529 millones de euros para el corredor

Los Presupuestos Generales del Estado en este 2021 incluyen 1.982 millones de inversión para esta infraestructura, doblándose los 975 millones consignados en 2018. Ya en el proyecto de Presupuestos para 2022, la partida para el corredor es de 1.529 millones.

Un catalizador para el PIB

Ventajas. Desde el punto de vista de la movilidad, el corredor conecta al 50% de la población española con Europa. En cuanto a su impacto económico, estudios realizados por AVE indican que haría crecer el PIB español en un 2,2%. La infraestructura incentivará el transporte de carga en ferrocarril y conectará con puertos y aeropuertos. Otras derivadas son menores costes de transporte y mayor facilidad para las exportaciones.

Asignatura pendiente. Solo un 4% de las mercancías que circulan por España lo hacen a bordo del tren, frente al 18% de la media europea. Conseguir un mayor peso del modo ferroviario es una asignatura pendiente del Gobierno, máxime ante el imperativo de rebajar las emisiones de CO2.

Barreras. Además de la notable influencia del transporte por carretera, el escaso tráfico ferroviario de carga se explica por la histórica desconexión entre los puertos y la red de Adif, así como por la existencia de una red de ancho ibérico con difícil interacción más allá de las fronteras españolas.



La plataforma Quiero Corredor muestra hoy en Ifema la complicidad de más de 1.000 empresarios

original

Neus Navarro

10/11/2021 04:30

Un día después de la presentación en València de los estudios informativos del eje pasante de València y la línea de Alta Velocidad a Castelló se confirmaba la asistencia de la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, al acto que hoy reunirá en Madrid a más de 1.000 empresarios para reivindicar de nuevo la necesidad de ejecutar la infraestructura mediterránea y chequear el estado de las obras.

Ya en el anterior chequeo, celebrado en julio de este año, la plataforma Quiero Corredor [insistió en la necesidad de construir el túnel pasante de València](#) y la nueva plataforma AVE entre València y Castelló porque "son los cuellos de botella más relevantes de todo el corredor mediterráneo". Que se publicaran dichos informes era uno de los aspectos pendientes en este 2021 que señalaban desde la plataforma Quiero Corredor.

Lee también

El Gobierno plantea tres alternativas para el eje pasante de València y cinco para el AVE a Castelló

Neus Navarro

Así, días después del que ya es un paso más en esta parte fundamental del engranaje que es el corredor, el empresariado se reúne en Ifema para mantener vivo el discurso reivindicativo.

Liderado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), en el evento intervendrán la ministra Sánchez, así como el economista Fernando Trías de Bes, el presidente de CaixaBank, José Ignacio Goirigolzarri, y el presidente de AVE, Vicente Boluda.

Lee también

Ximo Puig pide evitar "los cuellos de botella burocráticos" en el corredor mediterráneo

Neus Navarro

En el patio de butacas permanecerán los y las empresarias que piden que "se complete la actual España radial con una circular, que conecte mejor a los territorios y haga más competitivo y próspero nuestro país". Estarán Ximo Puig, presidente de la Generalitat Valenciana; Josep V. Boira, alto comisionado del Gobierno para el corredor mediterráneo, así como Fernando López Miras, presidente de la Región de Murcia. Ambos territorios tienen importantes intereses en la ejecución de la infraestructura.

En la parte empresarial no faltarán Agnès Noguera, consejera delegada Libertas, Fernando Roig, presidente de Pamesa, Juan Roig, presidente de Mercadona, Íñigo Sagardoy, presidente de Sagardoy Abogados, José Terradellas, presidente de Casa Tarradellas y Adolfo Utor, presidente de Baleària, entre otros. También asistirán empresarios como Antonio Arias, CEO de Vectalia, Eduardo Baamonde, presidente de Cajamar, Carlos Barrasa, presidente de BP España, Vicente Boluda, presidente de Boluda Corporación Marítima.

Mercadona, Pamesa, Baleària, Casa Tarradellas o Porcelanosa estarán representadas por sus máximos directivos

También Héctor Colonques, presidente de Porcelanosa, Federico Félix, presidente de la Fundación ProAVE y vicepresidente de FERRMED, Ignacio Ferrero, presidente de Idilia Foods, Jorge Gallardo, presidente de Vithas, José García Carrión, presidente de J. García Carrión, Myriam Gimeno, presidenta de Grupo Intur, Agustín Gregori, CEO de Grefusa, Clemente González, presidente de Alibérico, Javier Godó, Conde Godó y presidente del Grupo Godó, José Ignacio Goirigolzarri, presidente de Caixabank, Julia López, vicepresidenta de American Express, Pedro López, presidente de Chocolates Valor, Francisco Martínez-Cosentino, presidente y CEO de Cosentino, Javier Moll, presidente de Editorial Prensa Ibérica.

Se espera también el apoyo, desde el ámbito social, deportivo e institucional de José María Albarracín, presidente de CROEM, Jorge Barrero, director general de COTEC, José Luis Blanco, director general de IEF, José Luis Bonet, presidente de Cámara España, Javier Campo, vicepresidente de AECOOC, José Cano, presidente de ASEMPAL, Fernando Casado, presidente de la Fundación Formación y Futuro, José Ramón Díez de Revenga, consejero de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de Murcia, Antonio Garamendi, presidente de CEOE, Jorge Garbajosa, presidente de la Federación Española de Baloncesto, Miguel Garrido, presidente CEIM, Javier González de Lara, presidente CEA, Alberto Gutiérrez, presidente de Fundación LAB Mediterráneo, Gloria Lomana, presidenta de 50&50 GL, Jorge Martínez Aspar, CEO de Aspar Team y campeón del mundo de motociclismo, José Vicente Morata, presidente del Consejo de Cámaras de la Comunidad Valenciana, Salvador Navarro, presidente de CEV, Gerónimo Parra, presidente Cámara Almería, Manuel Pérez Sala, presidente del Círculo de Empresarios.

Las patronales estarán también presentes: han confirmado asistencia la CEV, Foment del Treball, la CEOE y CROEM

Asimismo, se espera la asistencia de Javier Quesada, presidente de la Fundación Premios Rei Jaume I, Hortensia Roig, presidenta de EDEM Escuela de Empresarios, Josep Sánchez-Llibre, presidente de Foment del Treball, José María Tortosa, presidente de AMEFMUR y José Luis Yzuel, presidente Confederación Empresarial de Hostelería de España, entre otros.



Los empresarios del Mediterráneo llevan a Madrid el atasco del corredor ferroviario

Víctor Romero • [original](#)

La lona que AVE ha desplegado en el paseo de la Castellana de Madrid. (AVE)

Los empresarios del corredor mediterráneo llevan este miércoles al **corazón de la capital de España** su reivindicación por la ejecución de un trazado ferroviario de altas prestaciones del sur al norte de la costa este española que compense el actual diseño radial de infraestructuras de tren. La iniciativa **Quiero Corredor**, impulsada por la **Asociación Valenciana de Empresarios (AVE)**, el 'lobby' que preside el naviero **Vicente Boluda**, ha reservado un pabellón de Ifema para celebrar su chequeo semestral del estado de las obras, una labor de vigilancia que le ha permitido desplegar eventos similares en el conjunto de autonomías implicadas en el proyecto e ir recabando apoyo patronal de distintos territorios.

Bajo el reclamo de 'España está perdiendo el tren', está previsto que un millar de empresarios de todo el país se desplacen hasta Madrid en una jornada que contará con las intervenciones de Boluda; del presidente de **CaixaBank**, **José Ignacio Goirigolzarri**; del economista **Fernando Trias de Bes**, y de la ministra de Transportes, **Raquel Sánchez**. AVE ha convertido la defensa del corredor ferroviario en una reivindicación del papel que el tejido productivo periférico juega en la economía española, en línea con el **concepto de España circular** que emplea **Juan Roig**, **dueño de Mercadona** y una de las voces con más mando en la organización patronal valenciana.

Es la segunda ocasión que Madrid alberga esta cumbre empresarial. La anterior **fue en octubre de 2017**, con el popular **Íñigo de la Serna** al frente de Fomento.

Josep Sánchez (Foment del Treball), Juan Roig (Mercadona) y Salvador Navarro (CEV), en uno de los actos en defensa del trazado ferroviario. (EFE/Morell)

“Vienen empresarios de toda España porque es una **barrera que hemos superado**. Lo que pasa en el Mediterráneo es bueno para todo el país. Cualquiera puede prestar servicios, vender productos, tener una filial o venir de vacaciones en un **área territorial que comprende el 50% de la población**, el 50% de las exportaciones o más del 70% de tráfico portuario”, explica **Diego Lorente**, secretario general de AVE. Entre los invitados confirmados, están el **presidente de la CEOE, Antonio Garamendi**; **José Luis Bonet**, de la **Cámara de Comercio de España**; sindicatos de clase y agrarios, u organizaciones de consumidores.

La reivindicación máxima de los patronos de las autonomías del arco mediterráneo es una **doble plataforma en ancho internacional en el año 2025**. Se trata de un objetivo de muy difícil cumplimiento. El proyecto que está ejecutando el **Ministerio de Transportes** es una **combinación de dobles plataformas y tercer carril** (un sistema que combina el internacional con ancho ibérico y permite circular los dos tipos de trenes). La conexión en ancho compatible en la frontera francesa está hecha y permite evitar los molestos intercambiadores desde algunas estaciones catalanas. Pero los empresarios ligados al sector logístico aspiran a **poder circular desde Algeciras con trenes de mercancías** que cubran trayectos hasta el norte del continente y con conexiones con los principales puertos del corredor.

Un importante **cuello de botella** se encuentra en la **ciudad de Valencia**, donde está pendiente de ejecución el túnel pasante que permita circular los convoyes en subterráneo, aliviando el tráfico de todo tipo de trenes (mercancías, larga y media distancia y cercanías) en las vías que atraviesan la ciudad y sortear el 'cul de sac' de la Estación del Norte. El **Ministerio de Transportes** acaba de sacar a exposición pública el estudio informativo de los posibles trazados, un primer paso, pero indicativo de lo largo que se fía en el tiempo la ejecución de una **obra de 2.000 millones** de euros.

Sin doble plataforma, por ejemplo, no será posible planificar un trazado completo de norte a

sur para pasajeros en alta velocidad. El AVE, actualmente, cubre solamente trayectos ligados a **Madrid entre Valencia y Castellón**, y está en obras el **AVE hasta Murcia desde Alicante**, también procedente de la capital de España.

Un paso importante para completar el trazado entre la **Comunidad Valenciana** y **Cataluña** es la **conexión con tercer carril ente Tarragona y Castellón**, prevista para 2024. La doble plataforma ni siquiera está proyectada. El otro flanco importante es el llamado **nudo de La Encina**, que sigue en obras y que permitiría conectar los trenes AVE desde Murcia y Alicante con Valencia y Barcelona, aunque no a su máxima velocidad. De hecho, **los operadores privados (Ouigo e ILSA)** de trenes comerciales no barajan desplegar flota en el corredor porque **consideran que no tiene las prestaciones suficientes** en velocidad alta. Aun así, Transportes prevé que cuando las obras del tercer carril estén terminadas, podrán acortarse tiempos en trayectos. Un Valencia-Barcelona (350 km) tiene su tren más rápido en dos horas y 40 minutos, pero lo habitual son **viajes de más de tres horas**. Madrid-Valencia (359 km) se cubre en una hora y 40 minutos en AVE.

Los tramos más retrasados, que no cuentan ni siquiera con fecha formal de finalización, son los que comprenden la conexión de las ciudades andaluzas con el corredor. Los trazados entre **Murcia, Cartagena y Almería** no tienen plazos. Menos todavía los tramos **Málaga-Algeciras o Almería-Granada**.



Los empresarios toman Madrid para pedir más celeridad en las obras del corredor

original



El acto organizado por AVE en Ifema reúne a 1.300 personas bajo el lema 'España está perdiendo el tren'

Cuatro años después de la primer gran acto empresarial en defensa del corredor mediterráneo, los empresarios valencianos regresan hoy de nuevo a Madrid con el mismo mensaje: celeridad en la ejecución de una infraestructura que se considera clave para las autonomías implicadas (Comunitat Valenciana, Murcia, Andalucía y Cataluña) y para el res



Stellantis inaugura sus nuevas instalaciones en Valencia



7 lugares de España marcados por leyendas



El barrio del Xenillet de Torrent, escenario del odio entre los 'Marco' y los 'Bocanegra'



Videos

El corredor del Mediterráneo, un atasco de 25 años

Laura Ballester • original



El **corredor mediterráneo** acaba de cumplir **diez años como eje prioritario** de la Unión Europea. Un eje ferroviario litoral destinado a "**jubilarse**" la **España radial** en favor de una red ferroviaria circular que supere los diseños de las infraestructuras con Madrid como kilómetro cero de todos los medios de transporte. Sin embargo, esta "prioridad" europea no ha pasado del papel a la realidad tras una década de planificaciones, discursos, buenas palabras, reivindicaciones y cambios de diseño que han lastrado la ejecución del **eje ferroviario llamado a conectar los principales puertos españoles desde la frontera francesa hasta Algeciras**.

La principal rémora para cualquier avance en esta década ha sido que este diseño transversal ha seguido ejecutándose de forma radial. El esfuerzo inversor del Gobierno central se ha destinado a conectar **las principales ciudades litorales con el centro de la península** en líneas de alta velocidad, sólo para pasajeros. Pero no se ha completado de norte a sur o al revés, ni para los pasajeros ni para las mercancías.

La **primera red transeuropea de transporte** (RTE-T) se configuró en 1996 y se ha revisado en dos ocasiones: 2003 y 2011. Las primeras líneas de alta velocidad comenzaron a planificarse en España el 9 de diciembre de 1988 cuando el consejo de ministros aprobó "introducir el ancho de vía internacional en las líneas de nueva construcción para alta velocidad". **Son 25 y 33 años de planificación**, respectivamente, de tiempo perdido para construir una infraestructura por el litoral que conectará el 44,5% del Producto Interior Bruto (PIB) español y espacios que suponen el 66 % del PIB europeo. Además de dar servicio a los principales puertos transeuropeos de primer orden: **Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena y Algeciras**.

Esta ejecución radial ha permitido que las principales ciudades del corredor mediterráneo ya cuenten con **líneas de alta velocidad en servicio** como Barcelona (desde 2008), Tarragona (2008), Valencia (2010), Girona y Figueras (2013), Alicante (2013) y Granada (2019), pero todas en conexión con Madrid. La ansiada conexión entre todas estas ciudades y su continuidad a Algeciras sigue sin materializarse al sur de Tarragona.

Al sur del Ebro, el corredor mediterráneo es una entelequia. Una retahíla de tramos congestionados por todo tipo de circulaciones y de ancho ibérico en la Comunitat Valenciana, con el patchwork del tercer hilo -permite circulaciones de trenes de ancho internacional (1.435 mm) y ancho ibérico (1668 mm)- ralentizando todas las circulaciones entre Valencia y Castellón. Un trayecto de vía sin electrificar en Murcia y una quimera en Almería, Granada y Cádiz sólo visible en los power point de planificación que tanto criticaba la exministra de Fomento (2011-2016), Ana Pastor.

Unos retrasos inexplicables a pesar de la movilización ejercida por **grupos de presión** como el movimiento #Quierocorredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), que este miércoles vuelve al pabellón de Ifema en Madrid para exhibir músculo social y

empresarial y exigir la rápida ejecución de los tramos del corredor que quedan por ejecutar.

El movimiento #Quierocorredor cumple **cinco años de reivindicaciones** desde que en 2016 comenzó a exigir la culminación para 2025 de la "doble plataforma ferroviaria de ancho internacional que recorra el litoral mediterráneo desde la frontera francesa hasta Algeciras, uniendo todas las ciudades mediterráneas entre sí, con el resto del país y con Europa". Para controlar el avance de cada tramo desde 2016 se han realizado dos chequeos semestrales al estado real del corredor que no han hecho más que confirmar el avance a paso lento de esta plataforma ferroviaria de alta necesidad. A pesar de que el corredor mediterráneo cuenta desde enero de 2017 con un "coordinador del gobierno" para esta infraestructura: primero el ingeniero catalán **Juan Barios Baquero** (2017-2018) y después el geógrafo valenciano **Josep Vicent Boira**.

En estas décadas de planificación es **especialmente sangrante la situación de la Región de Murcia**. En esta ciudad se firmó el Pacto de Murcia el 8 de enero de 2001 en el que se aprobó el diseño de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Murcia. Veinte años después de esta propuesta de trazado que, como no, nacía del kilómetro cero de la estación de Atocha la única capital que sigue pendiente de la plataforma de ancho europeo es la ciudad anfitriona en la que se desbloqueó políticamente esta obra de la red ibérica de alta velocidad.

Aunque oficialmente no formaba parte del Pacto de Murcia pero sí del corredor mediterráneo, el tramo Murcia-Almería también acumula varias décadas de demora para recuperar la conexión ferroviaria que se perdió en 1985 con el cierre del ferrocarril de Almanzora. También está pendiente la redacción de los proyectos de la **conexión Almería-Granada** (que también disfruta de línea de alta velocidad) y Algeciras-Antequera, para los que no hay ningún compromiso de fecha para su finalización.

Otro **tramo "maldito"** del corredor mediterráneo ha sido el trazado Castellón-Tarragona, que nunca se ha incluido en el diseño de las líneas de alta velocidad en Cataluña o la Comunitat Valenciana. En 2009, el Ministerio de Fomento llegó a adjudicar un estudio informativo que nunca vio la luz. Y que incluía el tramo de vía única de Vandellós, que se resolvió con la puesta en marcha de la variante el 13 enero de 2020.

El corredor mediterráneo cumple 10 años de prioridad sobre el papel

Laura Ballester • original

El corredor mediterráneo acaba de cumplir diez años como eje prioritario de la Unión Europea. Un eje ferroviario litoral destinado a «jubilar» la España radial en favor de una red ferroviaria circular que supere los diseños de las infraestructuras con Madrid como kilómetro cero de todos los medios de transporte. Sin embargo, esta «prioridad» europea no ha pasado del papel a la realidad tras una década de planificaciones, discursos, buenas palabras, reivindicaciones y cambios de diseño que han lastrado la ejecución del eje ferroviario llamado a conectar los principales puertos españoles desde la frontera francesa hasta Algeciras.

La principal rémora para cualquier avance en esta década ha sido que este diseño transversal ha seguido ejecutándose de forma radial. El esfuerzo inversor del Gobierno central se ha destinado a conectar las principales ciudades litorales con el centro de la península en líneas de alta velocidad, sólo para pasajeros. Pero no se ha completado de norte a sur o al revés, ni para los pasajeros ni para las mercancías.

Corredor mediterráneo. Ejes ferroviarios europeos de mercancías

La primera red transeuropea de transporte (RTE-T) se configuró en 1996 y se ha revisado en dos ocasiones: 2003 y 2011. Las primeras líneas de alta velocidad comenzaron a planificarse en España el 9 de diciembre de 1988 cuando el consejo de ministros aprobó «introducir el ancho de vía internacional en las líneas de nueva construcción para alta velocidad». Son 25 y 33 años de planificación, respectivamente, de tiempo perdido para construir una infraestructura por el litoral que conectará el 44,5 % del Producto Interior Bruto (PIB) español y espacios que suponen el 66 % del PIB europeo. Además de dar servicio a los principales puertos transeuropeos de primer orden: Barcelona, Tarragona, València, Cartagena y Algeciras.

Conexiones con Madrid

Esta ejecución radial ha permitido que las principales ciudades del corredor mediterráneo ya cuenten con líneas de alta velocidad en servicio como Barcelona (desde 2008), Tarragona (2008), València (2010), Girona y Figueras (2013), Alicante (2013) y Granada (2019), pero todas en conexión con Madrid. La ansiada conexión entre todas estas ciudades y su continuidad a Algeciras sigue sin materializarse al sur de Tarragona.

Al sur del Ebro, el corredor mediterráneo es una entelequia. Una retahíla de tramos congestionados por todo tipo de circulaciones y de ancho ibérico en la Comunitat Valenciana, con el patchwork del tercer hilo -permite circulaciones de trenes de ancho internacional (1.435 mm) y ancho ibérico (1668 mm)- ralentizando todas las circulaciones entre València y Castelló. Un trayecto de vía sin electrificar en Murcia y una quimera en Almería, Granada y Cádiz sólo visible en los power point de planificación que tanto criticaba la exministra de Fomento (2011-2016), Ana Pastor.

Unos retrasos inexplicables a pesar de la presión ejercida por grupos de presión como el movimiento #Quierocorredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), que hoy vuelve al pabellón de Ifema en Madrid para exhibir músculo social y empresarial y exigir la rápida ejecución de los tramos del corredor que quedan por ejecutar.

Cinco años de reivindicaciones

El movimiento #Quierocorredor cumple cinco años de reivindicaciones desde que en 2016 comenzó a exigir la culminación para 2025 de la «doble plataforma ferroviaria de ancho internacional que recorra el litoral mediterráneo desde la frontera francesa hasta Algeciras, uniendo todas las ciudades mediterráneas entre sí, con el resto del país y con Europa». Para controlar el avance de cada tramo desde 2016 se han realizado dos chequeos semestrales al estado real del corredor que no han hecho más que confirmar el avance a paso lento de esta plataforma ferroviaria de alta necesidad. A pesar de que el corredor mediterráneo cuenta desde

enero de 2017 con un «coordinador del gobierno» para esta infraestructura: primero el ingeniero catalán Juan Barios Baquero (2017-2018) y después el geógrafo valenciano Josep Vicent Boira.

En estas décadas de planificación es especialmente sangrante la situación de la Región de Murcia. En esta ciudad se firmó el Pacto de Murcia el 8 de enero de 2001 en el que se aprobó el diseño de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Murcia. Veinte años después de esta propuesta de trazado que, como no, nacía del kilómetro cero de la estación de Atocha la única capital que sigue pendiente de la plataforma de ancho europeo es la ciudad anfitriona en la que se desbloqueó políticamente esta obra de la red ibérica de alta velocidad.

Aunque oficialmente no formaba parte del Pacto de Murcia pero sí del corredor mediterráneo, el tramo Murcia-Almería también acumula varias décadas de demora para recuperar la conexión ferroviaria que se perdió en 1985 con el cierre del ferrocarril de Almanzora. También está pendiente la redacción de los proyectos de la conexión Almería-Granada (que también disfruta de línea de alta velocidad) y Algeciras-Antequera, para los que no hay ningún compromiso de fecha para su finalización.

Otro tramo «maldito» del corredor mediterráneo ha sido el trazado Castelló-Tarragona, que nunca se ha incluido en el diseño de las líneas de alta velocidad en Cataluña o la Comunitat Valenciana. En 2009, el Ministerio de Fomento llegó a adjudicar un estudio informativo que nunca vio la luz. Y que incluía el tramo de vía única de Vandellós, que se resolvió con la puesta en marcha de la variante el 13 enero de 2020.

El ferrocarril en la 'era Glasgow' Más demanda, eficiencia y apuesta por el hidrógeno

Solo en torno al 7 % de los pasajeros y del 11 % de las mercancías viajan en ferrocarril, según datos del Ministerio de Transportes. En plena 'era Glasgow' de transición energética, el objetivo del Gobierno es impulsar la demanda, en detrimento del coche y del avión, mientras el sector busca alternativas tecnológicas más eficientes. El primer paso será la implantación de un sistema de peajes o pago por uso de las carreteras en 2024 que, junto a un futuro impuesto al diésel, busca desincentivar el coche. También, suprimir los vuelos cortos de menos de 2,5 horas e imponer una tasa de viajero frecuente o impuestos sobre los billetes según la cercanía del destino, como propone el Ejecutivo en la estrategia 'España 2050'. Mientras, Adif continúa la electrificación de las vías y los fabricantes mejoran la eficiencia de las máquinas (fibra de carbono para reducir el peso, por ejemplo) e impulsan el hidrógeno como sustituto del diésel, como los trenes híbridos de Talgo que estarán listos en 2023. «Será el primer tren dual de hidrógeno y eléctrico del mundo», asegura Emilio García, director de innovación de Talgo. **Sara Ledo, Madrid.**



Un impacto de 1,71 euros por cada euro

Miguel Vilaplana y Maribel Amoriza • [original](#)

Aunque los efectos más importantes del corredor mediterráneo son a medio y largo plazo, por la rebaja de costes en el transporte y la mejora de la competitividad que induce en las economías de toda el área, la propia construcción de la infraestructura también supone una importante inyección para la actividad en las cuatro autonomías que cruza: Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Catalunya. Así, un informe encargado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) señala que por cada euro invertido en esta infraestructura se genera un impacto de 1,71 euros en su tejido productivo, una cifra que se eleva a 2,14, si se calcula sobre el volumen efectivo de inversión. Por ejemplo, en el caso de la Comunitat Valenciana, se cifraba que la inversión inicial prevista hace una década, de 5.472 millones, generaría un impacto de 9.339 millones únicamente durante su construcción, algo trasladable al resto de territorios.

Para continuar leyendo, hazte suscriptor.

¿Ya eres suscriptor? Inicia sesión [aquí](#)

Y para los que quieren más, [nuestras otras opciones de suscripción](#)

Recuerda que con la entrada en vigor de la Normativa Europea PSD2 se requiere un doble proceso de validación a la hora de realizar la transacción.

Te recomendamos tener a mano tu móvil. Estamos aquí para ayudarte, 963 030 950.



Corredor mediterráneo: un atasco que dura 25 años

original

Este miércoles, un millar de empresarios van a acudir a Ifema, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir a las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. Una infraestructura que acumula décadas de retraso y que si ya era incomprensible hace 25 años, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la UE.

Hace más de 70 años, el Banco Mundial y el Club de Roma aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entraran turistas y salieran mercancías. La respuesta de la dictadura fue hacer una autopista de pago. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular. Desde la huerta murciana y el campo valenciano hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, este corredor ha sido durante décadas motor económico de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, muebles, etcétera) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, este pulmón económico ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo, pagar la infraestructura que utilizaba y hacer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90 a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfavorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido como política de transferencia de rentas entre territorios. No se trata, pues, de juzgar el pasado con los ojos del presente. Sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, el corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia que no puede esperar. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por una apuesta firme por el transporte ferroviario, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también para ganar competitividad y conectividad en tiempos de globalización.

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación que ha sustentado en datos, estudios y propuestas razonadas y razonables. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos, del Estado. No se trata de una pataleta autonómica ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. Se trata de un asunto de Estado, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es garantizar el progreso y la creación de riqueza, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio, sino ante un acto de justicia tal como lo definió Aristóteles: tratar diferente a los diferentes.

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Whatsapp](#) [Telegram](#) [Correo electrónico](#)





Accede ahora todo el año a FARO por MENOS DE 3 EUROS al mes

El corredor del Mediterráneo, un atasco de 25 años

El eje ferroviario fue declarado prioritario por la Unión Europea en 2011 pero sólo ha sido sobre el papel. Los empresarios vuelven a suertearse este miércoles en Madrid con el acto #QuieroCorredor



Ver más de este artículo en Facebook, Twitter, LinkedIn, WhatsApp y Telegram

¿Quieres recibirlo en casa de ejemplo diez años como eje prioritario de la Unión Europea? El eje ferroviario declaró prioritario por la Unión Europea en 2011 pero sólo ha sido sobre el papel. Los empresarios vuelven a suertearse este miércoles en Madrid con el acto #QuieroCorredor

Para continuar leyendo, hazte suscriptor.

¿Te interesa suscribirte? Inicia sesión [aquí](#)

Día	Anual	Mensual
0,5 €/día	34,99 €/año	3,99 €/mes
SUSCRIBETE	SUSCRIBETE	SUSCRIBETE

¿Para los que queréis más, [ver más datos de suscripción](#)

Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.

Se reservan todos los derechos de la Unión Europea para cualquier otro uso.



El corredor del Mediterráneo, un impacto económico multiplicador

David Navarro, Miguel Vilaplana, Maribel Amoriza • original

Infraestructura

Cada euro invertido en la infraestructura ferroviaria que une Algeciras y Francia genera 1,71 euros | La vía beneficia a sectores exportadores, como la automoción, el mueble, el calzado,, el azulejo o la agricultura

Un tren AVE en la estación de Valencia. M.A. Montesinos

Aunque los efectos más importantes del [corredor mediterráneo](#) son a medio y largo plazo, por la rebaja de costes en el transporte y la mejora de la competitividad que induce en las economías de toda el área, la propia construcción de la infraestructura también supone una importante inyección para la actividad en las cuatro autonomías que cruza: [Andalucía](#), [Murcia](#), [Comunitat Valenciana](#) y [Cataluña](#). Así, un informe encargado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) señala que **por cada euro invertido en esta infraestructura se genera un impacto de 1,71 euros en su tejido productivo**, una cifra que se eleva a 2,14, si se calcula sobre el volumen efectivo de inversión. Por ejemplo, en el caso de la Comunitat Valenciana, se cifraba que la inversión inicial prevista hace una década, de 5.472 millones, generaría un impacto de 9.339 millones únicamente durante su construcción, algo trasladable al resto de territorios.

Para continuar leyendo, hazte suscriptor.

¿Ya eres suscriptor? Inicia sesión [aquí](#)

Y para los que quieren más, [nuestras otras opciones de suscripción](#)

Recuerda que con la entrada en vigor de la Normativa Europea PSD2 se requiere un doble proceso de validación a la hora de realizar la transacción.

Te recomendamos tener a mano tu móvil. Estamos aquí para ayudarte, 986 814 700.



O corredor do Mediterráneo, un atasco de 25 anos

Laura Ballester • original

Infraestrutura

O eixo ferroviario foi declarado prioritario pola Unión Europea en 2011 pero só foi sobre o papel | Os empresarios volven mobilizarse este mércores en Madrid co acto #Quierocorredor

A estación de Sants, en Barcelona.

O [corredor mediterráneo](#) acaba de cumprir **dez anos como eixo prioritario** da Unión Europea. Un eixo ferroviario litoral destinado a "xubilar" a **España radial** en favor dunha rede ferroviaria circular que supere os deseños das infraestruturas con Madrid como quilómetro cero de todos os medios de transporte. Con todo, esta "prioridade" europea non pasou do papel á realidade tras unha década de planificacións, discursos, boas palabras, reivindicacións e cambios de deseño que lastraron a execución do **eixo ferroviario chamado a conectar os principais portos españois desde a fronteira francesa ata Alxeciras**.

Para continuar lendo, faiche [subscritor](#).

Xa es [subscritor](#)? Inicia sesión [aquí](#)

Lembra que coa entrada en vigor da Normativa Europea PSD2 requírese un dobre proceso de validación á hora de realizar a transacción.

Recomendámosche ter a man o teu móbil. Estamos aquí para axudarche, 986 814 700.



Corredor Mediterráneo: un atasco que dura 25 años

Editorial • original

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, el corredor ferroviario es una urgencia que no puede esperar

Este miércoles, un millar de empresarios van a acudir a Ifema, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir a las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. **Una infraestructura que acumula décadas de retraso** y que si ya era incomprensible hace 25 años, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la UE.

Hace más de 70 años, el Banco Mundial y el Club de Roma aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entraran turistas y salieran mercancías. La respuesta de la dictadura fue hacer una autopista de pago. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular.

Desde la huerta murciana hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, este corredor ha sido durante décadas motor económico de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, muebles, etc.) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, **este pulmón económico ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo**, pagar la infraestructura que utilizaba y hacer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90 a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfavorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido como política de transferencia de rentas entre territorios. No se trata, pues, de juzgar el pasado con los ojos del presente. Sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar el reto de la transición digital y de la energética. Y en ambos casos, **el corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia que no puede esperar**. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por una apuesta firme por el transporte ferroviario, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también para ganar competitividad y conectividad en tiempos de globalización.

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación que ha sustentado en datos, estudios y propuestas razonadas y razonables. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos, del Estado. No se trata de una pataleta autonómica ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. **Se trata de un asunto de Estado**, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es garantizar el progreso y la creación de riqueza, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio sino ante un acto de justicia tal como la definió Aristóteles: tratar diferente a los diferentes.



de Comercio de España; sindicatos de clase y agrarios, u organizaciones de consumidores.

La reivindicación máxima de los patronos de las autonomías del arco mediterráneo es una **doble plataforma en ancho internacional en el año 2025**. Se trata de un objetivo de muy difícil cumplimiento. El proyecto que está ejecutando el **Ministerio de Transportes** es una **combinación de dobles plataformas y tercer carril** (un sistema que combina el internacional con ancho ibérico y permite circular los dos tipos de trenes). La conexión en ancho compatible en la frontera francesa está hecha y permite evitar los molestos intercambiadores desde algunas estaciones catalanas. Pero los empresarios ligados al sector logístico aspiran a **poder circular desde Algeciras con trenes de mercancías** que cubran trayectos hasta el norte del continente y con conexiones con los principales puertos del corredor.

Un importante **cuello de botella** se encuentra en la **ciudad de Valencia**, donde está pendiente de ejecución el túnel pasante que permita circular los convoyes en subterráneo, aliviando el tráfico de todo tipo de trenes (mercancías, larga y media distancia y cercanías) en las vías que atraviesan la ciudad y sortear el 'cul de sac' de la Estación del Norte. El **Ministerio de Transportes** acaba de sacar a exposición pública el estudio informativo de los posibles trazados, un primer paso, pero indicativo de lo largo que se fía en el tiempo la ejecución de una **obra de 2.000 millones** de euros.

Sin doble plataforma, por ejemplo, no será posible planificar un trazado completo de norte a sur para pasajeros en alta velocidad. El AVE, actualmente, cubre solamente trayectos ligados a **Madrid entre Valencia y Castellón**, y está en obras el **AVE hasta Murcia desde Alicante**, también procedente de la capital de España.

Un paso importante para completar el trazado entre la **Comunidad Valenciana y Cataluña** es la **conexión con tercer carril ente Tarragona y Castellón**, prevista para 2024. La doble plataforma ni siquiera está proyectada. El otro flanco importante es el llamado **nudo de La Encina**, que sigue en obras y que permitiría conectar los trenes AVE desde Murcia y Alicante con Valencia y Barcelona, aunque no a su máxima velocidad. De hecho, los **operadores privados (Ouigo e ILSA)** de trenes comerciales no barajan desplegar flota en el corredor porque **consideran que no tiene las prestaciones suficientes** en velocidad alta. Aun así, Transportes prevé que cuando las obras del tercer carril estén terminadas, podrán acortarse tiempos en trayectos. Un Valencia-Barcelona (350 km) tiene su tren más rápido en dos horas y 40 minutos, pero lo habitual son **viajes de más de tres horas**. Madrid-Valencia (359 km) se cubre en una hora y 40 minutos en AVE.

Los tramos más retrasados, que no cuentan ni siquiera con fecha formal de finalización, son los que comprenden la conexión de las ciudades andaluzas con el corredor. Los trazados entre **Murcia, Cartagena y Almería** no tienen plazos. Menos todavía los tramos **Málaga-Algeciras o Almería-Granada**.

NEXT POST

[Patricia Bullrich le contestó a Anibal Fernández con una defensa de su gestión en el Ministerio de Seguridad](#)

Latest Posts



Noticias

🕒 1 hora

En el limbo de la 'zona de exclusión' de La Palma: «Cuando todo acabe, habrá que ver qué casas son habitables y cuáles no»



Economía y finanzas

🕒 1 hora

El IPC de de China sube al 1,5% en octubre y la inflación industrial marca un nuevo récord





Noticias 🕒 1 hora

'Secret Story': Los repescados asaltan sin piedad 'La casa de los secretos'



Noticias 🕒 2 horas

Los científicos lanzan una fatal advertencia sobre la temperatura del planeta



Noticias del mundo 🕒 3 horas

La 'mejor llorona' de México



Noticias 🕒 1 hora

La persistente falta de gol amenaza las aspiraciones europeas del Athletic



Noticias 🕒 2 horas

España Vacía obtendría 15 escaños y sería clave para decantar la Moncloa con sólo el 1,1% del voto



Fútbol 🕒 1 hora

«Lo que nos hace grandes es el conjunto»



Noticias 🕒 2 horas

La obsoleta gestión pública de la Sanidad



Proyecto Timepost implementado por los medios ITSI. El inversor del proyecto es Sedat Igdedji, Bekir Igdecı, Elizabeth Igdedji y Lydia Igdedji.

Premios EFCL a Fernández Sobrino y CIFP Camino de la Miranda

Diario Palentino • original



Premios EFCL a Fernández Sobrino y CIFP Camino de la Miranda

El periodista Ignacio Fernández Sobrino, ex director regional de Onda Cero y de Antena 3 TV en Castilla y León, en el apartado Comunica, y el Centro Integrado de Formación Profesional (CIFP) Camino de la Miranda de la capital, en Academia, han sido premiados por Empresa Familiar de Castilla y León (EFCL). En el primer caso se reconoce el trabajo de medios de comunicación y periodistas en defensa de los valores de la empresa familiar y, en el segundo, el apoyo de la asociación empresarial para el fomento de la FP Dual a través de su Fundación.

A juicio del jurado, a lo largo de su extensa trayectoria, Fernández Sobrino ha mostrado una especial sensibilidad hacia estas compañías familiares, difundiendo su contribución al desarrollo de la sociedad y su compromiso con el entorno, para que cada vez más personas conozcan y valoren el importante papel que desempeñan en Castilla y León.

En el caso del CIFP Camino de la Miranda, es uno de los 16 centros de la Comunidad

certificados como de alto nivel en Excelencia en FP. Esta certificación acredita que el centro tiene un gran nivel de funcionamiento y actuación, en el ámbito de enseñanza y la realización de actividades. Cuenta con ciclos formativos de sanidad, informática y transporte y mantenimiento de vehículos.

Ambos galardones se entregarán el 25 de noviembre en el hotel AC Santa Ana de Valladolid en la gala del XIX Premio EFCL Antonio Pérez, concedido a la familia Clemente Zárate, fundadora del grupo aeronáutico burgalés Aciturri. Su entrega se tuvo que aplazar el pasado año por la pandemia y se reconoce un proyección internacional de elevado componente tecnológico, creador de empresa auxiliar y generador de empleo cualificado.

Más de 1.000 empresarios se citan en Madrid para reivindicar el avance del Corredor Mediterráneo

original

- [Compartir](#)
- [Tweet](#)
- [Linkedin](#)
- [Menéame](#)



Vicente Boluda. Foto: EVA MÁÑEZ

VALÈNCIA. Más de un millar de empresarios de toda España reivindicarán este miércoles en Madrid el avance de las obras del Corredor Mediterráneo. Bajo el lema 'España está perdiendo el tren', el movimiento #Quiero Corredor, impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), reclamará inversiones para la finalización de la infraestructura clave para la competitividad, la generación de riqueza y la creación de empleo.

Además, en este **5º Acto Empresarial por el Corredor Mediterráneo, que se celebrará en Ifema**, se llevará a cabo el segundo chequeo semestral de 2021, en el que se expondrá el estado de ejecución de las obras y las actuaciones pendientes del Corredor Mediterráneo, que conecta la frontera francesa con Algeciras por todo el arco mediterráneo, para que la obra esté acabada en los tiempos establecidos para el año 2025.

El evento se desarrollará bajo el hilo conductor del "tren de la economía, del progreso, del turismo sostenible, de la conexión con Europa y de las exportaciones a precios competitivos y de la recuperación económica" en un momento en que el crecimiento económico de España es de "vital importancia", destacan desde AVE.

Como parte de la reivindicación, ya se ha desplegado una lona gigante en el famoso Paseo de la Castellana de Madrid para denunciar los retrasos que lleva acumulados la construcción del Corredor Mediterráneo. "Los atascos en la Castellana no son nada. El Corredor Mediterráneo lleva 25 años atascado", aparece en la lona extendida por la asociación presidida por **Vicente Boluda**, presidente también de Boluda Corporación Marítima, empresa valenciana dedicada al transporte marítimo y la logística portuaria.



Al acto han confirmado asistencia la nueva ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, **Raquel Sánchez**, así como empresarios como **Juan Roig**, presidente de Mercadona; **Antonio Arias**, CEO de Vectalia; **Eduardo Baamonde**, presidente de Cajamar; **Carlos Barrasa**, presidente de BP España; **Vicente Boluda**, presidente de Boluda Corporación Marítima; **Héctor Colonques**, presidente de Porcelanosa; **Federico Félix**, presidente de la Fundación ProAVE y vicepresidente de FERRMED; **Ignacio Ferrero**, presidente de Idilia Foods; **Jorge Gallardo**, presidente de Vithas; o **José Ignacio Goirigolzarri**; **José Terradellas**, presidente de Casa Tarradellas; y **Adolfo Utor**, presidente de Baleària, entre otros.

Además, desde el ámbito social, deportivo e institucional estarán **José María Albarracín**, presidente de CROEM; **Jorge Barrero**, director general de COTEC; **José Luis Blanco**, director general de IEF; **José Luis Bonet**, presidente de Cámara España; **Antonio Garamendi**, presidente de CEOE; **Jorge Garbajosa**, presidente de la Federación Española de Baloncesto; **Miguel Garrido**, presidente CEIM; **Alberto Gutiérrez**, presidente de Fundación LAB Mediterráneo, así como jefes autonómicos como **Fernando López Miras**, presidente de la Región de Murcia o **Ximo Puig**, president de la Generalitat Valenciana, entre otras autoridades.

Un atasco que dura 25 años

original

Obras del corredor del Mediterráneo en Cambrils (Baix Camp), en una imagen de archivo. / Joan Puig Pasqual

Este miércoles, **un millar de empresarios van a acudir a Ifema**, en Madrid, para exigir algo que es de sentido común: la culminación del corredor ferroviario que debe unir a las capitales mediterráneas con Europa desde Algeciras. Una infraestructura que acumula décadas de retraso y que si **ya era incomprensible hace 25 años**, la lucha contra la emergencia climática la convierte en inaplazable para la transición verde a la que se ha comprometido España con la UE.

Entretodos

Escribe un post para publicar en la edición impresa y en la web

Hace más de 70 años, **el Banco Mundial y el Club de Roma** aconsejaron a las autoridades franquistas la construcción de una infraestructura de transporte que corriera paralela a la costa del Mediterráneo. Vieron la potencialidad de este corredor industrial, agrícola y turístico. La receta para salir de la autarquía era sencilla: generar una vía rápida por la que entraran turistas y salieran mercancías. **La respuesta de la dictadura fue hacer una autopista de pago**. Es decir, se optó por una carretera financiada por el capital privado. El resultado ha sido espectacular. Desde la huerta murciana hasta las industrias de la conurbación de Barcelona, **este corredor ha sido durante décadas motor económico** de España, tanto por lo que se refiere a la exportación (calzado, juguetes, cerámica, muebles, etc.) como al turismo, ambos imprescindibles para equilibrar una balanza de pagos cada vez más descompensada por la compra de combustibles. Durante este tiempo, este pulmón económico **ha tenido la fuerza suficiente para ser competitivo**, pagar la infraestructura que utilizaba y hacer una contribución neta a la contabilidad nacional. Mientras, el Estado ha utilizado los recursos públicos para reequilibrar el crecimiento económico desviando **los fondos estructurales europeos de los años 80 y 90** a construir carreteras gratuitas, primero, y líneas de alta velocidad para pasajeros, después, en otras zonas económicamente más desfavorecidas. Con la mirada en el mapa de España del siglo pasado podía tener todo el sentido como **política de transferencia de rentas entre territorios**. No se trata, pues, de juzgar el pasado con los ojos del presente. Sino de mirar al futuro.

La España del siglo XXI tiene que afrontar **el reto de la transición digital y de la energética**. Y en ambos casos, el corredor ferroviario del Mediterráneo es una urgencia que no puede esperar. Las empresas de esa zona tienen que conectarse con Europa de manera competitiva y sostenible y eso pasa por **una apuesta firme por el transporte ferroviario**, especialmente de mercancías, pero también de viajeros. La reducción de la circulación de vehículos es imprescindible para cumplir con las reducciones de emisiones, pero también **para ganar competitividad y conectividad** en tiempos de globalización.

La Asociación Valenciana de Empresarios lleva décadas liderando esta reivindicación que ha sustentado en datos, estudios y propuestas razonadas y razonables. Su representatividad debería ser suficiente para sensibilizar a las autoridades, pero también a los técnicos, del Estado. **No se trata de una pataleta autonómica** ni del regateo territorial de un grupo parlamentario en los Presupuestos. Se trata de un asunto de Estado, de qué tipo de España queremos construir. Reequilibrar el territorio es un principio recogido en la Constitución, pero también lo es **garantizar el progreso y la creación de riqueza**, imprescindible para repartirla después. No estamos ante ningún agravio sino ante un acto de justicia tal como la definió Aristóteles: tratar diferente a los diferentes.



Un centenar de empresarios de la Región asistirá este miércoles al acto de reivindicación del Corredor Mediterráneo

original

El Movimiento '#QuieroCorredor' es una iniciativa empresarial y social impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes.

La jornada comenzará a las 10.00 horas con una foto empresarial en el número 30 de Castellana, donde se ha colocado una lona relativa al acto y a la reivindicación que lo motiva. El acto propiamente dicho tendrá lugar en IFEMA a las 12.30 horas.

Al frente de la delegación empresarial murciana estará el presidente de CROEM, José M^a Albarracín. La confederación empresarial regional ha participado en todos los eventos del Movimiento #QuieroCorredor, que en los últimos cinco años ha celebrado encuentros en todas las regiones del Arco Mediterráneo con la participación de empresarios y de la sociedad en general.



Diego Lorente: "El corredor del Mediterráneo genera el 45% del PIB español"

original



Diego Lorente, director general de la Asociación Valenciana de Empresarios, ha demostrado una vez más esta mañana en 'Herrera en Cope' la importancia que tiene el Corredor del Mediterráneo como infraestructura y como conexión entre territorios. Ha calificado como **"una infraestructura vital"** al proyecto que lleva estancado 25 años y que comprende una doble plataforma de alta velocidad que partiría de Algeciras y desembocaría en la frontera francesa.

Desde la Asociación Valenciana de Empresarios defienden un proyecto que supone, como ha apuntado su presidente, **el 50% de la población, el 51% de las exportaciones, el 45% del PIB español y el 63% del tráfico portuario**. "Crear una doble plataforma que permita, por un lado, en ancho internacional sacar a Europa las mercancías en tiempo y forma y, por otro, conectar mejor los territorios y las personas, enseña lo importante que es la infraestructura", ha señalado Lorente. De la misma forma, advierte que en la zona sur del Corredor, sobre todo de Murcia y Almería hasta Algeciras, la situación deja mucho que desear; a diferencia del área de Cataluña y Comunidad Valenciana, donde el proyecto, aunque de manera lenta, sí que parece avanzar.

Este miércoles, 10 de noviembre, Madrid acoge un encuentro que reunirá a más de 1000 empresarios de toda España entre los que destacan Juan Roig, presidente de Mercadona; José Ignacio Goirigolzarri, de Caixabank; Antonio Garamendi, de la CEOE, o José Luis Bonet, de Cámara España, entre otros. Al acto también está previsto que acudan diferentes presidentes autonómicos, donde **denunciarán de manera colectiva los retrasos que lleva sufriendo el Corredor del Mediterráneo desde hace 25 años**. El eje central del encuentro será el **balance del estado de las obras del Corredor** y se revisarán los plazos para que la obra esté finalizada en 2025.

Diego Lorente ha remarcado en 'Herrera en Cope' que, a través de esta infraestructura, España puede ser más competitiva y completar la España radial con la circular: **"Cuanto mejor estén los territorios, más fuertes seremos como país"**. El director general insiste en ir más allá de la política y conseguir con la presión social que el proyecto salga adelante para generar así "miles de empleos e incrementar el PIB".

Diego Lorente: "El Corredor Mediterráneo generaría miles de empleos y aumentaría el PIB español"

Redacción Digital • [original](#)

Audio

Diego Lorente: El Corredor del Mediterráneo generaría miles de empleos y aumentaría el PIB español

0:00 / 12:31

Uno de los proyectos que podría generar miles de empleo y aumentar el PIB español es el **Corredor Mediterráneo**, pero que no está, por desgracia, entre las primeras inquietudes políticas. La infraestructura, que lleva 25 años atascada, consiste en la construcción de una doble plataforma de ancho internacional y de alta velocidad que **partiría de Algeciras y permitiría unir Málaga, Murcia, Alicante, Valencia y Barcelona, para finalmente desembocar en Francia.**

El Corredor del Mediterráneo contribuiría a aliviar la presión de los carreteras y los puertos con mercancías atascadas o sería efectivo para las exportaciones en provincias como Murcia o Almería en materia agrícola. Este miércoles, 10 de noviembre, **Madrid acoge un encuentro empresarial donde también acudirán presidentes autonómicos y autoridades comprometidas con el corredor.**

Por los micrófonos de 'Herrera en COPE' ha pasado el director general de la **Asociación Valenciana de Empresarios**, Diego Lorente, quien apunta que se trata de una "estructura vital".

"El movimiento que hemos creado desde la Asociación Valenciana de Empresarios pretende que España, con un diseño radial de las infraestructuras, se complete con uno circular. Nos parece bien que el centro de España y la capital esté bien conectado, pero hacen falta otras zonas. **El Mediterráneo español concentra el 50% de la población, el 51% de las exportaciones, el 45% del PIB y el 63% del tráfico portuario.** Por ello, crear una doble plataforma que permita sacar a Europa, que es nuestro principal centro exportador, las mercancías en tiempo y forma y conectar los territorios y personas por el turismo, muestra la importancia de la infraestructura", ha explicado Lorente.

¿Qué construcciones están hechas del 'Corredor Mediterráneo'?

El representante de la asociación ha precisado que fue en 2016 cuando decidieron poner la carne en el asador con ayuda de las patronales españolas, **reclamando cuestiones fundamentales como que la segunda y tercera ciudad de España (Barcelona y Valencia) estuviesen conectadas**, o que las provincias de Almería y Murcia, como principal campo de Europa, tuviesen una conexión para introducir los productos en tiempo y forma en Europa, que es el principal mercado exportador.

Diego Lorente ha detallado en 'Herrera en COPE' que el 'Corredor Mediterráneo' está avanzando, aunque muy lentamente: **"Si no nos pusiéramos en marcha los empresarios, el proyecto estaría olvidado"**.

"En Cataluña está casi finalizado, en la Comunidad Valenciana avanza pero en Murcia, Almería y hasta Algeciras, es un drama. Hay que poner la carne en el asador en la zona sur del Corredor", apunta el director general de la Asociación Valenciana de Empresarios.

"Otro problema es Francia, que tiene que hacer sus deberes en la frontera a Montpellier, pero no sé si están en ello", subraya.

"Es una infraestructura que generaría miles de empleos"

Preguntado por la presión que Europa puede ejercer sobre España para ejecutar el 'Corredor

Mediterráneo', Lorente lo considera "fundamental", **aunque recuerda que la Unión Europea ha denunciado en reiteradas ocasiones los retrasos pero "parece que no pasa nada"**.

"Confiar en terceros es complicado. Europa diseñó una red de infraestructuras estratégicas y los países tienen que ir cumpliendo. La presión social es lo que hará que la infraestructura se lleve a cabo. Que 1.300 empresarios de 17 autonomías estén presentes en Madrid, muestra que el conjunto de España apoya el proyecto. **Los plazos se incumplen, Europa lo sabe, han puesto un horizonte en 2030 y veremos qué ocurre**", expresa en 'Herrera en COPE'.

Diego Lorente ha remarcado que lo que defiende esta plataforma cívica es "contribuir a que España sea más competitiva, completar la España radial con la circular. **Cuanto mejor conectado estén los territorios, más fuertes seremos como país**. Y no puede ser que la segunda y tercera ciudad de España no estén conectadas", advierte.

"En Europa queremos libre circulación de personas y mercancías, pues pongamos en marcha infraestructuras que sean comunes a todos. Para eso Europa lo aprobó como red estratégica. **Es una infraestructura que generará miles de empleos y puede incrementar el PIB. No hay justificación para que no se haga más allá de la política**. Por eso, en lugar de atacar a los políticos, la sociedad civil nos hemos arremangado e intentar que se haga por la presión social", remarca el director general de la Asociación Valenciana de Empresarios.

El enlace por alta velocidad del puerto y el aeropuerto: los grandes olvidados del Corredor Mediterráneo

David Navarro • original

Alrededor de mil empresarios de toda España están citados a media mañana de este miércoles en el palacio de congresos de Ifema, en Madrid, para participar en el quinto chequeo anual del Corredor Mediterráneo, un examen en el que la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) fiscaliza el estado de las obras de la modernización de este eje ferroviario fundamental para la Comunidad Valenciana que, año tras año, va acumulando retrasos. Los chequeos arrancaron en 2014 por iniciativa de los empresarios Vicente Boluda y Juan Roig, que mantienen el pulso de **una obra clave para apostar por la España radial, o, lo que es lo mismo, que no haya que pasar para todo por Madrid.**

En estos últimos siete años se ha avanzado en lo que es dotar de ancho de alta velocidad al tramo València-Barcelona, tanto para pasajeros como carga, pero los mayores retrasos están en el tramo sur, de Alicante hacia Algeciras. En concreto, en lo que corresponde a la provincia, tres son las grandes asignaturas pendientes: **la modernización del acceso al Puerto, que sigue en ancho del siglo XX**, la electrificación de la red de cercanías Alicante-Murcia y el enlace ferroviario del aeropuerto con Alicante y Elche, aconsejado por la propia UE desde hace 21 años. El principal objetivo que se persigue es trabajar para que, en las infraestructuras en general y en las ferroviarias en particular, se complete la actual España radial con una circular, que conecte mejor a los territorios y haga más competitivo y próspero nuestro país.

La provincia de **Alicante, ubicada, geográficamente, más o menos, en la mitad del llamado Corredor Mediterráneo**, es, junto a Murcia y Almería, el territorio donde la construcción de este eje ferroviario va más retrasada debido a que hasta ahora se ha apostado casi al cien por cien en el tramo València-Barcelona. En Alicante, el AVE que conecta la provincia con Madrid llegó en junio de 2013 y este año la alta velocidad también es una realidad con Elche y Orihuela. Un enlace que su concepción original no tenía nada que ver con el Corredor Mediterráneo, pero que desde hace tres años forma parte de un todo. ¿Retrasos y asignaturas pendientes del corredor con Alicante? La red de cercanías entre Alicante y Murcia (cerca de un millón de pasajeros al año sigue sin electrificarse), sigue en vía única y sin electrificar y no termina de licitarse el proyecto para enganchar el corredor al Puerto y el aeropuerto de Alicante-Elche/Miguel Hernández carece de un enlace ferroviario que la propia UE aconseja cuando las terminales aeronáuticas pasan de los 6 millones de pasajeros al año, cifra que se alcanzó en el año 2000.

La falta de una buena conexión ferroviaria del Puerto con Europa **-la puesta en marcha de la línea Alicante-Londres es una anécdota importante**, pero eso, un anécdota provoca unos sobrecostes de unos 15 millones de euros al año a las empresas exportadoras, que optan por la carretera, bien para llegar a los destinos o para llevar las mercancías a otros puertos como València o Algeciras. El contar con un buen enlace del Puerto en ancho internacional con el **Corredor Mediterráneo sigue siendo, veintiún años después, una de las grandes asignaturas pendientes del proyecto**, tanto para el Ministerio de Fomento como para la propia CE, que fue **la primera que dejó al Puerto fuera de las redes transeuropeas** de transporte por su bajo nivel de movimiento de mercancías. Decisión que en los tiempos del Gobierno de Rajoy dejó sin enlace ferroviario a Alicante. Hoy se ha recuperado pero en unas condiciones que seguirá primando la exportación por València.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, participará también en el 5º Acto Empresarial por el Corredor Mediterráneo y Segundo Chequeo Semestral. Además de la ministra, durante el acto intervendrán el economista Fernando Trías de Bes, el presidente de CaixaBank, José Ignacio Goirigolzarri, y el presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) y de Boluda Corporación Marítima, Vicente Boluda.

Igualmente, se realizará el segundo chequeo semestral de 2021, en el que **se hará balance del estado de ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo** y se identificarán las actuaciones y

plazos pendientes para que la infraestructura esté acabada en los plazos establecidos.

Prioritario

El Corredor Mediterráneo **acaba de cumplir diez años como eje prioritario de la Unión Europea**. Un eje ferroviario litoral destinado a «jubilar» la España radial en favor de una red ferroviaria circular que supere los diseños de las infraestructuras con Madrid como el kilómetro cero de todos los medios de transporte. Aunque esta «prioridad» europea no ha pasado del papel tras una década de planificaciones, discursos, buenas palabras, reivindicaciones y cambios de diseño que han lastrado la ejecución del eje ferroviario llamado a conectar los principales puertos españoles desde la frontera francesa hasta Algeciras.

Quizá la principal rémora para cualquier avance haya sido que este diseño transversal del eje ferroviario litoral se ha seguido ejecutando de forma radial. Con inversiones por autonomías que han ido conectando algunas de las principales ciudades litorales con el centro de la península en líneas de alta velocidad, sólo para pasajeros, pero que no se ha completado de norte a sur o al revés, ni para los pasajeros ni para las mercancías. Esta mañana, los empresarios volverán a recordarlo.

Cronología: La planificación empezó en 1988

La primera red transeuropea de transporte (RTE-T) se configuró en 1996 y se ha revisado en dos ocasiones: 2003 y 2011. Las primeras líneas de alta velocidad comenzaron a planificarse en España el 9 de diciembre de 1988 cuando el consejo de ministros aprobó «introducir el ancho de vía internacional en las líneas de nueva construcción para alta velocidad». Son veinticinco y treinta y tres años perdidos, respectivamente, para construir una infraestructura por el litoral que conectaría el 40% del PIB español y los principales puertos transeuropeos de primer orden: Barcelona, Tarragona, València, Cartagena y Algeciras.

Sí han recibido la alta velocidad las principales ciudades del corredor mediterráneo como Barcelona (2008), Tarragona (2008), València (2010), Girona y Figueras (2013) y Alicante (2013) pero **todas en su conexión con Madrid**. Pero la ansiada conexión entre todas estas ciudades su continuidad hacia el sur aún sigue sin materializarse al sur de Tarragona.

A partir de esta provincia, el corredor mediterráneo es una entelequia. Una retahíla de tramos congestionados y de ancho ibérico en la Comunidad Valenciana, con el patchwork del tercer hilo ralentizando todas las circulaciones entre València y Castellón. Un trayecto de vía sin electrificar en Murcia y una quimera en Almería, Granada y Cádiz sólo visible en los «power point» que tanto criticaba la ministra de Fomento, Ana Pastor. Así siguen, pese a que la última fecha para la finalización de las obras dada por el Gobierno central, entonces por boca del ministro José Luis Ábalos fue el año 2025 algo que **empieza a ser casi imposible de cumplir dado el retraso que acumulan los trabajos** en todo el corredor ferroviario.

Un impacto de 1,71 euros por cada euro

Aunque los efectos más importantes del corredor mediterráneo son a medio y largo plazo, por la rebaja de costes en el transporte y la mejora de la competitividad que induce en las economías de toda el área, la propia construcción de la infraestructura también supone una importante inyección para la actividad en las cuatro autonomías que cruza: Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Catalunya. Así, un informe encargado por la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) señala que por cada euro invertido en esta infraestructura se genera un impacto de 1,71 euros en su tejido productivo, una cifra que se eleva a 2,14, si se calcula sobre el volumen efectivo de inversión. Por ejemplo, en el caso de la Comunidad Valenciana, se cifraba que la inversión inicial prevista hace una década, de 5.472 millones, generaría un impacto de 9.339 millones únicamente durante su construcción, algo trasladable al resto de territorios.

Más exportaciones y un aumento de visitantes

La puesta en marcha del corredor mediterráneo supondrá mejores conexiones para el 50% de

la población española, tanto de pasajeros -lo que beneficiará al turismo-, como de mercancías. Así, en la web de Quiero Corredor, se estima que, si esta infraestructura estuviera en marcha a día de hoy, el tráfico de mercancías sería un 29% superior y a un precio más barato, lo que beneficiaría a multitud de sectores exportadores, como la automoción, el mueble, el calzado, el azulejo, la agricultura o la propia industria logística, entre otros.

Automoción

El de la automoción es el sector que más utiliza el ferrocarril. Pese a encontrarse por detrás del transporte marítimo y por carretera, el 14,3% de los traslados de vehículos acabados y de componentes se realizan a través de trenes de mercancías, sobre todo desde las fábricas a los puertos de embarque y a la inversa. De ahí que desde la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) se considere al Corredor Mediterráneo como una infraestructura estratégica, teniendo en cuenta que las plantas de Ford, Seat y Nissan se sitúan en esta cuenca.

No sucede lo mismo con el calzado, que tiene en el ferrocarril un medio de transporte prácticamente testimonial, frente a la carretera, la vía marítima y la aérea. No obstante, el director general de la Federación de Industrias del Calzado Español (Fice), Ismael Martínez, opina que la entrada en servicio del corredor podría modificar este comportamiento, dado que el 80% de las exportaciones anuales del sector, cifradas en 2.600 millones de euros antes de la pandemia, tienen como destino Europa, y el tren se convertía en una alternativa atractiva para las empresas del área mediterránea.

Tampoco el juguete ha venido utilizando hasta el momento el ferrocarril para el transporte de sus mercancías, centrándose en la vía marítima para las largas distancias y la carretera para las más próximas. Con todo, el presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Juguetes (Aefj), José Antonio Pastor, considera que la situación podría variar, teniendo en cuenta que el 80% de las exportaciones, que ascienden a 673 millones, viajan a Europa, y que el principal centro productor se encuentra en la provincia de Alicante. El corredor también favorecería las visitas comerciales de clientes.

El mueble es un firme defensor del corredor mediterráneo, todo y que en la actualidad tampoco hace un uso significativo del tren. Sin embargo, el sector considera que puede convertirse en una alternativa de extraordinaria importancia, y más en un contexto como el actual, en el que los costes de los fletes marítimos se han disparado. Así lo señala la directora general de la Federación Empresarial de la Madera y el Mueble de la Comunidad Valenciana (Fevama), Amparo Bertomeu, quien recuerda que los principales puertos de embarque para el sector están en Barcelona y València. Además, el 68% de las exportaciones, cifradas en 2.300 millones de euros, viajan a Europa, por lo que también sería una buena vía de conexión.

Logística

El sector que asiste con menor entusiasmo a la construcción del Corredor es el de la logística. Y es que el ferrocarril se convertirá en un competidor directo de la carretera, cuando hasta el momento apenas jugaba un papel testimonial. El secretario general de la Federación Valenciana del Transporte y Logística (FVET), Carlos García, señala que es muy complicado valorar el impacto, aunque ya avanza que tendrá cierta incidencia en los 25.000 camiones que transportan durante cuatro meses productos agroalimentarios a Centroeuropa. También lamenta que se ensalcen las virtudes del tren a costa de demonizar el transporte por carretera.

En el lado opuesto al de la logística se encuentra el sector del turismo, que espera la finalización de las obras del corredor mediterráneo como auténtica agua de mayo. Un anhelo fácil de entender si se tiene en cuenta que de los 70 millones de visitantes anuales que recibe la cuenca mediterránea, casi un 40% proceden de los países europeos. El presidente de la patronal hotelera de Benidorm y la Comunidad Valenciana (Hosbec), Toni Mayor, está convencido de que aumentará los turistas.

El sector cerámico español, concentrado en un 90% en el clúster de Castellón, exportó en el 2020, sobre todo a través de transporte marítimo y por carretera, mercancía por valor de 2.947

millones de euros, de los que 1.432, el 48,7%, tiene su destino en Europa. Desde la patronal Ascer, defensora radical de la necesidad del corredor mediterráneo, estiman que traerá consigo beneficios múltiples en forma de reducción de costes, más competitividad y eficiencia ambiental.

Por su parte, la citricultura produce en España hasta 7,5 millones de toneladas anuales en sus 300.000 hectáreas de cultivo situadas en un eje que arranca en Tarragona y acaba en Huelva, de las que el 50% están en la Comunidad Valenciana y el 41% en Andalucía, según datos del Comité de Gestión de Cítricos. El corredor mediterráneo es estratégico también para una actividad que vende en Europa el 93% de su cosecha, transportada en 174.000 camiones que cruzan la frontera cada año. Menor coste y mayor eficiencia serán las ventajas clave.

Los coches y la comida quieren viajar en tren

Pepa Torres es directora general de Walker's, compañía logística con tres centros en Almussafes (València) colindantes a su principal cliente: Ford España. La empresaria, que coordina toda la secuenciación de piezas de la multinacional del óvalo azul, asegura que el «mundo y la economía giran hacia lo sostenible y competitivo y el transporte ferroviario de mercancías cumple esos dos parámetros». Según la ejecutiva de Walker's, compañía con 200 empleados y unos 5 millones de euros de facturación (ha caído su negocio un 47% respecto al año 2019) debido al parón mundial del automóvil por la falta de microchips, «el sur de Europa está abandonado por las autoridades de Bruselas y como país periférico España debe reivindicar mejores conexiones ferroviarias para no perder el tren de las exportaciones. **¡A ver si antes de 2030 está acabado el corredor!**», comenta esta empresaria.

España es un país periférico y por eso la infraestructura es clave, antes de 2030

Si el futuro de la automoción pasa por los coches eléctricos el transporte de mercancías desde el sur del viejo continente «también pasa por el ferrocarril», sostiene el gerente de Agfra, José Vicente Aguilar, empresa de ingeniería dedicada al diseño y fabricación de utillajes y máquinas. Según el timonel de esta pyme auxiliar del negocio sobre las cuatro ruedas, «la cadena de suministros sufre cada vez más problemas por los cuellos de botella o los precios de los carburantes y por eso el transporte de mercancías en tren solucionaría esas crisis», apunta el responsable de Agfra. Aguilar destaca que «las fábricas del automóvil y sus industrias auxiliares de España deben estar bien conectadas a los grandes puertos del Mediterráneo y al ferrocarril. Marruecos y su principal puerto, Tánger-Med, pisan el acelerador en el negocio de los coches», recuerda.

Pepa Torres, directora general de De Walker's, uno de las empresas junto a Ford en Almussafes F. Bustamante

Para las cooperativas agroalimentarias, la infraestructura ferroviaria desde Algeciras hasta Perpiñán también es clave para mejorar su competitividad, acceso más rápido, sostenible y económico a algunos de sus principales mercados: Francia e Italia. «El corredor -explica el responsable de la sectorial de cítricos de Cooperativas Agroalimentarias de España, Cirilo Armandis- debe servir como etapa inicial en el tránsito de las frutas y hortalizas hacia otros enclaves prioritarios, como por ejemplo Alemania, y por otro lado, a países como Croacia, Eslovenia o Hungría». Según Armandis, «cuando el Corredor Mediterráneo esté plenamente operativo, la huella de carbono del ciclo integral de nuestras producciones se reduciría notablemente ya que, solo en el caso de los cítricos, haríamos que unos 170.000 camiones dejaran de circular cada campaña por las carreteras europeas, con **el consiguiente ahorro de costes que esto implicaría**», explica el dirigente de Cooperativas Agroalimentarias de España.

Necesitamos corredor y conexiones férreas a los puertos. Marruecos pisa fuerte

Y como se disparan los costes logísticos dado el incremento del precio de los combustibles y las empresas no encuentran chóferes para conducir sus flotas de camiones, el presidente de la cooperativa de San Bernat de Carlet (Valencia), Álvaro Nogués, un centro que moviliza 70 millones de kilogramos de fruta de verano, cítricos y kakis 'persimon', también reclama a gritos el Corredor Mediterráneo. «Es clave para competir con grandes firmas europeas y de países

terceros o para abrir nuevos mercados en Europa, cada vez más concentrados en grandes operadores».

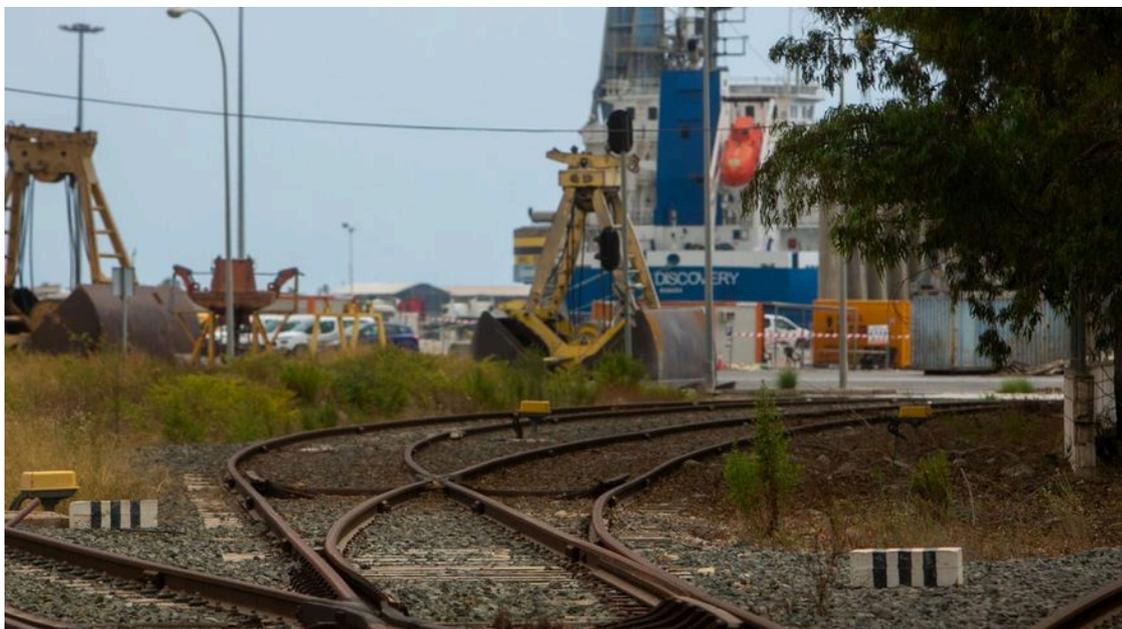
Esta firma valenciana, que genera un negocio de 50 millones de euros anuales y emplea a 2.000 trabajadores fijos y eventuales entre almacén y campos, advierte de que los costes energéticos y de emisiones de CO2 de medio centenar de contenedores transportados en ferrocarril equivalen al realizado por sólo cinco camiones. «El tren, además, es fundamental para combatir el cambio climático», concluye Nogués.

Madrid apoya el proyecto porque es bueno para toda España

Los grandes empresarios españoles llevan más de veinte años reclamando el desarrollo del corredor mediterráneo, un proyecto que supondrá la modernización de la red ferroviaria nacional al tiempo que mejorará la competitividad del país en su conjunto y supondrá una distribución equitativa de la riqueza. Este plan transformará la forma de relacionarse de las diferentes comunidades autónomas, dando lugar a una solución más eficiente en el transporte de pasajeros y mercancías. Para ello, las diferentes fuentes consultadas señalan la importancia de la doble vía de este proyecto. La primera pretende unir la frontera francesa con todo el Arco Mediterráneo hasta llegar a Algeciras. La segunda plantea un trazado complementario que una Algeciras con Francia pasando por Madrid, Zaragoza y Canfranch. Un ambicioso proyecto en el que se lleva trabajando desde hace años para que la capital deje de ser el final de los destinos de tren y se convierta en una estación de paso que permita dinamizar el transporte ferroviario del país.

David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, explica a este diario su profunda apuesta «por seguir desarrollando las dos vertientes del corredor mediterráneo, tanto la del transporte de viajeros como de mercancías». «Para la Comunidad de Madrid desarrollar tanto uno como otro trazado es generar riqueza e igualdad de oportunidades. El 75% de la logística nacional pasa en algún momento por el espacio radial de Madrid, con lo que es interesante cualquiera de las dos vertientes. Apostamos por toda vía que genere riqueza para el conjunto nacional», asegura el consejero.

- [Corredor Mediterráneo](#)
- [aeropuerto](#)
- [UE](#)
- [velocidad](#)
- [España](#)
- [Madrid](#)
- [Gobierno](#)
- [10 a las 10](#)



Medio	Diario Información
Soporte	Prensa Digital
U. únicos	85 332
Pág. vistas	263 163

Fecha	09/11/2021
País	España
V. Comunicación	4 954 EUR (5,746 USD)
V. Publicitario	2097 EUR (2432 USD)

<https://www.informacion.es/alicante/2021/11/09/enlace-alta-velocidad-puerto-aeropuerto-59345138.html>

Un centenar de empresarios de la Región asistirá este miércoles al acto de reivindicación del Corredor Mediterráneo

Al frente de la delegación empresarial de la Comunidad estará el presidente de Croem, José M^a Albarracín



El presidente de Croem, José María Albarracín. /

VICENTE VICÉNS / AGM

EP

Martes, 9 noviembre 2021, 12:55



Un centenar de empresarios de la Región de Murcia se desplazará este miércoles a Madrid para participar en un nuevo acto de reivindicación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo, enmarcado en la iniciativa '#QuieroCorredor', que tendrá lugar en Ifema, el recinto ferial de la capital de España, según informaron fuentes de la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia (Croem) en un comunicado.

El Movimiento '#QuieroCorredor' es una iniciativa empresarial y social impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes. La jornada comenzará a las 10.00 horas con una foto empresarial en el número 30 de Castellana, donde se ha colocado una lona relativa al acto y a la reivindicación que lo motiva. El acto propiamente dicho tendrá lugar en Ifema a las 12.30 horas.

Al frente de la delegación empresarial murciana estará el presidente de Croem, José M^a Albarracín. La confederación empresarial regional participó en todos los eventos del Movimiento #QuieroCorredor, que en los últimos cinco años ha celebrado encuentros en todas las regiones del Arco Mediterráneo con la participación de [Volver al índice](#)

empresarios y de la sociedad en general.

TEMAS José María Albarracín, Croem, Región de Murcia, Corredor Mediterráneo

TENDENCIAS ▼

LO + LEÍDO

La Verdad **Región**

Top 50

- 1 **López Miras anuncia una subida de sueldo del 2% para todos los funcionarios de la Comunidad**

- 2 **Fallece una anciana en Beniel tras ser atropellada por su hija**

- 3 **Golpe contra el tráfico de 'maría' en Cieza, Abarán, Lorca, Mula y Murcia**

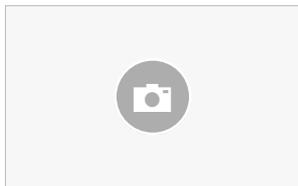
- 4 **Los consumidores adelantan las compras de Navidad por el miedo al desabastecimiento**

- 5 **Martínez Vidal acusa a Mario Gómez de «bajeza política» por unas críticas a Albert Rivera**

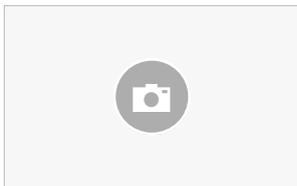
Comentarios ▾

PATROCINADA

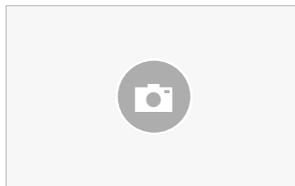
Fotos



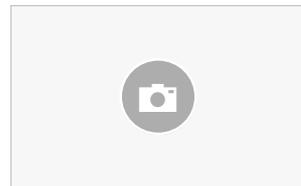
Visita de Teresa Ribera a Murcia para presentar el plan para regenerar el Mar Menor



El espectáculo de los catamaranes voladores GC32 llega al Mar Menor



Exposición fotográfica 'La evolución arquitectónica de los espacios', del abanillero Damián Lajara



Último foro gastronómico del ciclo 'El territorio en el plato'

LA VERDAD

© LA VERDAD MULTIMEDIA, S.A.
Camino Viejo de Monteagudo s/n, 30160 Murcia



En lo posible, para la resolución de litigios en línea en materia de consumo conforme Reglamento (UE) 524/2013, se buscará la posibilidad que la Comisión Europea facilita como plataforma de resolución de litigios en línea y que se encuentra disponible en el enlace <https://ec.europa.eu/consumers/odr>.

vocento

ABC

ABC Sevilla

Hoy

El Correo

La Rioja

El Norte de Castilla

Diario Vasco

El Comercio

Ideal

Sur

Las Provincias

El Diario Montañés

La Voz Digital

La Verdad

Leonoticias

Burgosconecta

Piso Compartido

Autocasión

Oferplan

Pisos.com

Mujerhoy

XL Semanal

Pidecita

TopComparativas

WomenNow

La Fundación Empresa Familiar de Castilla y León premia al periodista Ignacio Fernández Sobrino y al Centro de Formación Profesional Camino de la Miranda de Palencia

original



Ambos galardones, que cumplen su VII edición, serán entregados el próximo 25 de noviembre en el transcurso de la Gala del XIX Premio EFCL 'Antonio Pérez', que ha sido concedido a la familia Clemente Zárte, fundadora de Aciturri

El periodista **Ignacio Fernández Sobrino**, ex director regional de Onda Cero y de Antena 3 Televisión en Castilla y León, ha sido galardonado con el **Premio Comunica 2021**, con el que **Empresa Familiar de Castilla y León (EFCL)** quiere reconocer el trabajo de los medios de comunicación y de los periodistas en defensa de los valores de la empresa familiar. Además, el **Centro Integrado de Formación Profesional Camino de la Miranda**, ubicado en Palencia, ha obtenido el Premio Academia 2021 de EFCL, por su apoyo al fomento de la FP Dual que realiza la asociación a través de su Fundación Empresa Familiar de Castilla y León.

A juicio del jurado, a lo largo de su **extensa trayectoria**, Fernández Sobrino ha mostrado una especial sensibilidad hacia estas compañías, difundiendo a través de diferentes medios informativos la contribución de estas empresas al desarrollo de la sociedad y su compromiso con el entorno, lo que ha permitido que cada vez más personas conozcan y valoren el **importante papel** que desempeñan en Castilla y León.

Natural de Palencia, Fernández Sobrino es fundador de **Antena 3 de Radio y Antena 3 Televisión**. Fue director de la emisora de Antena 3 en Palencia y director regional de esta cadena en Canarias, Andalucía, Aragón, comunidades en las que además estuvo al frente simultáneamente de Antena 3 Televisión.

En 1999 fundó la Delegación de Antena 3 Televisión en Castilla y León y desde 2004 ha sido además director regional de Onda Cero. Este año 2021 se retiró al acogerse al Plan 2020 de Atramedia. Entre otros reconocimientos, su labor ha sido distinguida con el **Premio Antena de**

Oro a la Trayectoria Profesional.

Por su parte, EFCL ha valorado el compromiso e implicación del **CIFP Camino de la Miranda** a la hora de colaborar con la **Fundación Empresa Familiar de Castilla y León** en el diseño y ejecución de diferentes iniciativas que permitan acercar las empresas al centro educativo y viceversa. Detacó su participación activa en la realización de vídeos inspiracionales, de jornadas educativas y de cursos de 'soft skills' para profesores, entre otras acciones de impulso a la FP Dual, en colaboración con empresas familiares de la región.

El CIFP Camino de la Miranda es uno de los **16 Centros de Castilla y León** certificados como de alto nivel en la primera convocatoria de excelencia en la Formación Profesional. Esta certificación acredita que el centro docente tiene un nivel de excelencia en su organización, funcionamiento y actuación, con carácter general en el ámbito de las enseñanzas de Formación Profesional, y en particular, en la realización de actividades de excelencia profesional. Este centro cuenta con una gran oferta de ciclos formativos de las familias de **Sanidad, Informática y Transporte** y mantenimiento de vehículos.

Con este premio, cuya entrega se tuvo que aplazar el pasado año debido a la pandemia, el jurado reconoce el compromiso y apuesta a largo plazo de la familia **Clemente Zárate** para desarrollar en Castilla y León un proyecto empresarial internacional de elevado componente tecnológico, creador de empresa auxiliar y generador de empleo cualificado.

La gala, patrocinada por **Unicaja Banco**, tendrá lugar en el **Hotel AC Palacio Santa Ana de Valladolid** y servirá también como homenaje al ex presidente de EFCL **Antonio Pérez**, fallecido este año, con cuyo nombre ha sido rebautizado este premio anual a la familia empresaria de Castilla y León.



Lluís Bertomeu en El Intercafé: El PSPV debe aprovechar la situación para ocupar más aún el centro político

original



Valencia, 9 de noviembre de 2021- Diego Varea

El socio director de Satori Comunicación, Lluís Bertomeu, ha manifestado en Intereconomía Valencia: **“al PSPV le viene muy bien este congreso porque le posicionará aún más en el centro en contra de sus socios izquierdistas y porque el PP ni está ni se le espera. Este acto hace que el partido no pierda el cauce de la moderación ante las banderas contrarias de los otros”**.

Respecto a la ampliación del Puerto de Valencia, el analista político ha destacado: **“debe convertirse en un polo económico para la sociedad del siglo XXI Aurelio Martínez está haciendo una estrategia de sostenibilidad de puertas hacia dentro y debe abrirse. Además, va a ser el tema de las elecciones municipales, pero Puig está trasladando el tema a todas las administraciones porque es un gran proyecto de país”**.

Por otra parte, en vistas del acto que celebrará la Asociación Valenciana de Empresarios para reivindicar el Corredor Mediterráneo, Bertomeu ha expuesto: **“al final es coger 1.000 empresarios dentro de un Ave dirección a Madrid para pegar una bofetada al Ministerio de turno y pueda ejercer una gran campaña y presión para reivindicar lo nuestro”**.

De hecho, estas dos grandes reivindicaciones deben tener una fuerte financiación europea por lo que Lluís Bertomeu ha apuntado: **“este país se debe poner las pilas porque si no podemos volver a perder el tren de los fondos europeos porque las instituciones y la colaboración público-privada no tira hacia delante en proyectos de este calibre”**.

Por último, en temática de las nuevas plusvalías, el socio director de Satori Comunicación ha afirmado: **“antes de los ayuntamientos están las personas. Las plusvalías son una cosa repagada donde pagas el esfuerzo y sudor de todos tus familiares”**.



Joan Amorós: "Esperamos que el Corredor Mediterráneo esté en marcha en 2025"

original



Imagen de archivo de Joan Amorós en la sede de la patronal CROEM. ORM

REDACCIÓN. Murcia

Un centenar de empresarios de la Región de Murcia se desplazará mañana a Madrid para participar en un nuevo acto de reivindicación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo, enmarcado en la iniciativa #QuieroCorredor, que tendrá lugar en IFEMA, el recinto ferial de la capital de España.

El movimiento es una iniciativa empresarial y social impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes.

El presidente de FERRMED el lobby empresarial que impulsa la ejecución del trazado ferroviario, Joan Amorós dice que "el proyecto está incompleto porque hay tramos donde no hay doble vía".

Un centenar de empresarios murcianos se une en Madrid a la iniciativa de AVE #QuieroCorredor

original



Foro: MP

MURCIA. Hasta un centenar de empresarios de la Región de Murcia se desplazará este miércoles a Madrid para participar en un nuevo acto de reivindicación del Corredor Ferroviario del Mediterráneo, enmarcado en la iniciativa #QuieroCorredor, que tendrá lugar en IFEMA, el recinto ferial de la capital de España.

Según ha anunciado Croem, **el movimiento #QuieroCorredor es una iniciativa empresarial y social** impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes.

La jornada comenzará a las 10 horas con una foto empresarial en el número 30 de Castellana, donde se ha colocado una lona relativa al acto y a la reivindicación que lo motiva. El acto propiamente dicho tendrá lugar en IFEMA a las 12,30 (hay prevista atención a medios informativos a las 11 horas).

Al frente de la delegación empresarial murciana estará el presidente de Croem, **José M^a Albarracín**. La confederación empresarial regional ha participado en todos los eventos del movimiento #QuieroCorredor, que en los últimos cinco años ha celebrado encuentros en todas las regiones del Arco Mediterráneo con la participación de empresarios y de la sociedad en general.

El Corredor Mediterráneo 'se atasca en la Gran Vía de Madrid

MURCIAECONOMIA • original



Un centenar de empresarios de la Región de Murcia se desplazará este miércoles a Madrid para participar en un nuevo acto de reivindicación del **Corredor Ferroviario del Mediterráneo**, enmarcado en la iniciativa #QuieroCorredor, que tendrá lugar en el recinto ferial de Ifema.

El Movimiento #QuieroCorredor es una **iniciativa empresarial y social impulsada por la Asociación Valenciana de Empresarios** desde 2016 con el objetivo de reivindicar la culminación del Corredor en 2025. En el acto, que cierra otro año de seguimiento al desarrollo de este eje básico para la conectividad de norte y sur de Europa, se informará de su grado de ejecución, revisando avances y compromisos pendientes.

La jornada comenzará a las 10 horas con una foto empresarial en el número 30 de Castellana, donde se ha colocado **una lona relativa al acto y a la reivindicación que lo motiva**. El acto propiamente dicho tendrá lugar en Ifema a las 12,30.

Al frente de la delegación empresarial murciana estará el presidente de Croem, **José M^a Albarracín**. La confederación empresarial regional ha participado en todos los eventos del Movimiento #QuieroCorredor, que en los últimos cinco años ha celebrado encuentros en todas las regiones del Arco Mediterráneo con la participación de empresarios y de la sociedad en general.

Todo es Mentira

en plató don Vicente Boluda actual presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios. Muy buenas



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=550146093



Programa	Onda Cero
Audiencia	1 307 000
V. Publicitario	52 800 EUR (61 240 USD)
V. Comunicación	122 100 EUR (141,617 USD)

Fecha	10/11/2021
Hora	06:11:55
Duración	96

Más de Uno

Estructura. El acto está impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios y hoy también asistirá a



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=550480450

Las Mañanas

por la Asociación Valenciana de Empresarios reivindica la culminación de esta infraestructura en el año 2025. Y ahora.



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=550484022



Programa	Cadena SER
Audiencia	3 011 000
V. Publicitario	30 375 EUR (35 230 USD)
V. Comunicación	62 648 EUR (72,662 USD)

Fecha	10/11/2021
Hora	07:11:56
Duración	45

Hoy por Hoy

comunidades implicadas en este proyecto está impulsado por la Asociación Valenciana de Empresarios Valencianos. Vamos a



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=550490182

Herrera en Cope

el corredor. Me gustaría hablar con el director general de la Asociación Valenciana de Empresarios que como



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=549804405

FISCALIDAD

ERC exige a Sánchez endurecer la fiscalidad del ahorro a las rentas altas

ENMIENDA A LOS PGE/ Pide aplicar el tipo del 26% a las rentas del ahorro superiores a 100.000 euros, en lugar de los 200.000 actuales, y crear un nuevo tramo para gravar con el 30% a las de más de 300.000.

J. Díaz, Madrid

Intercambio de papeles entre ERC y Podemos en las enmiendas parciales a los Presupuestos. Mientras que la formación morada ha asumido este año el papel de enmendar las Cuentas para reclamar la creación de una cuota estatal en el impuesto de patrimonio y forzar así a Madrid a cobrar este tributo (lo tiene bonificado al 100%), un petición que ya formuló sin éxito ERC el año pasado, los secesionistas catalanes han hecho suyo el mantra de Podemos de que "paguen más quienes más tienen". Así, en sus enmiendas a los PGE, ERC exige a Sánchez que endurezca la fiscalidad del ahorro a las rentas altas, elevando los tipos aplicables en el IRPF e incluso añadiendo un nuevo tramo.

En la actualidad, la escala de gravamen oscila entre el 19% para los ahorros con una base liquidable de hasta 6.000 euros y el 26% para las rentas superiores a los 200.000 euros, pasando por el 21% para los ahorros de hasta 50.000 y el 23% entre esa cuantía y hasta 200.000. Pues bien, ERC, socio prioritario del Gobierno y pieza clave para sacar adelante las Cuentas, reclama al Ejecutivo que el tipo del 26% se empiece a aplicar a partir de rentas superiores a los 100.000 euros en lugar de los 200.000 euros actuales, y plantea un



El portavoz de ERC en el Congreso, Gabriel Rufián.

nuevo tramo para gravar con un 30% a las rentas del ahorro superiores a los 300.000 euros. La formación independentista defiende su propuesta argumentando que incrementaría la "progresividad del IRPF, ya que los rendimientos procedentes del ahorro aumentan al aumentar el nivel de renta de los contribuyentes". A este respecto, ERC, que utiliza las estadísticas de la Agencia Tributaria correspondientes al IRPF de 2018, señala que los contri-

buyentes con una base imponible total superior a los 60.000 euros "representan el 4% de los contribuyentes del IRPF y acumulan el 74% de la base imponible del ahorro" y denuncia que la base del ahorro está gravada con tipos impositivos más bajos que la base general, lo que "genera una pérdida de progresividad del impuesto". Pese al golpe de efecto que supone esta enmienda, que eleva la presión sobre el Gobierno de Sánchez

para endurecer la fiscalidad de las rentas más altas, no tiene demasiados visos de prosperar. Como ha reiterado en numerosas ocasiones la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, la reforma del sistema tributario se basará en el informe del comité de expertos designado por el Gobierno, cuyas conclusiones no se conocerán hasta febrero. Será a partir de entonces cuando Hacienda "procederá a estudiar las mismas de cara

Pese a la presión de sus socios, el Gobierno no prevé abordar la reforma tributaria ahora

a adoptar medidas en los Presupuestos Generales del 2023", según el Plan Presupuestario enviado a Bruselas el 15 de octubre. Esto es, la gran subida fiscal que Sánchez promete a Europa para reducir el elevado déficit que el Covid ha dejado en herencia no llegaría hasta ese año.

El castigo a las rentas altas es la medida más relevante que plantea ERC en el ámbito fiscal, pero no la única. El partido separatista pide ceder el 50% de la tasa Google a las CCAA, así como rebajar al 4% el IVA de los productos de higiene femenina, culturales (cines, museos, teatros) y los relacionados con la dependencia (teleasistencia, ayuda a domicilio, centros de día o de noche). Y al 10% el IVA de las peluquerías o los servicios veterinarios. Asimismo, plantea un batería de desgravaciones al vehículo eléctrico, entre ellas una bonificación de hasta el 100% (frente al 75% actual), en las exenciones a vehículos eléctricos e híbridos enchufables en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

La reforma de la plusvalía llega hoy con miles de liquidaciones en el limbo

ERC pide compensar a los municipios por el impuesto y rebajas fiscales a cambio de apoyar los Presupuestos —[P26-27](#)

Negociación de enmiendas

ERC pide compensaciones por la plusvalía y rebajas fiscales para avalar el Presupuesto

Solicita un fondo de 1.500 millones para garantizar ingresos a los municipios

Demanda reducir IVA o Sociedades, subir el IRPF al ahorro y dar el 50% de la tasa Google a las CC AA

JUANDE PORTILLO
MADRID

Superada la batalla de las enmiendas a la totalidad que habrían tumbado el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2022, el Gobierno afronta ahora la guerra de guerrillas de las enmiendas parciales en las que cada grupo parlamentario plantea sus exigencias particulares para avalar las cuentas. Mientras que varios grupos ponen el acento en mejorar la dotación destinada a reforzar el papel de las lenguas cooficiales, otros como PNV o Teruel Existe ponen el foco en reclamar un mayor volumen de inversiones en sus territorios. De las más de 5.000 enmiendas registradas destacan, por su cantidad y calado, las presentadas por ERC, que pide a cambio de su apoyo una importante batería de medidas tributarias y la creación de fondos de apoyo a las regiones o de compensación a los ayuntamientos por los ingresos perdidos del impuesto de plusvalía.

En este último terreno, en el que el Gobierno acaba de modificar el tributo para corregir la nulidad de su método de cálculo recientemente dictaminada por el Tribunal Constitucional, el grupo de Gabriel Rufián exige la creación de tres mecanismos de compensación. En primer lugar, "un fondo extraordinario, dotado con 1.500 millones de euros, en favor de los ayuntamientos para compensar la pérdida de recaudación" ocasionada por el reciente fallo judicial. Alega que el tributo aporta unos 2.700 millones anuales a las arcas municipales (el 12% de sus recursos) y que el Ejecutivo debió corregir el tributo antes, pues el Constitucional lleva anulando sus artículos desde 2017.

En segundo lugar, propone crear un "fondo perma-



El portavoz parlamentario de ERC, Gabriel Rufián, durante el debate de las enmiendas a la totalidad del Presupuesto de 2022.

EFE

mente" que compense a los municipios por la reducción de ingresos que genere la reforma del método de cálculo que entra hoy en vigor. Como adelantó este diario, y reconocía ayer la FEMP, el nuevo modelo restará potencia recaudatoria al tributo. Por último, ERC plantea un "mecanismo extraordinario de financiación sin intereses" para dar liquidez a los ayuntamientos que sufran tensiones de caja por la pérdida de ingresos del impuesto de plusvalía.

Además, ERC pide limitar al 0,2% el interés que la banca puede cobrar a los ayuntamientos por sus depósitos y elevar del 0,03% al 0,05% la tasa que pagan las entidades por los depósitos.

Del lado del gasto, tal y como adelantó ayer *El País*, ERC y Junts también reclaman mantener un fondo Covid de 13.000 millones para las regiones en 2022.

En el frente tributario, Esquerra propone que las comunidades autónomas

perciban el 50% de la recaudación obtenida con el impuesto digital, la llamada tasa Google. El impuesto, que debía recaudar 968 millones anuales pero apenas lleva 93 a septiembre, se abolirá antes de 2024 por acuerdo con EE UU.

En paralelo, ERC plantea toda una batería de reducciones del IVA para rebajar al 10% el tipo a los servicios veterinarios, las peluquerías, o los alimentos sin gluten; y al superreducido del 4% los productos de higiene femenina (junto con Bildu); actividades culturales; las deportivas, los pañales, o la teleasistencia; así como eximir del impuesto los excedentes de autoconsumo eléctrico y las mascarillas.

El grupo también pide una tanda de deducciones fiscales en IRPF y sociedades por la adquisición de vehículos eléctricos; suavizar la rebaja de la exención de los dividendos de filiales vigente desde 2021 para evitar la doble tributación; elevar

el gravamen del juego (del 20% al 30%) y el del traspaso de títulos nobiliarios; o rebajar del 0,7% al 0,5% la aportación a la Iglesia católica. Pide además que Sareb ceda el 30% de sus pisos a la Administración y plantea elevar del 13% al 15% el IRPF sobre el ahorro a partir de los 300.000 euros.

El PNV pone el foco en reclamar más inversión en infraestructuras vascas

Aumentar la dotación para las lenguas cooficiales es un frente común de varios partidos

El Ejecutivo no descarta algún tipo de garantía de ingresos para los ayuntamientos tras el varapalo a la plusvalía, pero rechazan la idea de un fondo tan cuantioso y ve complicado asumir la agenda tributaria de ERC a la espera de estudiar en febrero el informe encargado al comité de expertos de la reforma fiscal. Hacienda tiene, además, derecho de veto sobre las enmiendas que afectan al equilibrio entre gastos e ingresos.

Aunque grupos como PNV también piden un IVA reducido para las peluquerías, su pulso se centra en pedir más inversión en infraestructuras vascas, fundamentalmente ferroviarias. A su vez, los grupos soberanistas, incluido ERC, Bildu y BNG, reclaman apoyos millonarios al contenido en lenguas cooficiales (catalán, vasco y gallego) y que el 30% de presupuesto de compra de películas RTVE se destine a producciones en estos idiomas.

Unidas Podemos aboga por elevar el gravamen al patrimonio

► **Al 4,5%.** La discusión interna sobre el diseño de los Presupuestos para 2022 en el seno del Gobierno de coalición formado por PSOE y Unidas Podemos se centró en su recta final en la necesidad de impulsar en paralelo una ley de vivienda que ayude a frenar la escalada de precios del alquiler. Antes de este último capítulo, sin embargo, el pulso se centró en el ámbito tributario, donde la formación morada planteaba la necesidad de impulsar medidas ambiciosas que los socialistas prefieren esperar a impulsar de cara a 2023, una vez escuchado al comité de expertos en la materia. Se pactó, no obstante, acelerar la fijación de un tipo mínimo del 15% en el impuesto de sociedades ya desde 2022. Unidas Podemos, sin embargo, no quedó satisfecho y ha presentado entre sus enmiendas una propuesta para elevar el gravamen sobre el patrimonio que tiene más de declaración de intenciones que visos de consumarse. En concreto, una de las enmiendas a las cuentas públicas presentadas por Unidas Podemos propone subir en un punto porcentual el gravamen del impuesto de patrimonio para los últimos tres tramos, alcanzándose un tipo del 4,5% para las fortunas a partir de los 10,69 millones de euros frente al 3,5% actual.

LASARTE-ORIA

Visto bueno a la modificación de las ordenanzas fiscales para el año 2022

En la sesión extraordinaria de ayer, se abordaron varias enmiendas pero fueron rechazadas

TXEMA VALLÉS

LASARTE-ORIA. El Pleno municipal, en sesión extraordinaria celebrada ayer por la mañana en la sala central de la Casa Consistorial y presidida por el alcalde Agustín Valdivia, aprobó las nuevas ordenanzas fiscales. Los impuestos y tasas suben 2,2% como norma general. Se congelan las tasas del suministro de agua.

Esta sesión comenzó con algo de retraso, duró alrededor de 34 minutos y contó con la presencia de casi la totalidad de los corporativos, a excepción de la edil de ELOP, Tania Rodríguez. La misma comenzó con la aprobación por unanimidad de la urgencia de la convocatoria.

Acto seguido, el alcalde procedió a comunicar el dictamen de la Comisión de Economía, Hacienda, Patrimonio y Especial de Cuentas en reunión celebrada el pasado lunes. Contra la propuesta del equipo de gobierno, los grupos de la oposición presentaron a Pleno diversas enmiendas que en la citada comisión fueron rechazadas. En total se abordaron ocho enmiendas que todas ellas fueron rechazadas. Resumiendo, las enmiendas presentadas en Comisión, EH Bildu presentó cuatro, de las cuales una fue aceptada; EAJ-PNV presentó cinco, de las cuales dos fueron aprobadas, dos rechazadas y una retirada; finalmente, ELOP presentó siete, de las cuales una fue aprobada,



Momento de la votación en la que los ediles socialistas se posicionaban a favor de las ordenanzas. **TXEMA**

tres rechazadas y tres retiradas.

Tras abordarse las enmiendas, el alcalde puso a votación el expediente de modificación de las ordenanzas fiscales para el ejercicio de 2022 que fue aprobado gracias a los ocho votos del PSE-EE. El resto de la corporación se abstuvo.

En el capítulo de intervenciones Estitxu Garmendia de EH Bildu apuntó que «nos hemos abstenido porque no estamos de acuerdo con algunos criterios que se han basado para aprobar estas ordenanzas fiscales. Entendemos que el pequeño comercio y la industria no debería entrar en el mismo saco. También no se ha tenido en cuenta el atraco que está suponiendo la subida del consumo energético. Y finalmente, no se ha tenido en cuenta el recargo que desde EH Bildu proponíamos a las viviendas vacías. No es normal que en Lasarte-Oria haya 700 viviendas deshabitadas y no se promueva más las viviendas de alquiler».

Por su parte, Jon Antxordoki

de EAJ-PNV comentó que «nuestro voto al expediente de las ordenanzas fiscales ha sido la abstención. Hemos presentado cinco mejoras al expediente, de las cuales dos se han aprobado para el 2022: congelar la tasa de agua y la subida en la tasa de la retirada de animales de la vía pública. Aun así, hoy hemos vuelto a proponer la congelación de las basuras tanto a familias como a comercios, servicios, hostelería, alimentación e industria y una nueva bonificación del 5% a familias poseedoras de la tarjeta del quinto contenedor, habiendo sido rechazadas por el voto en contra del partido socialista». El portavoz jeltzale también criticó la falta de convocatoria de mesas: «son muchos años los que estamos pidiendo convocar mesas a lo largo del año para estudiar nuevas opciones y tener unas tasas más justas. Creemos que el rechazo de nuestras propuestas materializado por el equipo de gobierno, Lasarte-Oria pierde un año para llegar a con-

tar con unas ordenanzas más justas de cara a la ciudadanía».

Criterio adoptado

El criterio empleado para el incremento de impuestos y tasas de cara al 2022 es aplicar la previsión de julio del IPC de Funcas (Fundación de las Cajas de Ahorro) para dicho año, y que es del 2,2%. Eso significa que se sigue el mismo criterio que se aplica desde hace muchos años, y por diferentes gobiernos locales.

Excepciones a la subida del 2,2%: se congela la tasa del suministro de agua; se bonifica con un 50% la tasa que se aplica a los puestos de productos de los baserritarras locales como apoyo al sector primario; y las tasas por los servicios deportivos se incrementan un 1,4%, por acuerdo en Buruntzaldea.

Y vista la tendencia creciente del IPC, la subida propuesta es moderada si tenemos en cuenta que la previsión actual para el fin de año es que el índice del IPC de Funcas supere el 3%.

La negociación de la reforma del Estatuto tropieza contra la propuesta fiscal de Foro

Reticencias en el bloque de la izquierda a aceptar la supresión del impuesto de sucesiones dificultan el camino hacia la cooficialidad

M. P., Oviedo

El bloque de la izquierda partidaria de la oficialidad del asturiano encuentra dificultades para aceptar el precio que ha puesto Foro a su disputado voto decisivo a favor de la reforma del Estatuto de Autonomía. Por ahora, solo IU ha manifestado en público, y varias veces, la última ayer, que no aceptará la supresión "de facto" del impuesto de sucesiones que reclaman los foristas, pero en la toma de temperatura efectuada ayer, en un encuentro informal y pretendidamente discreto entre dirigentes de la coalición, el PSOE y Podemos, se hizo manifiesta cierta confluencia de las tres fuerzas en la reticencia a aceptar la propuesta fiscal de Foro. Esta renuencia, de algún modo esperable a la vista de la tradicional oposición que algunas de estas formaciones han manifestado siempre a la rebaja impositiva en los términos en los que la propone Foro, conduce la negociación hacia una suerte de vía muerta.

Eso dicen fuentes de los partidos convocados, que advierten de que también de las vías muertas se sale, aunque para eso siempre es necesario dar marcha atrás. Hasta ahora, Foro no se mueve de la letra de su oferta fiscal y en la izquierda ya hay quien manifiesta su resistencia a aceptarla. IU la rechaza en público, un espacio en el que Podemos y PSOE son menos contundentes, pero según las citadas fuentes todos se mostraron ayer remisos de puertas adentro de un encuentro tras el que se negaron a hacer declaraciones.

La comprobación del grado de consistencia de las posturas tendrá que esperar ahora a una reunión a convocará a Foro y se sondeará el grado de inamovilidad de una oferta que hace depender la cooficialidad del asturiano de la aceptación de una propuesta múltiple de rebaja fiscal en la que reduce la eliminación "de facto" del tributo sobre las herencias en 2022. La factura incluye además, entre otras peticiones, ayudas

directas a la natalidad, la devolución del plan de vías de Gijón y de la estación intermodal a su ubicación anterior a 2019 o la reclamación de las competencias sobre el aeropuerto.

Hace unos días que en paralelo a la negociación está abierta, por si acaso, la carrera por el relato, o por escapar de la culpabilidad de un posible fracaso. El secretario general de Foro, Adrián Pumares, quiso dejar claro la semana pasada que la pelota ya no estaba en su tejado, pero se dijo dispuesto a asistir a una reunión cuatripartita que está pendiente y en la que definitivamente se sabrá hasta qué punto están las partes por la labor de moverse y hasta dónde para alcanzar un acuerdo.

Mientras tanto, en la Junta, la pugna lingüística derivó ayer hacia un clásico del debate, una supuesta falta de demanda social de la oficialidad de la llingua que la consejera de Cultura quiso, en asturiano, desactivar con prontitud. Enfrente de una interpelación de Vox, Berta Piñán se obligó a proclamar que "no

mento el enésimo intento sin fruto para empujar al Gobierno regional a detallar "qué entiende por 'oficialidad amable' y en qué se diferencia de la ley de uso", que está en vigor desde 1998 y que a él se le antoja "amable" y suficiente.

Piñán tiró para esta respuesta de la fórmula habitual del despeje en todas las direcciones, repitiendo que "corresponde a esta Junta dialogar y acordar la reforma estatutaria" y elaborar y pactar la ley que la desarrolle. Para tratar de neutralizar los números del diputado, que se remitió al descenso en los porcentajes de matriculación en las asignaturas vinculadas a la llingua, la Consejera contrastó con el Estudio Sociolingüístico del Asturiano: "Casi nueve de cada diez habitantes de la región rechazan la idea de que hablar en asturiano es hablar mal, un 91 por ciento apoya su presencia en la educación..." Por si acaso, no obstante, Piñán también quiso dejar claro que "estamos hablando de derechos, aunque sean los de una minoría. Las normas no deben estar destinadas en exclusiva para la mayoría", reseñó.

Diputado y Consejera volvieron a escenificar el otrora tradicional desencuentro por la protesta de Blanco, que de los siete minutos de la intervención en asturiano de Piñán dijo no entender las palabras "algamar" y "afayaizu". Resuelto el conflicto con un breve arbitraje del presidente de la Junta y una rápida traducción de la Consejera —"alcanzar" y "conveniente"—, los dos volvieron a la confrontación de pareceres.



Berta Piñán.

existe el pánico en la sociedad asturiana sobre el asturiano o su oficialidad". Ignacio Blanco, portavoz interpelante, había llevado al parla-



Una mujer observa el escaparate de una inmobiliaria en Vigo. // Marta G. Brea

Notarías y gestorías, al borde del colapso por el impuesto de plusvalía

La anulación del tributo creó un vacío legal que impulsó una avalancha de consultas sobre herencias en vida y compraventas

LIDIA MONTES
VIGO

El pasado 26 de octubre se conoció el fallo del Tribunal Constitucional en el que se declaraba nulo el impuesto de plusvalía municipal, el tributo que pagan los ciudadanos a los ayuntamientos por vender o transmitir un inmueble o una finca. La sentencia ha dado lugar a una oleada de consultas sobre transmisiones en notarías y gestorías, según apuntan fuentes del sector. "Han experimentado una avalancha de consultas herencias en vida con la retirada de este tributo", añade Rubén Rúa, coordinador del Grupo de Expertos de Catastro y Haciendas Locales de la Asociación Española de Asesores Fiscales y abogado de Premiere Tax Pro.

El fallo del Alto Tribunal, que tilda de inconstitucional el método objetivo de determinación de la base imponible del impuesto de plusvalía urbana, invalidaba la aplicación de este tributo tras cuatro años de cuestionamientos judiciales. El Gobierno reactivó ayer el impuesto con la aprobación de un real decreto ley que, a modo de reforma *express*, reformula el método de cálculo de este gravamen. Persigue, con ello, evitar ese vacío legal que se abrió el pasado 26 de octubre, con la anulación del tributo municipal, y que se cierra hoy, con la entrada en vigor del real decreto. Pero, en este lapso de tiempo en el que ha quedado sin aplicación efectiva el impuesto para las transmisiones de inmuebles, se ha animado el mercado inmobiliario: sea la compraventa, donaciones o herencias. Desde el día de la sentencia, las notarías se han visto colapsadas. "La plusvalía se devenga cuando se transmite la propiedad", razona Juan Ramón Camacho, socio de Balms Abogados. "Al declararse inconstitucional desapareció". En este lapso, "algunas

personas, con buen asesoramiento profesional aprovecharon la situación de interinidad para formalizar la transmisión de inmuebles de gran valor en un periodo en el que este impuesto no estaba vigente", comenta Jaime Aneidos, miembro del grupo del Grupo de Expertos de Catastro y Haciendas Locales de la Asociación Española de Asesores Fiscales. "Se trata de edificios enteros y grandes propiedades".

Cabe recordar que, en Galicia, además de la plusvalía municipal, las herencias sólo deben pagar el impuesto de sucesiones únicamente en el caso de que el valor del caudal hereditario supere el millón de euros. "Era el momento propicio para la transmisión de

bienes inmuebles", reflexiona Camacho. También tuvo su repercusión en las operaciones de compraventa, que se vieron exentas del tributo. Así se ha gestado una oleada de consultas sobre transmisiones de inmuebles.

Referencia catastral

El real decreto ley que publicó ayer el Boletín Oficial del Estado (BOE) y entra en vigor hoy, establece dos mecanismos para que los ayuntamientos puedan liquidar el impuesto, explica Fernando Sobrino, socio del área de derecho tributario de On Tax&Legal. "El contribuyente escoge la que le resulte más ventajosa". Puede calcular el valor del tributo multiplicando el valor catastral por unos nuevos coeficientes que se fijarán anualmente y considerarán "la realidad inmobiliaria", o bien mediante el cálculo de la ganancia real obtenida entre el precio de venta y el precio de compra.

Los ayuntamientos cuentan con seis meses para adaptarse a la nueva normativa, con la posibilidad de corregir un 15% a la baja los valores catastrales del suelo, recuerda Camacho. "Cada ayuntamiento va a regular para no ver mermada sus arcas", expone. Esta bajada se efectuará si los valores catastrales de referencia son muy recientes, avanza Aneidos. "En lugares donde los valores catastrales sean recientes, lo previsible es que los ayuntamientos rebajen el índice, porque si no la tributación sería muy alta. En ayuntamientos como Vigo, con valores catastrales de 1984, el valor catastral ya vaya a ser bajo por su antigüedad", comenta el miembro de los Asesores Fiscales. En este marco, prevé Camacho una actualización de los valores catastrales que, a su vez, apremiarán las transmisiones ante un posible aumento de esos valores de referencia.

RUBÉN RÚA
COORD. EXPERTOS
CATASTRO

“Las notarías han experimentado una avalancha de consultas”

JAIME ANEIDOS
GRUPO EXPERTOS
CATASTRO

“Aprovecharon para formalizar la transmisión de inmuebles de valor”

JUAN RAMÓN CAMACHO
BALMS
ABOGADOS

“Al declararse inconstitucional, el tributo desapareció y creó un vacío legal”

FARE CASINO · Opinión 

Montero o revienta

La inconstitucionalidad de los confinamientos y la resurrección de la plusvalía municipal con la reanimación del decreto-ley forman parte del mismo proyecto interiorista



María Jesús Montero en el Congreso Javier Barbancho

MUERTO ÁBALOS, la ministra María Jesús Montero representa a la facción de los bajos fondos que tanta fortuna ha hecho en el PSOE. Ferraz, desde que Pedro Sánchez instauró el sanchismo, liberó a los afiliados sinuosos y humeantes, salvados por la polí

Hazte Premium desde 1€ el primer mes

Aprovecha esta oferta por tiempo limitado y accede a todo el contenido web

Lo quiero

Si lo prefieres

¿Ya eres Premium? [Iniciar sesión](#)

[«-- Volver al índice](#)

Cancela cuando quieras

Hachazo al bolsillo de los catalanes: la Generalitat recaudará 588 millones más en impuestos en 2022

Javier Gallego • original



El conseller de Economía, Jaume Giró entrega los Presupuestos 2022 a la presidenta del Parlament, Laura Borràs, en el Parlament de Catalunya.

El proyecto de presupuestos que ha aprobado la Generalitat para 2022 incluirá un incremento del 14,4% de los ingresos en impuestos cedidos y propios (es decir, los tributos que gestiona el Govern) con respecto a los presupuestos de 2020 (elaborados justo antes de la pandemia), que son los que se tienen que tomar para hacer las comparaciones (según ha expresado el conseller Jaume Giró): **un total de 588 millones de euros, ya que la recaudación pasará de 4.096 millones de euros a 4.684 millones de euros**, según las estimaciones elaboradas. Este aumento responderá, sobre todo, al despliegue de los **impuestos verdes de la Generalitat (201 millones de euros)**; a un incremento en la recaudación del **impuesto sobre transmisiones patrimoniales (260)**; y, un aumento en el **impuesto de sucesiones (169)**.

En la Generalitat sostienen que la presión fiscal (porcentaje de los ingresos tributarios sobre el PIB) quedará congelada y, precisamente, la subida impositiva ha sido uno de los caballos de batalla entre la conselleria de Economía y la CUP. El conseller Giró se ha negado en rotundo a acceder a la petición de la CUP y ha podido elaborar unos presupuestos que cuentan con la generosa ayuda de los fondos europeos y prevén también algunas transferencias del Estado (para financiar Mossos d'Esquadra y la compensación del IVA de 2017 tras una sentencia del Tribunal Supremo).

Así, en concreto, la estimación de ingresos no financieros no finalistas de la Generalitat se incrementará en un 1,5% con respecto a 2020: en términos absolutos, significa pasar de 26.862 millones de euros a 27.256 millones (+394 millones). De forma desglosada, de los 27.256 millones de euros, 20.932 millones corresponden a las entregas a cuenta del Estado (financiación autonómica); 4.684 millones de euros a los impuestos cedidos y propios de la Generalitat; y, 1.640 millones a otros ingresos (también proceden del Estado porque es el dinero para los Mossos y el dinero del IVA).

En todo caso, en lo que concierne a los tributos que gestiona la Generalitat, que son 15 (lidera el ranking autonómico en España), destaca el aumento de ingresos por impuestos verdes. Así,

con respecto al **impuesto sobre las emisiones de CO2 de los vehículos de tracción mecánica** (que ha empezado a desplegarse este año y a recaudarse este septiembre) prevé llegar a los 160 millones de euros en 2022 (un incremento del 315%), mientras que con respecto al impuesto sobre instalaciones que afectan al medio ambiente el volumen recaudatorio asciende a 155 millones de euros (un incremento del 113%).

También crece la previsión de ingresos en Sucesiones y Donaciones y sobre transmisiones patrimoniales (por la reactivación económica), ambas son figuras tributarias cedidas por parte del Estado. **El impuesto sobre el patrimonio**, muy polémico porque existe un debate sobre si se tiene que bajar en Cataluña y emular a la Comunidad de Madrid, también cosecha un aumento de la recaudación en 94 millones de euros.

Lo cierto es que la entrada de dinero a través de los fondos europeos Next Generation han permitido también a la Generalitat eludir una subida impositiva. Así, en el cómputo global de ingresos, **la previsión es que se pase de los 28.857 millones de euros en 2020 a los 33.850 millones de euros**, aunque de estos 5.033 millones de euros de incremento, 1.952 millones se imputan a los fondos europeos. Es, decir, sin fondos europeos aumentaría un 10% (con fondos es del 17%).

Caballero califica ahora de ley de abuso el anterior impuesto de plusvalía aprobado cuando era ministro de Felipe González

original



Abel Caballero formaba parte del Gobierno de Felipe González en el año 1988, cuando se aprobó el impuesto de plusvalía municipal, declarado 33 años más tarde inconstitucional.

El presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), el socialista Abel Caballero, ha expresado este martes su satisfacción por el decreto ley sobre plusvalías aprobado este lunes por el Consejo de Ministros, y que entrará en vigor mañana, porque, en su opinión, la antigua normativa era “una ley de abuso”. Esa ley del abuso la impuso el PSOE en el año 1988, cuando España era gobernada por Felipe González, y ha estado conviviendo con Pedro Sánchez tres años y solo una sentencia en contra del Constitucional ha hecho posible su cambio.

“Debo mostrar mi satisfacción porque yo pedí la reforma de la ley de plusvalías en el año 2015, en tanto que accedí a la presidencia de las FEMP porque veíamos que era una ley inconstitucional, era una ley de abuso”, ha dicho en rueda de prensa Caballero.

Colgarse ahora la medalla del cambio del injusto impuesto de plusvalía municipal, calificándolo de ley de abuso y confiscatorio, hace volver la vista atrás y revisar la hemeroteca. En ella se refleja que fue aprobado en el año 1988 por el Gobierno del socialista Felipe González, del que Abel Caballero fue ministro entre 1985 y 1988, y diputado por el PSOE en la III, IV, V y VI Legislatura. Más tarde, en 1997 abandonó el Congreso para presentarse a las elecciones gallegas donde perdió de forma estrepitosa contra Manuel Fraga (PP), cosechando la peor derrota en Galicia de los socialistas hasta la fecha. Tan grande fue el desastre que tras unos años en la oposición en el parlamento gallego, abandonó la política para dedicarse a la docencia. Pero volvió y en 2007 volvió a perder las elecciones en ayuntamiento de Vigo, que ganó el PP, pero un pacto con los nacionalistas del BNG le dio la alcaldía viguesa. Desde entonces ha estado cobrando sin problemas el impuesto de plusvalía municipal anulado por el Constitucional y ahora se apunta su derogación, que solo ha sido posible gracias al Tribunal Constitucional, porque el PSOE no tenía la más mínima intención de reformarlo.

«Había veces que el conjunto de la ganancia de los ciudadanos se quedaba en impuesto, y por lo tanto era un impuesto confiscatorio, por eso pedí al gobierno del PP que cambiase la ley», ha añadido. Y eso fue lo que él aprobó siendo ministro de Felipe González y diputado al Congreso por el PSOE durante los años de su implantación.

“Lo que hace la ley es sencillamente que el impuesto recaiga sobre el beneficio real que se

obtuvo, si no se obtuvo beneficio el impuesto es cero, y en todo caso si hay beneficio el impuesto no puede ser confiscatorio”, ha añadido el también alcalde de Vigo, exministro de Felipe González y exdiputado en las Cortes por el PSOE.

Tributación de operaciones con criptomonedas, por Asepro Carthago

Emprendedores de Hoy • original



Generando un gran cambio en la manera en la que muchas personas e incluso empresas hacen pagos e invierten su dinero, las **criptomonedas** son un activo descentralizado que no se **escapan de las obligaciones fiscales en España** aunque no está controlado por ninguna institución como el Banco Central Europeo o la Reserva Federal.

Contar con la ayuda de una asesoría fiscal como la brindada por Asepro Carthago es fundamental para la **tributación de operaciones con criptomonedas** de manera correcta. Así, este despacho profesional ofrece **asesoría y consultoría fiscal, laboral y contable** dirigida tanto a pymes como autónomos.

¿Cómo funciona la tributación de las operaciones con criptomonedas?

La tributación tiene 2 caminos totalmente distintos, ya que **diferencia las operaciones de trading con criptomonedas del minado de estos activos**. Determinar cuál de estas dos actividades es la que se realiza resulta fundamental para saber cuáles son las obligaciones fiscales a cumplir.

Las operaciones con criptomonedas son actividades que hacen **uso de estos activos digitales como forma de pago, trading** para dejarlas en un monedero virtual. En estos casos, se trata de un bien inmaterial y un medio de pago ya aceptado por muchas empresas, por lo que las operaciones con criptomonedas están exentas de IVA. No obstante, a razón de que siempre existe una ganancia o pérdida de valor con cada venta de cryptoactivos, se tributa en el IRPF, al igual que el impuesto sobre el patrimonio.

En el mismo sentido, el minado de criptomonedas es considerado como una **actividad económica**, por lo que debe tributarse en el IAE, al igual que el IRPF, dándose de alta como autónomo ante Hacienda y la Seguridad Social.

Asesoría y consultoría especializada en tributación de criptomonedas

En ocasiones, ciertas actividades como el *trading* pueden llenar de dudas e incertidumbre sobre cómo tributar correctamente. Para no tener problemas en la **tributación de**

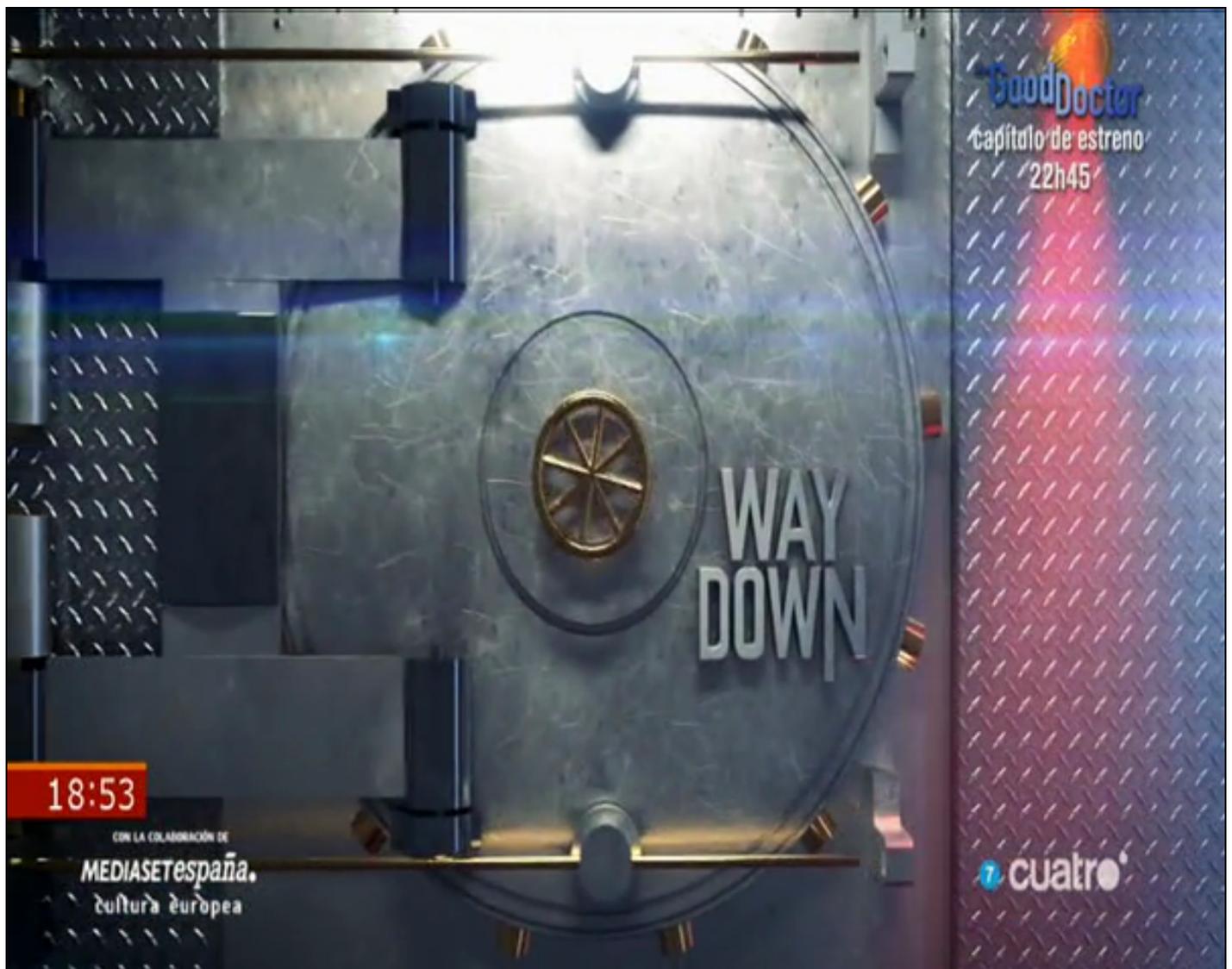
criptomonedas, ya sea por minado o por operaciones de trading, se recomienda recurrir a profesionales expertos en asesoramiento fiscal como los de Asepro Carthago.

Con un equipo formado por **profesionales titulados, actualizados y con amplia experiencia**, Asepro Carthago tiene como objetivo principal brindar una **asesoría transparente, confiable y honesta**, que pueda ayudar a empresas y personas en la gestión fiscal no solo de operaciones de criptomonedas, sino de todo tipo. Asimismo, también contribuye en la **toma de decisiones correctas en el área contable, laboral y mercantil**, ofreciendo tramitación de subvenciones, gestiones empresariales y otra gran cantidad de servicios.

Este despacho de [asesoría en Cartagena](#) ofrece además sus servicios *online* contando con una *App* propia, atención vía WhatsApp y software en la nube utilizable por el cliente.

CUATRO AL DIA

veremos si Mas cumple su palabra. Pero de momento el juego ya ha puesto ha supuesto un terremoto para las acciones de la compañía que han caído un 7 por ciento en un solo día con lo que eso supone de pérdida de valor para esa empresa. Juegos aparte todo esto tiene un trasfondo un debate importante. Qué hacer con los impuestos que deben pagar las grandes fortunas. Es verdad que ahora mismo el Impuesto sobre la Renta se



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=550176711

TELEBERRI 2

y lo achacan a la fiscalidad vasca. Bajar impuestos como hace Madrid sería una senda a seguir según la patronal madrileña. Engordes tras Batali Ni Gurrión Engativá Yourcenar o Arty de Golpe y Azcorra. La política económica y fiscal de Madrid la hacen muy competitiva sostiene Zubiaurre. Ante eso sólo perdemos dice Aldo. Retrotraiga al Senado le corta. Zubiaurre se muestra especialmente crítico con el impuesto de patrimonio que usaba Guzzi Mattin duela y tabacal de todo un día porque tiene poco de



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=550241273

AYUDAS EUROPEAS

La Generalitat prevé gastar un 17% más por fondos estatales y de la UE

El personal del sector público catalán se dispara un 11,6% por la pandemia

Estela López BARCELONA.

Los Presupuestos de la Generalitat de Cataluña para 2022 prevén un gasto récord de 38.139 millones de euros, un 17,3% más respecto a lo planificado en 2020 -último año con Cuentas aprobadas-, lo que supone 5.618 millones adicionales, debido a los gastos extraordinarios que todavía comporta la pandemia (con una dotación para personal y salud de 705 millones) y también por la inyección que supondrán los fondos europeos Next Generation, cifrados en 2.142 millones desde el Govern, y que permitirán casi duplicar la inversión pública catalana hasta los 3.951 millones. El otro pilar que sustenta el gasto son los fondos que llegan a través del Estado, una parte de los cuales están supe-

ditados a que salgan adelante los Presupuestos Generales del Estado (PGE). El grueso del Presupuesto catalán irá a cubrir las necesidades del ámbito social (74,6%), mientras que en los grandes números no hay partidas destacadas para políticas dirigidas al apoyo del sector productivo. La industria, por ejemplo, cuen-



El consejero catalán de Economía, Jaume Giró. LUIS MORENO

ta con una inversión de 55 millones para programas de apoyo, muy lejos de las cifras de hace años.

Por otro lado, uno de los epígrafes que más destaca en las Cuentas de 2022 es que el personal del sector público catalán alcanzará la cifra nunca vista de 276.000 efectivos, un 11,6% más que en 2020, lo que supone 28.882 puestos de trabajo adicionales. Desde el Govern

lo atribuyen a los refuerzos para combatir el Covid, y señalan que no se trata de oferta pública que se consolidará.

Sin los efectos de la pandemia, el Presupuesto se mantiene bastante estable y no se incorporan subidas de impuestos, aunque la ley de acompañamiento de las Cuentas, que es donde se incluye el apartado fiscal, no se aprobará hasta el jueves.

La deuda prevista para 2022 es de 84.447 millones, frente a 79.486 millones en 2020 y 82.824 estimados para 2021. Persiste también la dependencia de la liquidez estatal para financiar dicha deuda, mientras Giró mantiene su objetivo de intentar volver a los mercados para emitir bonos durante esta legislatura: "Pero no lo haremos a cualquier precio ni en cualquier mo-

mento; si hay la oportunidad lo haremos en 2022 o 2023".

Estos Presupuestos todavía no tienen el apoyo parlamentario asegurado, pero incorporan partidas con las que contentar a la CUP, como 749 millones para políticas de vivienda (410 millones más que en 2020); 500.000 euros para crear una empresa energética pública, y cuatro millones para financiar un plan piloto para implementar la renta básica universal que se pondría en marcha en diciembre de 2022. También se incluyen 90 millones para incorporar la gratuidad de P2 en las guarderías, como prometió el presidente catalán, Pere Aragonès.

Más ingresos tributarios

En el apartado de ingresos, la Ge-

La deuda rozará los 84.500 millones y no hay políticas destacadas para el sector productivo

neralitat prevé recaudar 588 millones más en impuestos respecto a los Presupuestos de 2020 -elaborados antes de la pandemia-, lo que supone un 14,4% más.

Los tributos propios representan un aumento de 154 millones (+60%) por la nueva fiscalidad ambiental creada en 2020, frente a 434 millones más en los cedidos (+11,3%), impulsados por el sector inmobiliario.

El Banco de España espera que la ejecución de los fondos europeos se triplique en 2022

Beatriz Triguero • original



Sede del Banco de España. Europa Press

El Banco de España (BdE) espera que la ejecución de los **fondos europeos** se dispare el próximo año hasta triplicar la cifra de 2021. Este organismo -junto a otros como la AIReF- ya había advertido de los retrasos que se están produciendo en la utilización de los *Next Generation*, y el impacto que **esto tendrá en el crecimiento económico del país** este año.



•

El Gobierno destina uno de cada tres euros de los fondos europeos a gastos sociales

En este sentido, las proyecciones del Banco de España se centran en que este año se realizarán proyectos vinculados a estos fondos por algo más de 11.000 millones de euros y, ya **en 2022, la cifra ascenderá a los 31.000 millones**, con un pacto en el crecimiento del PIB de ese año de 1,8 puntos porcentuales.

"La evolución de la economía española dependerá crucialmente de la movilización y asignación de los fondos europeos", alertaba el gobernador del BdE, Pablo Hernández de Cos, en su

comparecencia ante la Comisión de Presupuestos del Congreso.

El organismo que preside Hernández de Cos ya alertó en diciembre de 2020 de que **"existía un elevado grado de incertidumbre en torno al calendario de ejecución" de este dinero, pero "el ritmo de utilización ha sido inferior al incorporado en las proyecciones realizadas desde entonces"**.

El Gobierno ha presupuestado un gasto de 26.600 millones en 2021 y 27.600 millones en 2022 asociado a los fondos europeos. Sin embargo, Hacienda reconoce que de momento sólo ha "reconocido obligaciones" **por cerca del 35% de esos fondos**. Es decir, que sólo ha hecho uso de un tercio del total (unos 9.300 millones).

En todo caso, **estos fondos no se pierden, simplemente se desplazan**. Por eso el Banco de España espera que el 2022 se lleve a cabo la mayor parte de las inversiones con el dinero acumulado hasta entonces. "La ejecución va con mucho retraso y aunque esto perjudicará al crecimiento de este año, favorecerá al de 2022", comentan fuentes expertas.

Un tercio de los fondos, a gasto social

En cuanto al destino de estos fondos, **el Gobierno destinará una tercera parte a sustentar los Presupuestos más expansivos de la historia en el gasto social**. En concreto, un 33% de los fondos *Next Generation* presupuestados en 2021 y un 29% en 2022 cubrirán los incrementos en **partidas como Sanidad, Educación, Servicios Sociales o Acceso a la Vivienda**.

Por contra, sólo un 68% de los fondos europeos se destinarán a actuaciones de carácter puramente económico (especialmente a proyectos de industria y energía, infraestructuras y ecosistemas resilientes, e I+d+i). Así se destaca en el informe que ha realizado el Instituto de Estudios Económicos (IEE) sobre los Presupuestos Generales del Estado para 2022.

En este informe, el IEE reconoce su **"preocupación" por el aprovechamiento que se realiza de los fondos europeos**, que "deben ser un factor clave para la modernización de la economía española y atender a las propuestas de transformación que llegan desde la UE, así como impulsar la inversión".

Sanidad, por ejemplo, tiene adjudicado un gasto de 2.945 millones de los fondos europeos en 2021, una cifra abultada por la adquisición de las vacunas, y 1.333 millones en 2022. A **Educación** se destinan 1.800 millones este año y 1.600 millones el próximo; mientras que al **Acceso a la Vivienda y a Servicios Sociales** se irán 1.650 y 1.167, respectivamente, este año, y 2.489 y 1.301 millones en 2022.

España espera recibir **140.000 millones de la UE hasta 2026, de los cuales la mitad serán transferencias no reembolsables y la otra mitad, préstamos**. De momento sólo ha recibido un anticipo de **9.000 millones** de euros por parte de Bruselas, a los que espera sumar un nuevo desembolso de **10.000 millones antes de que acabe el año**.

"Los siguientes pagos estarán vinculados al cumplimiento previo de un listado de hitos (reformas legislativas, planes estratégicos, informes, creación de organismos, etc.) y objetivos (firma de convenios, número de proyectos ejecutados, importe gastado, etc.)", advierte el Banco de España. Entre estos hitos están las dos reformas más controvertidas del Gobierno: **la laboral y la de las pensiones**.

Los fondos europeos y el escándalo de los Presupuestos catalanes

EDITORIAL • [original](#)

Dos días después de hacerse público que la Comunidad de Madrid [recurrirá](#) ante el Tribunal Constitucional el **reparto a dedo de los fondos europeos** por parte del Ejecutivo de Pedro Sánchez, el consejero de Economía de la Generalidad catalana, [Jaume Giró](#), ha presentado un proyecto de presupuestos autonómicos para 2022 que eleva el gasto público en Cataluña hasta un valor récord de 38.139 millones de euros, 5.618 millones más que en las cuentas de 2020. Este disparatado aumento del gasto, de más del 17%, no va a ir acompañado, sin embargo, de ningún aumento de la presión fiscal, sino que va a ser posible, según ha confesado el propio Giró, gracias a los tributos propios y a los más de 2.100 millones procedentes de los fondos europeos conocidos como *Next Generation*.

No será este diario el que niegue el infierno fiscal al que ya somete a los catalanes la Administración regional catalana sin necesidad de llevar a cabo una nueva subida en los tributos propios. Lo que no es de recibo es que este histórico incremento del ya de por sí **disparatado gasto público en Cataluña** se financie gracias al incremento de la deuda –en el que el avalista siempre termina siendo el Reino de España– y de un reparto arbitrario y discriminatorio de los fondos europeos, en el que Cataluña sale como gran beneficiada a costa de otras regiones, especialmente Madrid.

Con más de 70.000 millones de euros, **la Generalidad es una de las Administraciones regionales más endeudadas de España**, con una deuda por habitante que [duplica](#) a la de Madrid. Además, Cataluña ya fue la más [beneficiada](#) –y Madrid la más perjudicada– en el reparto de los 10.000 millones de euros del Fondo React-EU para la adquisición de vacunas, sin olvidar tampoco que, en los nuevos Presupuestos Generales del Estado, el Gobierno prevé invertir en Cataluña [el doble que en Madrid](#).

Así las cosas, resulta delirante que la gran acusada de practicar "**dumping fiscal**" en España sea Madrid. Y no lo decimos tan sólo por la, ciertamente, [incomparable desfachatez de Íñigo Urkullu](#) al sumarse a esa acusación, a pesar de no estar el País Vasco sujeto al régimen común, sino al privilegiado régimen foral; sino también por Cataluña cuyos [numerosísimos y elevadísimos tributos propios](#) no cubren, sin embargo, el delirante gasto público de una Administración regional controlada por sediciosos que, además de [gratificar económicamente a humoristas](#) que denigran a la Reina y a la Princesa de Asturias, sigue embarcada en un oneroso –además de ilegal– *proceso de construcción nacional* cuya financiación no sería posible sin la ayuda financiera del Estado español y, ahora, de los fondos europeos. Y es que estos fondos vienen en realidad a cubrir los agujeros que dejan los fondos propios desviados al *procés* en partidas como sanidad o educación.

Finalmente, cabe señalar que, si bien el Gobierno central es el que tiene competencias para repartir los fondos europeos, estos deben repartirse según los criterios que fija Europa, no según los intereses y la arbitrariedad de un Ejecutivo en manos de unos secesionistas que **juegan a la independencia con el dinero de los demás**.



Pedro Sánchez recala este domingo en Benidorm tras dejar a la ciudad fuera de los fondos Next Generation

Sergio Sampedro • [original](#)

El presidente del Gobierno y secretario general del PSOE, [Pedro Sánchez](#), clausurará este domingo en Benidorm el **congreso de los socialistas valencianos** en el que [Ximo Puig](#) revalidará la secretaría general, y en el que también participarán las ministras **Diana Morant y Pilar Alegría** y el expresidente [José Luis Rodríguez Zapatero](#).

Sánchez recalará en la capital turística después de saberse que [Gobierno y Generalitat han dejado fuera a la ciudad de los fondos europeos Next Generation para la sostenibilidad turística](#), para los que el Ayuntamiento presentó un proyecto de 8 millones de euros. Benidorm es la tercera ciudad de la Península Ibérica en número de pernoctaciones, y su alcalde, **Toni Pérez**, es presidente del PP de la provincia de Alicante.

Desde la Administración autonómica sostuvieron que este dinero se reparte "en base a criterios técnicos", aunque resulta llamativo que Benidorm, una de las ciudades con mayor peso turístico del país y **cuyos más de 120 hoteles estuvieron 18 meses cerrados**, no reciba ni un euro en esta convocatoria. La siguiente será en el mes de enero.

Respecto al congreso de los socialistas valencianos, el secretario de Organización del PSPV-PSOE, **José Muñoz**, ha presentado este martes el programa del decimocuarto congreso, al que **solo se ha presentado la candidatura de Ximo Puig para la secretaría general** y que se celebrará del viernes al domingo, aunque el jueves habrá un homenaje al exalcalde de Benidorm **Agustí Navarro**, una "figura importante" para el partido.

El congreso comenzará el viernes con **una mesa redonda sobre turismo por la mañana**, mientras que por la tarde habrá acto con los ex secretarios generales del PSPV-PSOE **Jorge Alarte, Joan Ignasi Pla y Joan Lerma**, seguido de una mesa a cargo del expresidente del Gobierno **José Luis Rodríguez Zapatero** presentada por la exministra **Leire Pajín**.

La inauguración oficial del congreso será el sábado, jornada que incluirá los saludos de la ministra de Ciencia, **Diana Morant**; **de representantes de la CEV, CCOO y UGT, y de la vicesecretaria general del PSOE, Adriana Lastra**, tras lo que intervendrá el presidente de la Generalitat y secretario general del PSPV-PSOE, **Ximo Puig**, para presentar el informe de gestión.

Durante el sábado habrá mesas redondas en las que se hablará de **sanidad, municipalismo, empleo y sostenibilidad** con diferentes dirigentes del partido, y también se rendirá homenaje al escritor **Fernando Delgado**, "la persona que mejor simboliza la apertura del partido a la sociedad".

El domingo tendrá lugar la proclamación de los resultados y se conformará la nueva Ejecutiva del PSPV-PSOE, tras lo que clausurarán el cónclave el secretario general del PSPV-PSOE, **Ximo Puig**, **quien dirige el partido desde 2012 e iniciará ahora su tercer mandato**, y el presidente del Gobierno y secretario general del PSOE, **Pedro Sánchez**.

La ministra de Educación, **Pilar Alegría**, y el secretario de Organización del PSOE, **Santos Cerdán**, asistirán también a la última jornada del congreso de los socialistas valencianos, según ha explicado el secretario de Organización del PSPV-PSOE.

Muñoz ha explicado que el lema del congreso será 'Per a la majoria. La nova via valenciana' (**'Para la mayoría. La nueva vía valenciana'**), ya que este cónclave aspira a consolidar "la nueva vía valenciana", con un programa "de unidad y participación".

Ha destacado la voluntad del partido de "seguir ampliando espacios de mayoría y de **reformular el programa de la socialdemocracia para la recuperación**", ya que el objetivo marcado para los próximos años es "consolidar el proyecto de mayorías" que lograron en 2019



y reforzar la vía valenciana abriéndose a la sociedad, "sin frentismos ni muros".

"Queremos que la participación sea la mayor de la historia del socialismo valenciano, y para ello jugarán **un papel muy importante los delegados, pero también los militantes**", ha afirmado Muñoz, quien ha reivindicado el trabajo de Puig para "abrir debates clave en la política española como son la descentralización, la abolición de la prostitución o una mirada del Estado desde la periferia".



La Hora de La 1

el Gobierno por fondos europeos por ayudas europeas por recuperación después de la. Está viendo un



http://a.eprensa.com/view_pdf.php?sid=12736&cid=549797797

SOSTENIBILIDAD



Carlos Alonso
CEO de Ardanuy Ingeniería

El ferrocarril, aliado clave de la movilidad sostenible

Diseñar un modelo de transporte descarbonizado es una de las prioridades en las que se trabajará de forma muy intensa en los próximos años. El ODS 13, Acción por el Clima, requiere que se ponga el acento en la consecución de un sistema libre de emisiones y dotado con la tecnología más vanguardista.

En línea con este gran reto, la Unión Europea ha planificado un programa de actuaciones para conseguir la necesaria transformación ecológica y digital de un sector que representa en la actualidad el 20% del total de las emisiones.

La *Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente* recoge los 82 ejes de trabajo prioritarios en los que se centrarán las iniciativas y las inversiones comunitarias. En esta hoja de ruta, el ferrocarril será uno de los modos que más apoyo reciba para conseguir un paulatino trasvase de pasajeros y carga de la carretera al tren. El objetivo, llegar a ser, en el año 2050, el primer continente climáticamente neutro.

Entre otras medidas, se quieren triplicar los tráficos de alta velocidad de aquí al año 2050, duplicarlo en el caso de las mercancías y conseguir la plena operatividad de la Red Transeuropea de transporte multimodal (TEN-T). En nuestro país, la apuesta por una movilidad sostenible será uno de los ejes del crecimiento económico en los que el tren tendrá un papel muy destacado.

Así se recoge, por ejemplo, en los componentes 1 y 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que detallan las ayudas previstas a municipios, comunidades autónomas, operadores y empresas para que avancen en la descarbonización y la digitalización del transporte.

Para mejorar la calidad del aire en los entornos urbanos de más de 50.000 habitantes se prevén medidas que ayudarán a la implantación de sistemas de movilidad inteligente -gestión de tráfico, planificación de rutas, información al viajero, etc.-, impulso de modos menos contaminantes como el ferrocarril, además de mejorar y modernizar las flotas.



Cabe destacar la apuesta que se realiza por fortalecer la red de cercanías, a la que se dedicarán 1.620 millones hasta el año 2026.

En las líneas de largo recorrido, que cuentan con una inversión de 6.700 millones de euros, se dará prioridad a proyectos de especial envergadura como los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo, previstos para el año 2030. La modernización de estas redes hará que el viajero cuente con una opción atractiva y competitiva para sus desplazamientos y decida optar por un transporte público moderno, eficaz y dotado con las mejores tecnologías frente al vehículo privado. Un desafío cada vez más urgente ante la emergencia climática.

Junto a los servicios para pasajeros, las mercancías también cuentan con un importante plan de actuación con el fin de avanzar hacia una cadena logística intermodal más respetuosa con el medio ambiente. Una vez más, el objetivo es aumentar la cuota del ferrocarril para reducir el peso de la carretera, obtener un reequilibrio modal y optimizar las oportunidades de crear una red integrada e interconectada.

El papel de las instituciones nacionales e internacionales será clave en la asignación de recursos y la puesta en marcha de cada uno de estos proyectos. Junto a ellas, la industria también está llamada a aportar sus mejores soluciones en esta transformación “sostenible, digital y conectada” que atraviesa el sector.



■
El objetivo es llegar a ser en el año 2050 el primer continente climáticamente neutro
 ■

Las empresas especializadas en proyectos ferroviarios y transporte urbano, entre las que se encuentran las ingenierías, trabajan desde hace años para aportar su mejor *know-how*, experiencia y apuesta por la I+D al desafío de reducir al máximo la huella de carbono.

Participamos activamente en la construcción y modernización de redes de metro, tranvías, alta velocidad o líneas convencionales en todo el mundo para la consecución de un horizonte lo más respetuoso posible con el medio ambiente. También en iniciativas de investigación conjuntas como el programa europeo de innovación *Shif2Rail* para avanzar en materia de eficiencia energética, energía y seguridad, entre otros numerosos aspectos.

Ahora es momento de poner en común todos nuestros recursos para afrontar los nuevos retos y alcanzar los objetivos estratégicos que la Unión Europea y sus Estados miembro se han marcado para diseñar un nuevo modelo de movilidad.

Apostar por este modo de transporte es la mejor senda para la consecución de un desarrollo más sostenible, sin huella de carbono y en armonía con la naturaleza.



iStock

PERSPECTIVAS ECONÓMICAS

Editorial

La UE eleva las dudas sobre la recuperación

Mientras los bancos centrales tratan de disipar los temores generados por la escalada de la inflación a nivel global, otras voces autorizadas comienzan a alertar del aumento de los riesgos para la recuperación cuando algunos países, como España, todavía no han logrado recuperar los niveles de riqueza previos a la pandemia. Es lo que hizo ayer la Comisión Europea por boca de su vicepresidente de Asuntos Económicos, Valdis Dombrovskis, quien tras la reunión de los ministros de Finanzas de la Unión puso el acento en los nuevos riesgos a la salida de la crisis pandémica. A saber, que el aumento de los precios se prolongue más de lo esperado, generando los temidos efectos de segunda ronda especialmente sobre los salarios; el repunte de los contagios por Covid conforme se acerca el invierno, que comienza a ser preocupante en algunos países europeos (no así en España) y podría obligar a volver a imponer algunas de las restricciones sanitarias levantadas hace apenas meses, y la potencial cronificación de las disrupciones en las cadenas de suministros globales. El mensaje de Bruselas resulta más preocupante de lo admitido hasta ahora por la mayor parte de los gobiernos comunitarios, sobre todo el de PSOE y Podemos, que mantiene intactas sus previsiones económicas pese a la rebaja generalizada que han realizado en las últimas semanas casi todos los organismos

La tesis del Gobierno de una histórica mejora del PIB español en 2021 y 2022 no se sostiene

económicos independientes. La tesis de una histórica recuperación de la economía española este año y el próximo ya no se sostiene después de la decepcionante reactivación durante los meses de verano, mucho menor de lo esperado, y del aumento exponencial de los riesgos tanto para el último trimestre de 2021 como, sobre todo, para 2022. Dombrovskis fue más allá de lo admitido por la presidenta del Banco Central Europeo respecto a la probable prolongación de las tensiones inflacionarias hasta mediados del año que viene, admitiendo que seguirán subiendo en los próximos meses, entrado ya 2022, y que comenzarán a moderarse de forma gradual a lo largo del próximo ejercicio. Encarar como pretende el Gobierno este incierto escenario con unas previsiones claramente desactualizadas, en las que se basan unos Presupuestos cuyas estimaciones de ingresos y de gastos han sido cuestionadas tanto por el Banco de España como por la AIREF, constituye no sólo una flagrante irresponsabilidad, sino peligroso ejercicio de funambulismo económico.

Cuentas disparatadas para 2022 en Cataluña

Aunque parecía difícil superar el desatino que suponen los Presupuestos Generales del Estado de 2022, la Generalitat catalana ha logrado perpetrar un proyecto presupuestario aún más disparatado para el próximo ejercicio. Pese a las crecientes incertidumbres respecto a la recuperación económica, el ejecutivo autonómico liderado por Pere Aragonés ha planteado unas Cuentas Públicas que disparan el gasto por encima de los 38.000 millones de euros, un techo no alcanzado hasta ahora que supone un aumento del 17% respecto al último Presupuesto en vigor, del ejercicio 2020, que se cimenta en una mejora excepcional de la recaudación del 14%. Para más *inri*, la deuda de la Generalitat catalana, que pasa por ser la administración territorial con los pasivos más elevados del Estado, se incrementará en otros 5.000 millones de euros el próximo ejercicio, hasta los 84.447 millones, siendo la mayor parte pasivos con la Administración central debido a las sucesivas inyecciones de liquidez de emergencia a lo largo de la última década. Aunque las previsiones en que se basan, un crecimiento del PIB catalán del 6,4% en 2022, por encima de la media nacional, obtuvieron el aval de la AIREF, el incremento exponencial de los riesgos sobre la recuperación debería haber llevado al ejecutivo autonómico a extremar la prudencia en vez de plantear la contratación de otros 29.000 empleados públicos. La dependencia que tienen ERC y Junts del apoyo de los antisistema de las CUP a estos Presupuestos no puede ser excusa para plantear un plan con tantas probabilidades de agravar las finanzas de la Generalitat catalana.

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

España se convierte en el mayor lastre de la recuperación

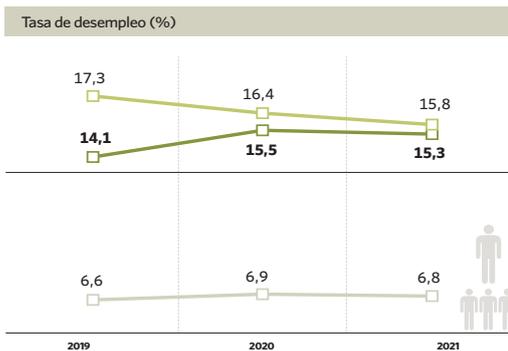
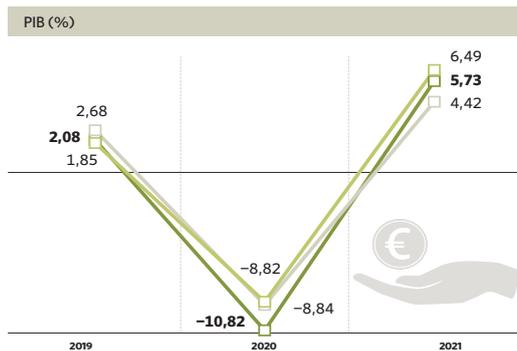
Las economías griega y portuguesa avanzan más

Malos datos para España. Su recuperación este año vuelve a quedar bastante rezagada cuando se compara con la de sus vecinos de la eurozona por el peso del sector turístico y la debilidad del consumo interno. Sin embargo, Portugal y Grecia, que dependen aún más del turismo, se han recuperado plenamente. **PÁG. 32**

La desaceleración en la recuperación

España lastra el rebote europeo

— España — Grecia — Portugal



Fuente: FMI.

elEconomista

brecha del 6,5% del PIB de España en el tercer trimestre de este año en relación con el cuarto trimestre de 2019 por componentes de gasto confirma que no se trata de un golpe directo del turismo. “El arrastre del comercio neto es similar al de la inversión, mientras que el gasto de los hogares es el mayor culpable”, apunta Hinds.

La inversión en España se ha estancado desde el tercer trimestre de 2020 mientras que ha aumentado en otros países, como Francia, que según Capital Economics, casi volvió a recuperar su nivel previo al azo-

España continúa un 6,5% por debajo de su nivel pre-Covid, según Capital Economics

te del Covid-19 en el tercer trimestre. Esto se explica por la debilidad de la inversión en viviendas y la inversión en equipos de transporte. Al mismo tiempo, el gasto de los hogares españoles se ha recuperado mucho menos que en otros países y todavía se sitúa un 8,5% por debajo de los niveles prepandémicos. Parte de ello se explica por el rezago en la recuperación del mercado laboral español y la renta bruta disponible.

En estas circunstancias, “la previsión del Gobierno de un crecimiento del PIB del 6,5% este año parece casi imposible”, aseguran desde Capital Economics, donde mencionan una expansión del 4,5 o el 5% como metas mucho más factibles. Su economista para Europa proyecta que el año que viene es probable que la economía española vaya mejor. El turismo debería volver a los niveles normales y la escasez de oferta que dificulta la industria y la construcción también debería remitir. El impacto de los fondos de la próxima generación de la UE también empezará a notarse. “Mantenemos nuestra previsión de crecimiento del 6,5% en 2022. Pero la economía no recuperará su tamaño anterior a la crisis hasta el segundo semestre”, insiste Hinds.

España se convierte en el mayor lastre en la recuperación europea

El turismo y el consumo frenan la economía española pero no la griega o portuguesa

José Luis de Haro NUEVA YORK.

Los vientos continúan soplando en contra de la economía española. Su recuperación este año vuelve a quedar bastante rezagada cuando se compara con la de sus vecinos de la eurozona. Al fin y al cabo, el PIB todavía continúa un 6,5% por debajo de los niveles previos a la pandemia, una brecha que desde Capital Economics condicionan al peso del sector turístico y la debilidad del consumo interno en nuestro país.

Sin embargo, Portugal y Grecia, que dependen aún más del turismo que España se han recuperado más plenamente. Nuestro vecino luso consolida su recuperación pese a registrar una temporada turística igual de pobre que la española mientras, según señala Jessica Hinds, economista para Europa de esta ca-

sa de análisis, “Grecia recuperó su tamaño anterior a la pandemia en el segundo trimestre”.

España, a la cola

En el caso de España, el impulso se hace esperar y como ya indicó a *elEconomista*, Petya Koeva Brooks, la directora adjunta del Departamento de Investigación del Fondo Monetario Internacional, no llegará hasta el tercer trimestre del próximo año. Todo ello a expensas de que se materialice la inversión potenciada por los fondos europeos, que según el organismo multilateral contribuirán en 0,7 puntos porcentuales al avance económico de nuestro país en 2022.

Dicho esto, la economía española será la que mayor tasa de paro registre el próximo año entre las economías avanzadas, con países como Grecia reduciendo el desem-

El crecimiento del PIB pierde fuelle

La Cámara de Comercio de España ha rebajado sus previsiones de crecimiento de la economía española para 2021 del 5,9% al 4,7% y del 6,2% al 5,5% para 2022, tras advertir que la recuperación pierde el fuelle. Tanto el FMI como el Banco de España, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) o el Instituto Nacional de Estadística coinciden en que sus estimaciones de la economía están a la baja de lo que pronostica el Gobierno.

pleo a un ritmo mucho más rápido. En 2022, el país heleno tendrá una tasa de desempleo del 14,6%, frente al 14,8% de España y habrá reducido su paro en 1,8 puntos desde 2020, casi el doble que en el caso español. A medio plazo parece difícil que el mercado laboral registre grandes avances dado que el FMI proyecta que el crecimiento del PIB disminuirá gradualmente hasta el 1,5% en 2026.

El desglose detallado del PIB de España que realizan desde Capital Economics muestra que los ingresos por turismo se han comportado mucho peor que las exportaciones de otros servicios, recuperando solo el 50% de su nivel de finales de 2019 en el tercer trimestre. Esto se corresponde con los datos mensuales de llegadas de turistas internacionales y de gasto. También existen otros factores en juego. La

Los PGE muestran un escenario “demasiado optimista”

JLH NY.

Desde la Tax Foundation, un *think tank* con sede en Washington, su economista, Cristina Enache, explica en un análisis que el escenario macroeconómico sobre el que se han elaborado los Presupuestos para 2022 “parece demasiado optimista”. Según justifica, a principios de la semana pasada, el Banco de España revisó a la baja sus previsiones para la economía españo-

la, esperando que el PIB aumente un 6,3 por ciento para 2021 y un 5,9 por ciento en 2022. Esto se produce después de que el Fondo Monetario Internacional también revisara sus previsiones, concluyendo que en 2021 el PIB español subirá un 5,7 por ciento.

“Mientras otros países de Europa se esfuerzan por introducir recortes fiscales o retrasar la introducción de nuevos impuestos para estimular la recuperación econó-

mica apoyando la inversión empresarial y el empleo, España está ejerciendo más presión fiscal sobre las empresas”, escribe Enache, quien también es secretaria general de la World Taxpayers Associations.

En este sentido destaca como las estimaciones “poco realistas” sobre la recaudación de impuestos, la inflación y el crecimiento económico, así como las nuevas subidas de impuestos, tienen el potencial de afectar negativamente a la for-

mación de capital, al crecimiento y a la recuperación económica.

El Congreso ha dado luz verde al proyecto de presupuestos para 2022, que incluye un nuevo tipo mínimo del impuesto de sociedades del 15% para las grandes empresas con ingresos anuales superiores a 20 millones de euros. Hasta que se aplique el impuesto mínimo global del 15%, esta medida podría suponer una pérdida de competitividad de las empresas españolas con respec-

to a sus homólogas europeas e internacionales.

España ya tiene uno de los sistemas de impuesto de sociedades menos competitivos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). En solo un año, España ha perdido seis puestos en el componente del impuesto de sociedades de nuestro Índice de Competitividad Fiscal Internacional 2021, pasando del puesto 26 al 32.

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

¿Pueden crecer el empleo y la recaudación más que el PIB?

Por **Francisco de la Torre Díaz**

Economista e inspector de Hacienda **PÁG. 4**

¿PUEDEN CRECER EL EMPLEO, LA RECAUDACIÓN Y LOS BENEFICIOS MUCHO MÁS QUE EL PIB?



Francisco de la Torre Díaz

Economista e inspector de Hacienda

Para Adam Smith la riqueza de las naciones está en el trabajo de sus habitantes. El acierto de esta tesis del economista escocés, seguida luego por David Ricardo, Karl Marx y tantos otros, se pudo comprobar, a las malas, cuando la pandemia y sus restricciones, restringieron el trabajo y con ello, la economía y la riqueza de las naciones. Sin embargo, cuando, por fin, recuperamos el empleo perdido en tiempos de pandemia, parece que la medida de nuestra riqueza, el Producto Interior Bruto (PIB) que estima el Instituto Nacional de Estadística (INE), no lo refleja: seguimos estando 7 puntos por debajo del PIB de antes de la pandemia, lo que no ocurre en ningún país de nuestro entorno.

Si está trabajando la misma gente que antes de la pandemia, pero el PIB es inferior solo hay dos explicaciones posibles, y complementarias. Por una parte, que los que están trabajando hagan menos horas. Esto también sucede si el trabajador está en un Expediente de Regulación Temporal de Empleo (Erte), no está parado ni buscando empleo, pero obviamente no produce. Además, el resto de empleados a lo mejor están haciendo algunas horas menos. Aquí no tenemos datos muy recientes, pero, aún así, parece que no basta para explicar la diferencia.

La segunda explicación es más preocupante: una caída sin parangón de la productividad. Pero esto no termina de cuadrar, tampoco porque los empleos más afectados por las restricciones son los de menor productividad. Además, a medida que se relajan las restricciones, la productividad debería ir aumentando. Esto también parece incompati-

ble con el hecho de que España, en lo que es un éxito colectivo, tiene las tasas más altas de vacunación, y al mismo tiempo, y precisamente por eso, tiene una incidencia baja y estable del coronavirus. Esto supone un entorno mucho mejor para la vida y la actividad económica que en otros países.

Por todo esto, el ministro José Luis Escrivá señalaba que era probable una revisión del PIB (al alza) porque los datos de afiliación y empleo eran buenos y no se revisaban, mientras que la productividad se estimaba a partir del PIB y el empleo, y no parecía cuadrar. Efectivamente, es la mejor hipótesis de todas las posibles, pero hay otros datos que la avalan.

En primer lugar, la recaudación fiscal está creciendo a unos ritmos muy superiores tanto al PIB como a la demanda interna. La recaudación fiscal gestionada por la Agencia Tributaria está en récord, y según la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, habría crecido hasta octubre un 14%. Como, además, octubre es el mes más recaudatorio del año, la recaudación de 2021, casi con total seguridad será no solo muy superior a la de 2020, año de pandemia, sino también superior a la de 2021. Si no se han incrementado significativamente los impuestos, que no es el caso, resulta (gratamente) sorprendente un incremento tan grande de la recaudación.

En concreto, que los ingresos fiscales crezcan un 14% cuando el PIB crece un 2,7% y el empleo equivalente a tiempo completo un 6,2% (con datos del INE de los tres primeros trimestres de este año) indica, por supuesto, una gran mejora en el cumplimiento fiscal, y probablemente en el control de

la Agencia Tributaria, por ejemplo, gracias a la extensión de los pagos con tarjeta. Pero aún así, y siendo ciertos todos estos factores, la diferencia es tan grande que la única explicación es que la recuperación del PIB esté siendo mayor de la que se refleja en las estadísticas.

Porque si el empleo está creciendo al doble del ritmo de la actividad económica (PIB), y el coste laboral unitario crece al ritmo del 3% (dato también del INE), entonces no solo hay una caída de la productividad, sino también de las rentas empresariales. En estas circunstancias, el beneficio de las empresas no debería estar aumentando. Pues bien, los pagos fraccionados del impuesto de sociedades, que en su mayoría se calculan sobre el resultado contable de estos meses de 2021 (grandes empresas), se han incrementado un 63%. Es cierto que este dato, espectacular, está condicionado porque el pago fraccionado de 2020 se derrumbó por provisiones que ahora se recuperan, pero, nuevamente, esto

Las reformas estructurales de la economía española siguen siendo imprescindibles

parece incompatible: no parece factible pagar un 63% más por los beneficios, con tener menos beneficios. De hecho, los pagos fraccionados, y por tanto los resultados contables, con este porcentaje de aumento serían superiores a los de 2019, antes de la pandemia.

Aquí se podría aplicar el razonamiento de que, si parece un pato, nada como un pato y se comporta como un pato, probablemente sea un pato. Aunque eso no significa que nuestro pato, la actividad económica en España no se enfrente a graves desafíos. Por una parte, tenemos las restricciones derivadas del Covid en otros países que están las-

trando la recuperación del turismo internacional a nivel mundial y que afectan especialmente a España. Además, están los problemas de suministro en semiconductores y materias primas. Esto afecta especialmente al sector del automóvil, que también es muy importante en España. Estos dos factores externos sí podrían justificar un nivel de recuperación algo inferior a otros países de nuestro entorno, pero por sí solos no justifican una diferencia tan grande en la recuperación como parecen reflejar los datos estadísticos provisionales del INE.

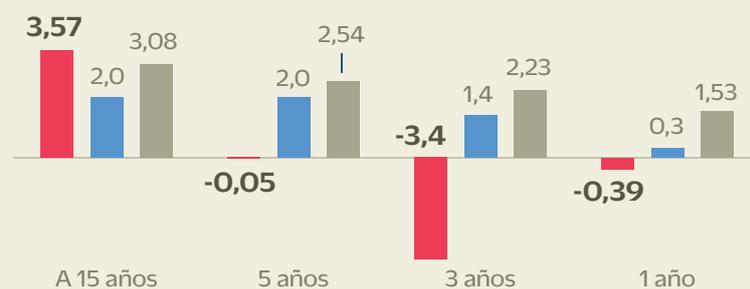
Como ya hemos comentado en *elEconomista*, la crisis energética y la inflación son dos importantes amenazas para la recuperación en España. Sin embargo, a corto plazo, la inflación, al aumentar la base imponible de todos los impuestos (salvo los especiales de base no monetaria como alcoholes o gasolina), a corto plazo permite incrementos de la recaudación. Sin embargo, este efecto de mayor recaudación por los incrementos de precios todavía es muy limitado, y, además, hay que tener en cuenta el efecto de la rebaja de impuestos para paliar la subida de la luz.

Una última razón que explica el buen comportamiento de la recaudación fiscal, y también del empleo, es la abundancia de liquidez con los tipos de interés reales más bajos de la historia. La política de política monetaria ultralaxa fue un acierto, ya que permitió mantener rentas y cierta actividad en la pandemia. Pero, ni es sostenible indefinidamente, ni tampoco es gratis. Por eso, y ante los problemas de oferta, energéticos y de ruptura de cadenas de suministros, las reformas estructurales de la economía española siguen siendo imprescindibles, aunque la productividad no esté cayendo tanto como parecen indicar las estadísticas. Para eso, los fondos *Next generation* deberían facilitar las cosas, pero de eso hablaremos otro día.

Comparativa de rentabilidades a largo plazo

Rendimiento medio anual en %

- Fondo de Reserva de la Seguridad Social
- Planes de pensiones individuales
- Planes de pensiones de empleo



La hucha de las pensiones rentó el 3,6% de media en 15 años

Retorno de 29.000 millones, la mayor parte entre 2009 y 2016 —P18



^{A media sesión}

ÍNDICE	PUNTOS	VARIACIÓN	AÑO
DOW JONES*	36.209,48	-0,61%	+18,31%
NASDAQ*	15.885,71	-0,60%	+23,26%
FTSE	7.274,04	-0,36%	+12,59%
DAX	16.040,47	-0,04%	+16,92%
BONO ESPAÑOL	0,380%	-0,052 pts.	+0,333 pts.

29.000 millones de retorno

La hucha de las pensiones ha rentado un 3,6% de media anual en 15 años

Los planes de pensiones individuales no han rendido tanto

El gran problema es que solo invierte en deuda pública española

MIGUEL M. MENDIETA
 MADRID

José Luis Escrivá, ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, quiere resucitar la hucha de las pensiones. El Fondo de Reserva de la Seguridad Social se creó en 2000 para ir acumulando un patrimonio que permitiese hacer frente a la fuerte subida de los pagos de pensiones. El vehículo llegó a acumular 65.000 millones de euros y logró una rentabilidad media anual en 15 años del 3,6% (mejor que la de los planes de pensiones individuales), pero desde 2012 se fue vaciando hasta quedar en poco más de 2.000 millones de euros.

De acuerdo con el último informe del Fondo de Reserva, presentado hace dos semanas en el Congreso, este instrumento ha conseguido desde su creación unas rentabilidades acumuladas anuales de 28.874 millones de euros. La mayor parte de estos retornos se cosecharon entre 2009 y 2016, cuando cada año el fondo obtenía más de 2.000 euros anuales de rentabilidades.

En esa época se lograron retornos muy altos: un 8,77% en 2008, un 6,01% en 2011, un 9,14% en 2013 o un 11,85% en 2014.

La explicación para estos fuertes rendimientos está en la composición de la cartera de inversiones. El Fondo de Reserva solo invirtió en deuda pública emitida por el Tesoro español. Durante los años en los que la situación financiera de España despertaba más dudas entre los inversores internaciona-

les, más le costaba a España financiarse y mayores intereses tenía que pagar por su deuda. La temida prima de riesgo, que llegó a dispararse hasta 650 puntos básicos. De hecho, España llegó a emitir en 2011 un bono a 10 años con un cupón del 7%.

El Fondo de Reserva compraba algunas de estas emisiones, que en muchos casos han sido muy rentables, y que pudo revender en mercados secundarios.

La rentabilidad lograda en 15 años, del 3,57%, es mejor que las conseguidas, de media, por los planes de pensiones individuales: un 2%. En el caso de los planes de pensiones de renta fija a largo plazo (más equiparable al Fondo de Reserva), su rendimiento medio ha sido del 2,11%. Estas cifras están en buena medida lastradas por las comisiones que aplican las gestoras de planes, que rozan el 2% anual.

"La rentabilidad del fondo ha sido excelente, tanto desde un punto de vista absoluto como relativo, teniendo en cuenta los resultados obtenidos por los fondos de inversión españoles y europeos y los planes de pensiones españoles equiparables", explica Félix López, socio director de la gestora Atl Capital.

En 2014 este vehículo llegó a tener una rentabilidad del 11,85%

En cambio, cuando se compara la rentabilidad del Fondo de Reserva con la de los planes de pensiones de empleo, la diferencia no es tan grande. Estos vehículos son promovidos en el marco de la negociación colectiva y son dotados por parte de empresas y Administraciones públicas en beneficio de sus empleados. Su retorno medio en los últimos 15 años ha sido del 3,08%, en gran parte por aplicar comisiones mucho más bajas (inferiores al 0,3% anual).

Los gestores de planes de pensiones consideran que no se pueden comparar los instrumentos de ahorro privado con el Fondo de Reserva. "Todos los planes de pensiones tienen que invertir, por normativa, de una forma muy diversificada, comprando bonos y otros activos de diferentes emisores, lo que reduce los riesgos, mientras que el Fondo de Reserva tiene todo el riesgo concentrado en un mismo emisor", explica un veterano gestor.

Desde que el BCE tomó cartas en la crisis de la deuda europea y empezó a comprar bonos españoles e italianos, las rentabilidades de los mismos cayeron en picado. Para España fue un alivio, pero los retornos anuales del Fondo de Reserva de la Seguridad Social cayeron con fuerza.

El fondo podría comprar deuda emitida por otros países europeos pero lo cierto es que, a día de hoy, mantiene toda su cartera en deuda a corto plazo española, que tiene rentabilidades negativas.



El ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá. EFE

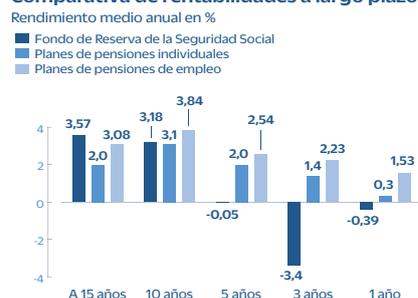
El futuro del Fondo de Reserva

► **Aportaciones.** Seguridad Social quiere aprobar una contribución extraordinaria del 0,6% anual para recargar el Fondo de Reserva y poder hacer frente al gasto disparado en pensiones, que se va a agravar cuando se jubile la generación del *baby boom*, la más numerosa de la historia de España. El objetivo es llegar a acumular 41.000 millones de euros en 2032.

► **Retornos.** El ministerio calcula que se podrían recaudar 2.800 millones de euros al año, lo que sumaría 28.000 millones en una década. Sin embargo, con la inversión de los fondos el equipo de Escrivá espera poder conseguir un retorno medio anual del 5%, para generar 13.000 millones de euros de rendimientos financieros.

► **En negativo.** Desde que el BCE comenzó a comprar deuda española, las rentabilidades han caído en picado. En los últimos cinco años, el Fondo de Reserva ha obtenido un retorno medio anual del -0,05%. Su cartera está actualmente compuesta exclusivamente por deuda pública española a corto plazo.

Comparativa de rentabilidades a largo plazo



Rendimientos totales del fondo de reserva



Fuente: Informe Anual del Fondo de Reserva de la Seguridad Social CINCO DÍAS

ACTUALIDAD POLÍTICA Y ECONÓMICA NACIONAL

El nuevo ERTE fomentará la recolocación de trabajadores de empresas en crisis

LA REFORMA LABORAL/ Las empresas que no recoleen a sus trabajadores dentro de su propio grupo deberán abonar al Fogasa el 50% de la indemnización por despido improcedente que les hubiera correspondido a los empleados afectados.

M.Valverde, Madrid

Las empresas con ERTE de carácter estructural que no recoleen a los trabajadores despedidos dentro de su propio grupo empresarial deberán abonar un peaje al Fondo de Garantía Salarial (Fogasa).

El Gobierno no quiere que se conviertan en una vía masiva de despidos los cambios tecnológicos, organizativos y de producción, con los profundos cambios y de modernización que está desarrollando la economía.

Por esta razón, el Ejecutivo quiere penalizar a las empresas que con los nuevos ERTE no consiguen recolocar a sus trabajadores dentro de su propio grupo empresarial. Por lo tanto, en primer lugar, el trabajador deberá aceptar voluntariamente la recolocación en otra empresa distinta del grupo en el que estaba. Y, en segundo lugar, la compañía donde estaba el empleado deberá transferir al Fogasa el 50% de la cuantía del despido improcedente que le hubiera correspondido al trabajador si no hubiera sido recolocado. Es decir, despedido y con derecho a la protección por desempleo. Con las cantidades que por este concepto transferían las empresas al Fogasa, el Ejecutivo quiere crear un fondo para financiar los procesos de recolocación de los trabajadores despedidos.

En su caso, el trabajador suscribirá un nuevo contrato de trabajo con su nueva empresa, sin antigüedad, y con las nuevas condiciones laborales. Así se recoge en la nueva propuesta de reforma laboral que el Gobierno discutirá hoy con los empresarios y los trabajadores, y a la que ha tenido acceso EXPANSIÓN. En realidad, esta forma de regular la reestructuración de empresas en crisis ya no se llamarán ERTE, sino mecanismo RED de flexibilización y estabilización del empleo.

En todo caso, el Gobierno intenta no dejar ningún cabo sin atar en la protección del trabajador. Por lo tanto, en el caso de que el empleado fuese despedido por la empresa receptora y por causas no atribuibles a él mismo, el Fogasa hará lo siguiente: le abonará una indemnización equiva-



La vicepresidenta Segunda y ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz.

Calviño toma el mando de la reforma laboral

La regulación del nuevo mecanismo RED de flexibilidad y estabilización del empleo, que sustituye a los actuales ERTE, es uno de los ejemplos donde más se nota la mano de la vicepresidenta Primera de Economía, Nadia Calviño, tras su último enfrentamiento con la vicepresidenta Segunda de Trabajo, Yolanda Díaz. La aplicación del Mecanismo sobre una empresa en crisis requerirá la autorización del Consejo de Ministros, previa

aceptación de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, que preside Calviño. Y además, la propuesta que el Gobierno ha presentado a la patronal y a los sindicatos regula que el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital "podrá establecer parámetros objetivos, a partir de un análisis de un conjunto de amplios indicadores que determinen una presunción de las causas de activación del

Mecanismo". En román paladino, esto significa que, en última instancia, será Economía el departamento que establezca que si la empresa que ha pedido entrar en el sistema de protección reúne las condiciones necesarias para ello. En todo caso, una empresa afectada por una crisis podrá aplicarse el nuevo mecanismo RED por causas estructurales –tecnológicas, organizativas, de producción– y sus

derivados, durante un periodo máximo de dos años. En principio, el tiempo máximo de regulación del empleo con este sistema es de un año, pero la empresa afectada podrá solicitar dos prórrogas de seis meses cada una, mediante una nueva solicitud ante la administración laboral. Bien es verdad que esta solicitud debe ir acompañada de un periodo de consultas, de como máximo siete días, con la representación de los trabajadores.

lente a la cuantía por despido improcedente que le hubiese correspondido si hubiera sido despedido directamente en la empresa anterior.

Otra regulación que refuerza la protección del trabajador en estos procesos es la siguiente: la empresa del mismo grupo de la primera que contrate al trabajador tendrá que asumir las condiciones

que tenía él en la anterior, incluyendo la antigüedad. Es decir que el Gobierno no permitirá que un empleado sea despedido y vuelto a contratar dentro del mismo grupo de empresas con el fin de rebajarle las condiciones laborales y salariales con cada nuevo contrato.

Si al final de todos estos procesos, los trabajadores no

pueden ser recolocados ni dentro ni fuera del grupo empresarial, entonces tendrán que hacer frente al despido colectivo, como está regulado en el Estatuto de los Trabajadores, sin perjuicio de que, si al final resulta viable y posible, el trabajador pueda mantenerse en la empresa en la reestructuración.

Es decir, el despido es pro-

cedente por causas objetivas, con una indemnización de 20 días de salario por año de trabajo, hasta una cuantía máxima equivalente a un año de retribución. Y si, al final, la regulación de empleo llega a los tribunales y se declara improcedente, la indemnización por despido del trabajador puede elevarse a una indemnización de 33 días de salario

El trabajador recolocado dentro del mismo grupo conservará todos sus derechos

por año de trabajo, hasta una cuantía máxima equivalente a dos años de retribución. A no ser que el trabajador lleve en la empresa tantos años que la indemnización ascienda a 45 días de salario por año de trabajo en la compañía, hasta una cuantía máxima de tres años y medio. Pero estos casos van desapareciendo de forma paulatina.

La reforma laboral

Precisamente, el recorte en la indemnización por despido es uno de los cambios más lesivos en la protección de los trabajadores, pero que, curiosamente, el Gobierno no toca.

En todo caso, las empresas que contraten con carácter indefinido a los trabajadores anteriormente despedidos, afectados por el mecanismo RED estructural –causas tecnológicas, organizativas, de producción y sus derivados– tendrán derecho a la aplicación de una bonificación de cotizaciones de la Seguridad Social por contingencias comunes. Es decir, a la causa general de las cotizaciones, a cuya base de cotización se aplica un tipo del 28,30%. La bonificación será del 50% de las aportaciones empresariales durante un periodo de seis meses. Eso sí, la nueva empresa tiene un plazo máximo de 30 días para que empiece a trabajar el nuevo empleado, desde que éste fuese despedido en la empresa anterior.

Hay que recordar también que las empresas que se acogan al nuevo mecanismo de regulación de empleo están obligados a dar formación a los trabajadores afectados por la reducción de jornada o la suspensión de empleo. A cambio, tendrán derecho a un incremento en los créditos a la formación de la forma siguiente: 425 euros por persona, para las empresas de hasta nueve trabajadores; 400 euros, hasta 49 empleados, y 320 euros, a partir de 50 empleados.

Argelia sube el precio del gas a Naturgy y tensa el caos energético

DESDE ENERO/ Sonatrach, primer suministrador de gas a España, quiere “actualizar” los megacontratos con Naturgy, de 20.000 millones, añadiendo inestabilidad al delicado equilibrio energético español.

Miguel Ángel Patiño. Madrid
 La tormenta energética, empresarial y política desencadenada por el cierre, el pasado 31 de octubre, del gasoducto GME, que une España con Argelia vía Marruecos, no termina de amainar.

Aunque las autoridades de Argelia y de España, al más alto nivel, salieron al paso diciendo que el suministro de gas al mercado español por parte del monopolio gasista argelino Sonatrach estaba garantizado a través del otro gasoducto, el del Medgaz, que enlaza directamente ambos países sin pasar por Marruecos, lo que no concretaron es a qué precios.

Argelia quiere subirlos. Así lo explican distintas fuentes empresariales. Sonatrach, el monopolio estatal de hidrocarburos de Argelia –principal suministrador de gas a España– quiere “actualizar” al alza los contratos que tiene con Naturgy –principal importador–. Esto tendría un efecto arrastre para otros operadores.

Según las mismas fuentes, se trataría de “actualizaciones ordinarias de precios” de los megacontratos que tienen firmadas ambas empresas. La próxima debe materializarse con efectos del 1 de enero de 2022. Sonatrach quiere aprovechar ahora la escalada de precios del gas en el mercado internacional para acoplar esos contratos a la nueva realidad del sector, igual que hace un año se hizo a la inversa.

Hace justo un año, Naturgy y Sonatrach renegociar sus megacontratos ajustándolos a la baja en un momento de caída estrepitosa de las materias primas. En juego había contratos que sumaban 20.000 millones de euros durante décadas.

Asunto de Estado

La negociación se vivió como un asunto de Estado. A Argelia viajó el presidente del Gobierno español, Pedro Sánchez, para mediar. Entonces, España

Naturgy bajó precios en 2020 al caer el mercado y ahora Sonatrach los quiere subir por lo contrario

30 de 100

● **Prácticamente todo el gas que consume España viene de fuera. Argelia ha sido tradicionalmente el principal suministrador del mercado español.**

● **La dependencia de Argelia ha bajado con los años. Pero sigue siendo muy elevada. En 2020, de cada 100 metros cúbicos de gas importados, 30 eran de Argelia.**

● **Los gasoductos del Medgaz y del GME (Gasoducto Magreb-Europa) han sido clave para mantener a Argelia como principal suministrador de gas a España.**

En 2020, cuando España entendía que estaba pagando sobreprecios por una materia prima que había caído en picado en los mercados internacionales por el Covid y su efecto dominó.

La pandemia había desencadenado un fuerte descenso de la actividad económica, y ésta desató una caída de la demanda, lo que a su vez llevó a un desplome de precios del gas de cerca del 40% entre enero y octubre. En otoño del pasado año, en todo el mundo había un exceso de oferta de gas natural licuado, GNL, en



Teresa Ribera, ministra de Transición Ecológica, ha obtenido garantías de suministro por parte de Argelia.

viaje por metanero, con cientos de barcos deambulando a precio de saldo. Esto acentuaba aun más las primas que estaba pagando España a Argelia por traer gas a través de los gasoductos del GME y del Medgaz.

La recuperación económica tras el Covid ha dado la vuelta totalmente al mercado. La situación ahora es justo la contraria. Más demanda que oferta y presión al alza de los precios, con lo cual es Sonatrach la compañía que quiere revisar los precios, para subirlos. Na-

turgy es la primera gasista en España y también la principal empresa importadora de gas.

Frágil equilibrio de España

Cualquier impacto en Naturgy se traslada tarde o temprano al conjunto de la economía española, de ahí que los acuerdos de suministro de gas con Argelia siempre hayan sido un asunto extremadamente delicado para la frágil estabilidad del sistema energético español. Prácticamente todo el gas natural que se consume en España procede del exterior. De

esas importaciones, la dependencia del gas argelino ha ido bajando a lo largo de los años. Pero Argelia sigue siendo el primer suministrador. En 2020, de cada cien metros cúbicos de gas que entraron al mercado español, treinta procedían de Argelia. El segundo exportador de gas a España el pasado año fue EEUU, con el 16%, según datos de Cores, la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, la sociedad que monitoriza el nivel de materias primas existente por seguridad de suministro.

Un problema en el suministro de gas no solo tiene impacto en este sector. También en el sistema eléctrico, ya que algunas centrales de luz usan gas para funcionar. Parte de la escalada de los precios de la luz este año se debe precisamente a la subida del gas. En 2020, por tercer año consecutivo, los aprovisionamientos procedentes de Argelia cayeron por debajo del 50%. De las entradas de gas a España, el 62,7% fue por metanero y el 37,3% por gasoducto, sobre todo GME y Medgaz, aunque también hay con Portugal y Francia. Es un porcentaje tan elevado que el cierre de GME es lo que ha puesto los nervios a flor de piel. Ahora mucho más si se añade la tensión de la revisión de precios.

BlackRock, ganador de la disputa gasista del Magreb

Miguel Ángel Patiño. Madrid
 El pasado 31 de octubre, Argelia cerró la llave del Gasoducto Magreb-Europa (GME), en su día una de las hazañas de la geopolítica energética española. El tubo, de 1.400 kilómetros, une los yacimientos de Argelia con España atravesando Marruecos y cruzando el mar desde Tánger hasta Cádiz. El cierre era una represalia política de Argelia hacia Marruecos, históricamente enfrentados por la disputa del Sáhara Occi-

dental y el Frente Polisario. Fue un duro golpe para Marruecos, que cobra peajes por el tránsito del gas. España es el daño colateral. Por el gasoducto pasan 10 bcm (1.000 millones de metros cúbicos) al año. Dos bcm van a Portugal; 1,5 se quedan en Marruecos y el resto va a España. El suministro a España está garantizado por metaneros o por el otro tubo, Medgaz, que une Argelia y España directamente, y que ahora adquiere más relevancia. Tie-

ne 8 bcm y se incrementará. Medgaz es propiedad de Sonatrach (51%) y Medina (49%). Medina está formada al 50% por Naturgy y BlackRock. Este fondo pone así en valor su inversión, adquirida en 2020.

El GME no se desguaza

Con todo, Sonatrach y Naturgy han acordado con Marruecos mantener en buen estado de conservación el GME aunque no entre gas por si vuelve a estar operativo.

Macron anuncia que Francia volverá a construir reactores nucleares

ESTRATEGIA/ El presidente francés enmienda su política energética y apuesta “por primera vez en décadas” por construir reactores para defender la independencia energética y controlar sus costes.

Expansión.Madrid

Por primera vez en décadas, Francia volverá a construir reactores nucleares. Este fue uno de los anuncios que el presidente de Francia, Emmanuel Macron, lanzó ayer en una comparecencia televisada a última hora. En plena escalada de los costes energéticos y coincidiendo con el debate de los recortes de emisiones, el país más dependiente de la nuclear da un paso decidido en su apuesta por este tipo de energía. Macron vinculó esta decisión a la necesidad de garantizar el suministro energético del país, abaratar su precio y cumplir los objetivos fijados en la lucha contra el cambio climático.

De este modo, Macron zanja el debate sobre la orientación energética de Francia y marca una clara línea de diferenciación con Alemania, que sigue una estrategia diametralmente diferente, tras las decisiones que tomó la canciller Angela Merkel tras el accidente nuclear de Fukushima en 2011 para acelerar su renuncia a la nuclear.

Al principio de su mandato, Macron se comprometió a reducir la contribución de la energía nuclear en el mix energético de Francia del 75% al 50% para 2035. Pero la crisis energética ha llevado al presidente francés a cambiar de opinión. Cabe recordar que dentro de cinco meses Francia celebrará unas elec-



El presidente de Francia, Emmanuel Macron.

ciones presidenciales que se anticipan como muy reñidas.

“Vamos, por primera vez en décadas, a relanzar la construcción de reactores nucleares y seguir desarrollando energías renovables”, dijo en una intervención televisada recogida por Efe.

Apuntó que esta medida será fundamental para mantener los precios a niveles “razonables”. Asimismo, garantizó el compromiso de alcanzar los objetivos de neutralidad con el carbono en 2050.

Aunque el presidente Francia no dio detalles sobre esta decisión, *Reuters* señalaba ayer que se prevé el anuncio de construcción de seis nuevos reactores en las próximas semanas. En el pasado mes de octubre ya se anunció una inversión de mil millones en unos *minireactores*.

Francia obtiene a día de hoy aproximadamente el 70% de su electricidad de la energía nuclear, gracias a los 45 reactores atómicos que siguen en activo. Un conglome-

do de la campaña, al margen de los precios energéticos. Por ejemplo, Macron anunció también un nuevo retraso en la polémica reforma de las pensiones de jubilación, una de las principales promesas de su mandato que termina a mediados de 2022.

“Actualmente no se reúnen las condiciones” para lanzar ese proyecto, admitió Macron. Aun así, el mandatario francés advirtió de que habrá que tomar “decisiones claras” durante el próximo año sobre las pensiones, incluso si generan “debates” en la sociedad. Macron avanzó que habrá que “trabajar más tiempo y retrasar la edad legal” de jubilación, así como eliminar los regímenes especiales de retiro, que su Gobierno considera muy costosos para el erario público.

El inquilino del Eliseo había asegurado hace algunos meses que durante este otoño retomaría la reforma de las pensiones, aunque luego comenzó a defender la idea de emprender el proyecto cuando termine la emergencia sanitaria.

Este proyecto afronta el rechazo frontal de los sindicatos, y el presidente justificó el nuevo retraso en que tanto las organizaciones de trabajadores como las patronales tienen un “deseo unánime” de concentrarse en la recuperación económica tras la pandemia. En cambio, el Gobierno francés sí comenzó a aplicar

Francia vincula esta decisión con los objetivos marcados contra el cambio climático

El presidente renuncia a su reforma de las pensiones ante la cercanía electoral

en octubre una reforma del seguro de desempleo, también rechazada por los sindicatos, que endurece las condiciones para recibir ese subsidio. Macron defendió esta reforma “indispensable”, ya que, según él, hace “más atractivo” el trabajo entre las personas sin un empleo estable y que recurren con frecuencia al subsidio de desempleo.

Por otro lado, el presidente anunció que será necesaria una tercera dosis de vacuna anti-Covid para que los mayores de 65 años y personas vulnerables puedan renovar el pase sanitario, un código QR generado con una pauta completa de vacunación y necesario para entrar en lugares públicos. Esa medida entrará en vigor a partir del 15 de diciembre y exhortó a los 6 millones de franceses que aún no se han vacunado a hacerlo en un momento en el que la incidencia semanal en Francia del covid se ha disparado un 40%. “Esa cifra es una señal de alerta, unida al aumento de las hospitalizaciones”, añadió el presidente francés. Asimismo, lanzará una campaña a partir del diciembre para incitar a que los franceses de entre 50 y 64 años se apliquen también una tercera dosis, pues “más del 80% de los ingresados en UCI” tienen más de 50 años.

La falta de conductores deja al borde del colapso al transporte por carretera

Este problema se suma al alza del petróleo y otras materias primas y a la imposición de peajes

Los sindicatos señalan las malas condiciones laborales del sector como punto clave del tema

Felipe Alonso MADRID.

La falta de conductores se une a otros problemas como el alza del precio del petróleo, otras materias primas clave para el sector y la posibilidad de imponer peajes en todas las vías nacionales y oprime al transporte por carretera colocándolo al borde del colapso. La falta de estos profesionales se ha convertido en uno de los grandes problemas a los que se enfrenta un sector que durante la pandemia ha demostrado su importancia como un elemento esencial a la hora de abastecer a la población cuando se tenía restringida la movilidad y se acentuaba el confinamiento. La revista *elEconomista Transporte y Movilidad* dedica su tema principal a esta problemática.

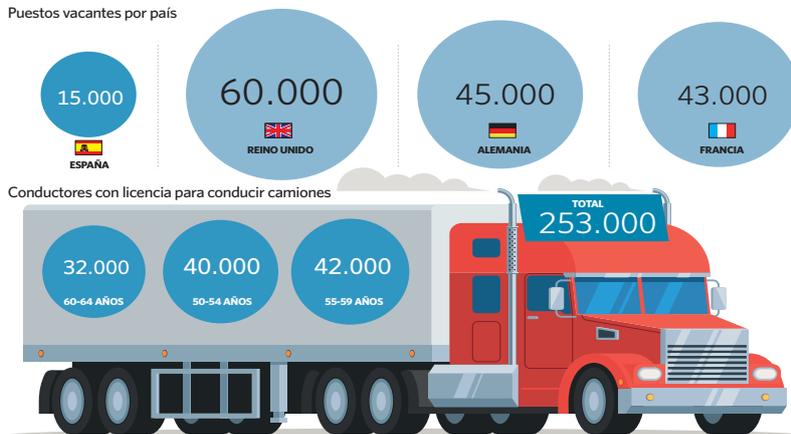
El transporte sufre por la suma de estos problemas y las cifras lo demuestran. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que encabeza Raquel Sánchez recoge, a través del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías y el Observatorio de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera, que a cierre del segundo trimestre, último del que hay datos, los costes del transporte por carretera subieron un 6,8% de media, mientras que los precios que cobran a las compañías bajaron casi un 1% con respecto al año anterior. Las mayores partidas de gasto son para el combustible, con un 29,5%, y el personal de conducción, con un 22,9%, cifra que no para de subir debido a la falta de profesionales.

Según las diferentes patronales y organizaciones del sector del transporte por carretera, hacen falta en el país cerca de 15.000 camioneros para los próximos años, mientras que para Europa la media oscila entre 30.000 y 50.000 hasta el año 2025, según el país del que se trate. De acuerdo con las cifras que ofrece Transport Intelligence, en España se reafirma la cifra de 15.000; mientras que para el Reino Unido, que se ha visto fuertemente afectado por el *Brexit*, se habla de unos 60.000; más en la media se encuentran Alemania con 45.000 y Francia con 43.000.

Tal y como han señalado a *elEconomista Transporte y Movilidad*, los principales responsables del sector, hay una falta de atención a este sector estratégico para la economía, que se resume en el escaso impulso que se ha dado al relevo genera-

Las empresas alertan de la falta de conductores

Puestos vacantes por país



Fuente: Transport Intelligence y DGT.

elEconomista



LOS FLETES MARÍTIMOS QUINTUPLICAN COSTES EN UN AÑO.

El transporte de mercancías está sufriendo en los últimos meses un golpe desde todos los ámbitos. Al problema de la falta de conductores, que lastra los movimientos por carretera, se suma el precio de los fletes que ha colapsado el transporte marítimo. Al mismo tiempo, esta situación ha beneficiado a la carga aérea, que ha mejorado sus datos durante los últimos meses.

cional, lo que ha provocado en los últimos años un envejecimiento de los profesionales y un rechazo de partida de los jóvenes que no ven en ese trabajo una salida laboral.

Según los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en España existen 253.000 conductores que cuentan con las licencias oportunas para desarrollar el servicio (C,C+E), pero de ellos hay más de 32.000 que tienen entre 60 y 64 años; unos 40.000 que forman par-

te de la horquilla de 55 a 59 años; y otros 42.000 que van desde los 50 a los 54 años. Eso quiere decir que prácticamente un 75% de los profesionales están en la franja superior a los 50 años.

Desde la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), su director general, Ramón Valdivia, clarifica la situación y pone el dedo en la llaga cuando afirma que "como a corto plazo el transporte por carretera nunca ha deja-

do de funcionar, nadie se ha puesto a abordar el problema de la falta de renovación generacional, algo que nosotros llevamos ya más de una década anunciando". De hecho, Valdivia añade que se avanza "hacia una jubilación de un tercio de nuestros profesionales en los próximos años, sin que sus puestos se cubran con nuevas incorporaciones". Y aporta alguna de las razones que se están dando para que se mantenga esta situación, como es que "no se ha favorecido, ni laboral, ni fiscal, ni societariamente que el tejido empresarial gane músculo", y eso se nota en lo que está sucediendo en la actualidad.

Por su parte, José María Quijano, secretario general de la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), va más allá, y valora algunos factores más que perjudican a ese relevo generacional, como es "lo costoso que resulta sacarse el carné y los cursos necesarios para conducir un camión".

Para Quijano, deben de ser las administraciones, "tal y como se lo hemos solicitado" las que valoren la puesta en marcha de ayudas para obtener los permisos, una medida que ya ha establecido Castilla y León—esta comunidad ha lanzado ayudas para la formación de conductores que financian el 75% de lo que cuesta acceder a los permisos C,D +E y CAP—.

Los sindicatos no creen que "fal-

ten conductores", que faltan, sino que lo que faltan son "condiciones de trabajo dignas". Según CCOO, el mercado de trabajo es precario, y si bien el sector se revalorizó al comienzo de la crisis sanitaria, con los camioneros trabajando duramente para abastecer de productos esenciales, ese reconocimiento no se ha trasladado a una mejora de las condiciones laborales. Para estos representantes de los trabajadores, se han registrado "bajadas de sueldo", "contratos basura", y la entrada de "falsos autónomos", lo que ha creado "un entorno de trabajo y condiciones que no son las idóneas para atraer a nuevos trabajadores y solucionar la escasez de conductores. Y a ello añaden que tampoco facilita "el trato que se da por parte de los cargadores".

¿Peligra el abastecimiento? Uno de los grandes riesgos que se contemplan a medio plazo, que no a corto, es el riesgo de entrar en un proceso que complique el abaste-

"La escasez de conductores puede provocar la ruptura de la cadena de suministro"

cimiento, porque la situación está tensando la cadena logística y de suministro. Y aunque aún no parece que sea inmediato, las diferentes organizaciones y patronales muestran su preocupación por lo que puede ocurrir si en un futuro próximo no se encuentra una solución para atraer trabajadores.

Según Francisco Aranda, presidente de UNO (Organización Empresarial de Logística y Transporte), "la falta de personal que conduzca vehículos pesados amenaza ya el abastecimiento de tiendas y superficies comerciales, en un momento en el que la logística y el transporte han adquirido un papel esencial". Quijano, por su parte, considera que "a corto plazo la falta de combustibles puede afectar a la ruptura en las cadenas de suministro de todo tipo de productos.

Para leer más www.economista.es/kiosco/Transporte

Las ventas de pisos recuperan parte del terreno perdido durante la pandemia

Las compras de casas unifamiliares decaen y se acercan a su nivel de antes del virus

JOSÉ LUIS ARANDA. **Madrid**
La vivienda unifamiliar ya no cotiza al alza. Erigida en estrella emergente a causa de la pandemia y el confinamiento, las ventas de este tipo de inmuebles han declinado conforme avanza 2021. Datos de los registradores muestran que los pisos en entornos urbanos han comenzado a recuperar el terreno que cedieron, aunque no todo. Los expertos del sector creen que posiblemente nunca lo hagan.

“Ha habido un movimiento péndulo, como siempre que hay algo que nos altera”, describe Lola Alcover, secretaria general de los colegios de agentes inmobiliarios. Esa oscilación es justamente lo que expresan los datos adelantados a EL PAÍS por Registradores de España. El colegio

blados; ahora eso se ha diluido un poco y parece que volvemos a cierta normalidad”, añade. Pero explica que el virus también sirvió para que muchos compradores se replanteasen su modo de vida. ¿Habrán entonces más compradores de unifamiliares que antes? “Con todos los compañeros que lo he hablado coincidimos en eso”, afirma.

País Vasco (95%), La Rioja (86%) y Madrid (86%) fueron las comunidades donde los pisos representaron una mayor porción de las ventas del tercer trimestre. En el lado opuesto se situaron Castilla-La Mancha (62%), Extremadura (69%) y Castilla y León (76%). Con respecto a un año atrás, Aragón es donde más cuota ganan los chalés y Cantabria donde más retroceden.



Edificios residenciales en construcción en Madrid. / OLMO CALVO

profesional apunta que, en el tercer trimestre, un 80% de las operaciones fueron sobre pisos, frente a un 20% de unifamiliares. Son los mismos porcentajes que ya se dieron entre abril y junio, lo que supone que las casas ganan peso respecto a la situación prepandémica (eran un 18% en el primer trimestre de 2020), pero están perdiendo fuelle respecto al ritmo de ventas que marcaron a finales de 2020 (un 23% en el cuarto trimestre).

José Miguel Tabarés, vicedecano de los registradores, considera que el motivo es doble. Por un lado, los unifamiliares tienen “un problema de oferta” que hacía “difícil seguir con esos porcentajes de ventas porque tampoco hay esos porcentajes de producto”. La segunda razón tiene más que ver con la pandemia y la percepción de quienes buscan una vivienda. “Igual ya no es tan determinante como a mediados de 2020 tener una terraza o un jardín”, apunta.

Alcover abunda en “el factor psicológico”. “Mucha gente en un primer momento de pandemia se vio afectada por una situación de miedo y de no querer vivir cerca de núcleos muy po-

Otra manera de medir el fenómeno es comparando las compras en las capitales provinciales con respecto a las del resto de municipios de la provincia. Y el movimiento oscilatorio se hace de nuevo evidente. En las seis ciudades españolas con más de medio millón de habitantes, las operaciones en su núcleo urbano empezaron a perder peso al inicio de la pandemia y tocaron suelo en el cuarto trimestre de 2020. Desde entonces han recuperado protagonismo, pero en distinto grado: si en Zaragoza el porcentaje de compraventas en su término municipal es superior al de antes de la pandemia, en Madrid o Sevilla permanece cuatro puntos porcentuales por debajo.

Para Miguel Ángel Fernández, director de una oficina inmobiliaria de Engel&Völkers en el barrio de Salamanca de la capital, “se ha vuelto a recuperar el mercado de comprador del centro de Madrid”. Fernández, cuya zona de ventas abarca una de las áreas más acomodadas de España, asegura que la demanda ha crecido, alimentando el perfil de inversores que reforman y venden viviendas.

ACTUALIDAD POLÍTICA Y ECONÓMICA INTERNACIONAL

Covid, travail, nucléaire : le « volontarisme lucide » de Macron

- Le chef de l'Etat annonce « la construction de nouveaux réacteurs, pour la première fois depuis des décennies ».
- La réforme des retraites repoussée.
- Le passe sanitaire conditionné, à partir du 15 décembre, à un rappel vaccinal pour les plus de 65 ans.

// PAGES 2



Christophe Archambault/AFP

Macron relance le nucléaire mais ferme le ban sur les retraites avant la présidentielle

- Le chef de l'Etat a annoncé mardi soir que la France allait construire de nouveaux réacteurs nucléaires.
- Il a continué de tirer le « fil rouge » du travail pour la suite du mandat mais exclut de faire la réforme des retraites avant la fin du quinquennat.

POLITIQUE

Isabelle Fieck
@IsabelleFieck

Emmanuel Macron et ses proches préparaient le terrain depuis plusieurs semaines. L'annonce du plan d'investissement France 2030 ainsi que la remise du rapport de RTE avaient déjà constitué des étapes importantes. Mardi soir, Emmanuel Macron a lors de son allocution télévisée annoncé que la France allait « pour la première fois depuis des décennies, relancer la construction de réacteurs nucléaires en France et [...] accélérer le développement des énergies renouvelables ».

Le chef de l'Etat n'est pas, en revanche, entré dans le détail ni précisé de quels types de réacteurs il s'agissait. Le président a mis en avant, pour justifier la relance du nucléaire, l'indépendance et la souveraineté énergétique française et européenne, un thème qu'il soigne tout particulièrement depuis quelque temps et plus encore avec la hausse des prix de l'énergie. Il a aussi, bien sûr, souligné avec la relance du nucléaire la volonté d'accélérer la décarbonation de l'économie. De quoi, espère-t-il, obtenir l'approbation des Français alors que la lutte contre le réchauffement climatique est l'une des

priorités les plus citées dans les sondages.

Plus largement, le plan France 2030 vise à renforcer l'indépendance de la France et de l'Europe vis-à-vis des Etats-Unis et de l'Asie. Une « ambition faisable » à condition d'un « volontarisme lucide », plutôt qu'un « rêve inatteignable », a-t-il fait valoir.

Il entend, aussi, montrer qu'il agit « jusqu'au dernier quart d'heure » selon l'expression répétée sans cesse dans son entourage, donne des perspectives et projette le pays bien au-delà de l'élection présidentielle de 2022, dans la droite ligne de sa précédente allocution du 12 juillet. S'agissant des transformations, Emmanuel Macron avait alors indiqué, pour la réforme des retraites, qu'il fallait deux conditions : une situation sanitaire assainie et une reprise économique bien installée.

Viser le plein-emploi

S'il a salué mardi soir la reprise économique, il a, du fait de la situation sanitaire, fermé la porte à une réforme des retraites avant l'élection présidentielle, la renvoyant à ce moment de « débat démocratique ». Le chef de l'Etat a redonné ses principes : « travailler plus longtemps en repoussant l'âge légal », supprimer les régimes spéciaux et harmoniser les régimes, instaurer un minimum de pension à 1.000 euros mais aussi « donner plus de liberté », en permettant à ceux qui le souhaitent de travailler plus longtemps.

Au lendemain du premier débat entre les candidats LR à la présidentielle, Emmanuel Macron a d'ailleurs voulu mettre en avant son bilan et continué de tisser « le fil rouge » de son action autour du travail et de l'émancipation. Une constante depuis sa campagne de 2017. « Le fondement » du « modèle social français », a-t-il redit. Cela a été l'occasion pour lui de souligner les résultats économiques et notamment la baisse du chômage tout en



Emmanuel Macron entend montrer qu'il agit « jusqu'au dernier quart d'heure ». Photo Eliot Blondet/Abaca

estimant qu'il fallait aller plus loin et viser le plein-emploi.

Cela a été l'occasion de revenir sur le futur contrat engagement jeune pour redire qu'il ne s'agit pas d'assistantat, honni par la droite et ses électeurs mais d'un contrat donnant-donnant avec certes des droits, mais aussi des « devoirs ».

« Indispensable réforme de l'assurance-chômage »

Emmanuel Macron a aussi brandi « l'indispensable » réforme de l'assurance-chômage dont les dispositions les plus dures – nouveau calcul de l'indemnité, et à partir du 1^{er} décembre dégressivité et durcis-

sement des conditions d'éligibilité – entrent en vigueur. Alors que des secteurs entiers peinent à recruter et qu'« il reste 3 millions de chômeurs », « cela heurte le bon sens », a-t-il souligné.

Alors que des proches estiment que le président n'a pas assez tiré parti politiquement de la réforme, populaire dans l'opinion, il a aussi souligné que Pôle emploi allait passer au crible les offres restant sans réponse et suspendre les allocations des demandeurs d'emploi ne cherchant pas activement un emploi. Une possibilité qui existe déjà mais qui n'est quasiment jamais mise en œuvre. ■

« On doit viser le plein-emploi, pas seulement 7 % de chômage. »
EMMANUEL MACRON

Mais de metade do crédito está nos setores em crise

Empréstimos da banca a empresas já ultrapassam os 76 mil milhões | Indústrias transformadoras são as que têm maior peso | Bancos aliviam imparidades, mas mantêm cautelas

PRIMEIRA LINHA 4 a 7

Banca alivia imparidades, mas mantém cautela

Os bancos nacionais constituíram milhões em imparidades para fazer face a problemas no crédito, num período marcado pelo impacto da pandemia. Apesar de este montante ter aliviado, ainda se situa acima dos 600 milhões de euros, com o setor a manter a prudência.

RITA ATALAIÁ
ritaatalaia@negocios.pt
RAFAELA BURD RELVAS
rafaelarelvas@negocios.pt

A crise pandémica obrigou a banca nacional a pôr dinheiro de parte para fazer face aos efeitos da covid-19 na economia e, conseqüentemente, no setor financeiro. Mais de um ano e meio depois, os bancos começam a aliviar esse montante, mas a cautela mantém-se. Ainda têm mais de 600 milhões de euros para responder a problemas no crédito, numa altura em que as moratórias nos empréstimos já terminaram e em que há outros riscos à vista.

Os maiores bancos nacionais – Caixa Geral de Depósitos (CGD), BCP, BPI, Banco Montepio e Novo Banco –, à exceção do Santander Portugal que não divulga este número, tinham mais de mil milhões de euros em imparidades de crédito nos primeiros nove meses de 2020. Um valor que caiu quase para metade no último ano, de acordo com os cálculos do Negócios com base nos resultados até setembro divulgados pelas instituições.

Mesmo assim, o montante ainda ronda os 650 milhões de euros. O objetivo é responder a vários riscos potenciais, nomeadamente relacionados com a covid-19, como é o caso do fim das moratórias. Uma solução criada para apoiar os clientes bancários em maiores dificuldades financeiras, e que expirou no final de setembro – apesar de algumas moratórias só acabarem no final do ano.

Enquanto no BCP as imparidades de crédito recuaram de mais de 300 milhões para 264 mi-

lhões de euros, a Caixa pôs de parte perto de 130 milhões de euros, menos do que no período homólogo, mas um reforço de 90 milhões em relação ao final do primeiro semestre.

“As novas imparidades tiveram genericamente um cariz preventivo para os potenciais efeitos do fim das moratórias de crédito”, refere o banco liderado por Paulo Macedo no comunicado em que apresentou os resultados.

Já no Novo Banco, as imparidades para crédito totalizaram 115 milhões de euros, incluindo cerca de 40 milhões “para riscos relacionados com a covid-19”, refere a instituição financeira liderada por António Ramalho. No Banco Montepio, houve também uma redução deste valor, que reflete, diz a instituição, o “impacto estimado com a pandemia”.

Na semana passada, Mário Centeno, governador do Banco de Portugal, alertou que “alguns indicadores de qualidade de ativos se deterioraram no decurso da crise pandémica, nomeadamente, para o crédito em moratória”.

Atenção virada para crise energética

Apesar de a banca portuguesa – e o regulador – se manter cautelosa, os banqueiros têm deixado claro que o fim das moratórias não é motivo de preocupação. Agora, o foco está virado para um outro problema: as crises da energia e de materiais que podem vir a ter impacto nas empresas e, por isso, nos bancos.

“Estamos mais preocupados com os efeitos em algumas empresas do aumento dos combustíveis, dos custos da energia e problemas nas cadeias de valor”, afirmou Miguel Maya, presidente do BCP, na apresentação dos resultados dos primeiros nove meses do ano. Também João Pedro Oliveira e



Miguel Baltazar

Banca afasta que o fim das moratórias seja um motivo de preocupação para o setor.

Costa, CEO do BPI, disse que, “claramente, vai haver impacto”.

Por outro lado, Paulo Macedo, presidente da CGD, assegurou que “não vamos ter um problema na banca” com o fim das moratórias. Para o gestor, mais preocupante são os problemas associados aos custos das empresas devido à crise energética e de materiais. “Isto cria um problema de preço, um possível problema de margem e um terceiro problema de vendas”, disse, salientando que, “se o problema não se normalizar”, isto “será pior do que as moratórias”.

De perdas para lucros
A prudência da banca mantém-se

numa altura em que o setor conseguiu melhorar, no seu conjunto, os resultados até setembro. Os seis maiores bancos nacionais passaram de prejuízos, no período homólogo, para lucros de mais de mais de mil milhões de euros até setembro.

A contribuir para esta inversão esteve, sobretudo, o Novo Banco, que passou de um resultado negativo de 353 milhões de euros para lucros de 154 milhões no mesmo período deste ano. Já o Banco Montepio foi o único que se manteve no vermelho.

Neste período, a margem financeira cresceu em metade dos bancos em análise, numa altura

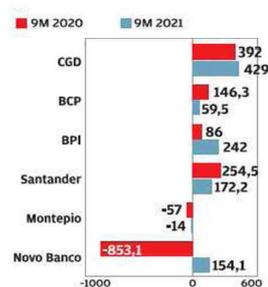
em que houve mais negócio bancário. A CGD foi uma das exceções devido, explicou, à queda das taxas de juro no mercado.

Por outro lado, as comissões dispararam quase 10% no conjunto das instituições financeiras, à boleia dos fundos de investimento e seguros financeiros, mas também pela nova concessão de crédito e aumento das transações. Os bancos continuam também a reduzir os custos – recuaram quase 3% até setembro face ao período homólogo –, numa altura em que são várias as instituições a avançar com planos de reestruturação que estão a ditar a saída de muitas centenas de trabalhadores. ■

DE PERDAS A LUCROS

Valores em milhões de euros

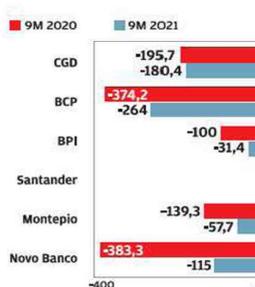
Os seis maiores bancos nacionais passaram de prejuízos, nos primeiros nove meses de 2020, para lucros agregados de mais de mil milhões de euros até setembro de 2021.



IMPARIDADES DE CRÉDITO RECUAM

Valores em milhões de euros

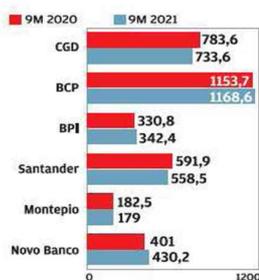
Os bancos aliviaram o montante de imparidades de crédito, nomeadamente para fazer face aos efeitos da pandemia de covid-19.



MARGEM FINANCEIRA RECUA

Valores em milhões de euros

Metade dos bancos melhorou a margem financeira. Mas, no seu todo, recuou ligeiramente.



COMISSÕES SOBEM QUASE 10%

Valores em milhões de euros

As comissões líquidas aumentaram à boleia dos fundos de investimento e nova concessão de crédito.



CUSTOS EM QUEDA

Valores em milhões de euros

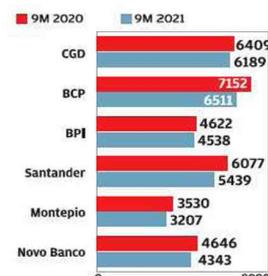
Os bancos têm feito um esforço para reduzir custos. E o resultado está à vista. Encargos recuaram perto de 3% até setembro, face ao mesmo período do ano passado.



HÁ MENOS TRABALHADORES

Número de colaboradores

A banca perdeu mais de dois mil colaboradores no último ano, numa altura em que estão em curso vários planos de reestruturação.



Fonte: Resultados dos bancos até setembro

Migrant crisis Poland beefs up its border

A man carries a child alongside other migrants from the Middle East and elsewhere at the Belarus-Poland border near Grodno yesterday.

Poland has deployed thousands of troops to reinforce the border, where officials say between 3,000 and 4,000 migrants have gathered.

The EU has accused the regime of Belarus's autocratic leader Alexander Lukashenko of "gangster" behaviour for luring migrants to Europe and encouraging them to enter the bloc illegally.

Commission officials are considering imposing sanctions on airlines from countries including Turkey and Russia involved in what they call "migrant trafficking" to Belarus.

'Gangster' behaviour page 2



Leonid Shcheglov/BelTA via AP

Poland border

Brussels hits at Belarus 'gangster' behaviour

Minsk suspected of masterminding migrants' bid to enter bloc illegally

JAMES SHOTTER — WARSAW
MAX SEDDON — MOSCOW

The EU has accused the regime of Belarus's autocratic leader Alexander Lukashenko of "gangster" behaviour for luring migrants to Europe under "false pretences" and encouraging them to enter the bloc illegally.

Tens of thousands of migrants have attempted to enter the EU via Belarus in recent months, in a surge that officials believe is orchestrated by Minsk in retaliation for the bloc's support for Belarus's opposition.

The crisis, which has smouldered since the summer, erupted on Monday when hundreds of migrants used tree trunks, spades and shears to try to force

their way into Poland near the border village of Kuznica, where they were repelled by Polish security forces.

"The way Lukashenko's regime is conducting this operation is very inhuman, unacceptable and actually illegal," EU commission spokesman Peter Stano said yesterday. "The Lukashenko regime is starting to behave as a gangster regime."

Poland has deployed thousands of troops to its eastern frontier to reinforce the border guard and yesterday closed the checkpoint at Kuznica, one of three crossings into Belarus. Officials estimate there are between 3,000 and 4,000 migrants at the border. Lithuania yesterday also declared a state of emergency on its own border with Belarus.

Warsaw has received backing from across the EU, with commission president Ursula von der Leyen calling for member states to impose further sanctions on Lukashenko, and German inter-

rior minister Horst Seehofer urging the bloc to help Poland cope with the surge in migrants.

"What is happening now [is] a hybrid threat," Seehofer said in an interview with Germany's Bild newspaper. "We

"The way Lukashenko's regime is conducting this operation is inhuman, unacceptable and illegal"

want controlled migration to Europe, not politically organised migration."

Commission officials are also considering imposing sanctions on airlines from countries including Turkey and Russia that are involved in "migrant trafficking" to Belarus.

However, Lukashenko appeared to be emboldened by support from Vladimir Putin, his Russian counterpart, after

talking over the phone with him yesterday and sending his foreign minister for two days of talks in Moscow.

Russian support was crucial for Lukashenko in staving off a huge wave of protests against his dubious re-election last summer. In return, Moscow has pushed Minsk to adopt a number of economic agreements that bind the two countries closer together.

In an interview broadcast on Belarusian state media yesterday, Lukashenko said the EU was attempting to divert attention from its own domestic problems by blaming Belarus for the crisis and suggested the border tensions could be a prelude to full-on military conflict.

"They have problems going through the roof. Nothing to do with us. People are upset," he said. "How do you sweep it under the rug? By calling someone an idiot, a low-life, a scumbag, who's going to attack Poland tomorrow."

In a sign of Russian support, Kremlin

spokesman Dmitry Peskov in turn said that Belarusian forces were treating the migrants "very responsibly" and claimed the crisis was blowback from western interventionist policy in the Middle East.

Foreign minister Sergei Lavrov also suggested that the EU should provide financial assistance to Belarus to encourage it to stop the surge in migrants, comparing the situation to Brussels' deal with Turkey during the 2015 migrant crisis. Lavrov also said Europe had a responsibility to accept the migrants.

"They don't want to stay in Belarus, they want to go to Europe, that same Europe that has been advertising and promoting its way of life for many years. You need to answer for your own words and deeds," Lavrov said, according to Interfax.

Additional reporting by Valentina Pop in Brussels

General Electric to split into three in chief Culp's boldest shake-up

◆ Days numbered for conglomerate ◆ Announcement lifts shares ◆ Welch's work undone

JAMES FONTANELLA-KHAN, ANDREW EDGECLIFFE-JOHNSON AND ORTENCA ALIAJ — NEW YORK
ADRIENNE KLASA — LONDON

General Electric plans to break into three separate companies, ending its status as the best-known US industrial conglomerate after years of trying to respond to flaws in its model exposed by the financial crisis.

The split into three public companies focused on healthcare, energy and aviation marks the final step in the undoing of the sprawling group created by Jack Welch at the end of the last century.

It is also the boldest move yet by chief executive Larry Culp in his years-long effort to streamline the diversified company, which has faced growing investor pressure over its underperformance.

GE shares were up 3 per cent in afternoon trading as investors welcomed the move, which eases their decision on which businesses they want to back.

GE Healthcare will be spun off in 2023, with GE retaining a 19.9 per cent stake in the unit. GE Renewable Energy, GE Power and GE Digital will be combined into one energy-focused company to be spun off in 2024. Once these transactions are complete, the original GE will focus on aviation.

"By creating three industry-leading, global public companies, each can benefit from greater focus, tailored capital allocation and strategic flexibility to drive long-term growth and value for customers, investors and employees," Culp said. "Today is a defining moment for GE, and we are ready."

Under the stewardship of Welch, GE became the world's biggest company, praised for its managerial efficiency and steady profit margins, making it a darling of US investors.

But successive chief executives have been restructuring GE since it ran into severe difficulties during the global financial crisis, exposing the risks of a group that once produced everything from television shows to jet engines and ultrasound machines.

Culp has sought to shrink GE to control its debts. This year it sold its aircraft leasing business to Irish group AerCap in a \$30bn deal. Before him, Jeff Immelt and John Flannery sold swaths of the group, including GE Capital, its property assets and the insurance business.

GE said yesterday that the changes



GE was once the biggest company in the world, praised for managerial efficiency and steady profit margins

came on the back of a strengthened financial position, including a more than \$75bn reduction in gross debt between 2018 and 2021. All three new companies would have investment-grade credit ratings, the group said.

During the financial crisis, pressures on GE Capital prompted the group to seek a bailout from Warren Buffett. The experienced then chief Immelt to say that conglomerates worked well until markets turned, when their complexity became a liability.

"For more than a century, GE people have done great things, and I am certain they will continue to do so in the future," Immelt told the Financial Times yesterday. "I wish everyone at GE great success."

Lex page 20

Facebook whistleblower presses UK and EU for stricter online harm curbs

MADHUMITA MURGIA AND
JAVIER ESPINOZA — BRUSSELS

Facebook whistleblower Frances Haugen has warned that the EU and the UK “will have missed a huge opportunity” if they do not broaden the scope of new digital laws to force tech companies to keep harmful content off their sites.

The EU and the UK are in the process of passing landmark laws that will hold tech groups liable for any illegal content on their sites, such as hate speech or posts that incite violence or terrorism.

But Haugen, speaking to the Financial Times yesterday after her testimony to the European Parliament on Monday, said limiting the scope to illegal content would be a mistake.

She claimed that Facebook’s algorithms can quickly attract people to harmful content. “In the case of kids,

they can follow very neutral interests like healthy eating and be drawn into anorexia content,” Haugen said. “That is not illegal, but it is really harmful and kids die as a result of those things.”

Facebook did not immediately respond to a request for comment.

Haugen’s comments come at a tense point in discussions among member states and legislators in Brussels over the upcoming Digital Services Act. France, in particular, has been aggressively pushing for harmful content and disinformation to be policed by Big Tech as part of new legal obligations.

In the UK, legislators drafting the online safety bill have struggled to define which legal harms, such as bullying or misinformation, would be within the scope of the new law. They have faced pushback from tech companies and free-speech advocates who believe

it will result in too much censorship. Haugen said the new digital laws being drafted in Europe and the UK were likely to be replicated elsewhere, and could push companies such as Facebook to change their systems, similar to their response to the UK’s Children’s Code which came into force in September.

“Let’s imagine a world where Facebook has to disclose what safety systems existed and what languages they were in and the efficacy of those systems. Even if they only did this for European content, researchers around the world would have a window into how Facebook works . . . and there would be pressure for them to improve,” she said.

Haugen has given hours of testimony to politicians and regulators in the US, the UK and Brussels, and is due to give evidence to French regulators before heading home to Puerto Rico.

China's Tech Clampdown Hits SoftBank

Value of holdings falls \$54 billion as Beijing tightens control over internet companies

By MEGUMI FUJIKAWA

TOKYO—SoftBank Group Corp. took a more than \$50 billion beating from Beijing's tech crackdown, but its leader said the company still had money for share buybacks and was glad to be less dependent on China.

"Our China risk is not so huge. It is within our control," Masayoshi Son said Monday as SoftBank reported that its net assets lost the equivalent of about \$54 billion in value in just three months, falling to the equivalent of \$184 billion.

The Japanese technology investor's quarterly earnings report marked its first head-

on reckoning with the upheaval that has hit the technology industry in China this year. As the Communist government tightens its grip on internet companies, one of its biggest targets is e-commerce giant Alibaba Group Holding Ltd., in which SoftBank owns a nearly one-quarter stake.

"It is a time of severe trials for China's high-tech stocks," Mr. Son said at a Tokyo news conference about the quarterly results. "We are right in the middle of a storm."

Just over a year ago, the Alibaba holding represented nearly 60% of SoftBank's net assets, but with Alibaba shares

Please turn to page A8

- ◆ China risks a slowdown as real-estate stalls A8
- ◆ Selloff of Chinese junk bonds pushes up yields B1
- ◆ Heard on the Street: SoftBank feels China's chill B11

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

China Risks Slowdown as Real Estate Stalls

Without its booming market, Beijing could struggle to match the pace in previous years

By Stella Yifan Xie

HONG KONG—China's aggressive campaign to root out speculative real-estate activity could slow the country's growth rate for years to come, economists say, even if the worst-case scenario—a major housing correction with sharply falling home prices—is averted.

China is attempting a controlled slowdown of the country's property market—whose decadeslong boom has led to runaway price increases and a glut of empty apartments—in an effort to reduce financial risks and put the economy on sounder footing.

While economists generally agree that purging the market of irrational behavior is necessary, they say the campaign will at least partly deprive China of one of its biggest sources of growth. Chinese policy makers have signaled that they recognize there will be a trade-off for economic growth, but have shown no indication that they plan to scrap the regulations on developers and home buyers.

Real-estate activity accounts for about one-fourth of gross



Students walk in front of a housing complex by Chinese property developer Evergrande in Beijing.

domestic product in China and speculative behavior has supported employment and revenue-collection in cities for years. Without a booming property market, China is more likely to clock annual growth of around 3% to 5% in the next few years, economists say, instead of the more than 6% growth it has been accustomed to.

"A successful campaign to make housing more affordable will come at a cost, perhaps put-

ting 5-6% growth out of reach durably," wrote economists from the Institute of International Finance, a Washington-based global association of financial firms. The IIF projects China's GDP to expand by an average of 3% or lower each year from 2022 to 2031 as its economy matures, per capita incomes rise and real estate slows.

That is lower than the average annual growth rate of 5% that China needs to maintain

from now until 2025 to avoid the middle-income trap—a phenomenon in which developing economies stall before people's incomes catch up to more advanced economies—according to speeches earlier this year by Zhu Guangyao, China's former vice minister of finance.

Real estate and other related industries contributed 24% of China's GDP in 2016, compared with 15% in the U.S., according to calculations by

Oxford Economics.

"There is simply no other sector or industry that can fill up the gap if the property industry is no longer a growth driver," said Yao Wei, an economist at Société Générale in Hong Kong.

Chinese officials have long emphasized the need for more high-quality growth from domestic consumption, as opposed to wasteful investments in property and infrastructure.

After years of fast-climbing home prices and rising debt, Chinese authorities imposed new rules during the past year meant to slow the market and limit how much developers can borrow to keep expanding. Those steps led to a sharp decline in sales and raised concerns about a possible severe housing downturn.

Many analysts say Beijing has plenty of tools to contain the damage. Yet even a controlled drop in real-estate activity would affect many people.

Private companies such as struggling developer **China Evergrande Group** employ hundreds of thousands of workers nationwide, while supporting construction firms and other contractors. Nearly 20% of China's 285 million migrant workers earned income from construction-related jobs in 2020, data from China's National

Bureau of Statistics shows.

Centaline Property, a major property agency in China with nearly 40,000 staff, plans to lay off about 1,000 agents in its Shanghai and Shenzhen offices as the market slows, said a person familiar with the matter. Centaline declined to comment. Agents at property firms say they are earning fewer commissions, which could affect spending.

Local governments, which face limited options under Chinese regulations for raising revenue through taxes and borrowing, have become overwhelmingly dependent on land sales, which are expected to slow as the real-estate market cools. In 2020, land-sale revenues reached \$1.3 trillion, equivalent to 84% of local-level fiscal revenue that year, up from 70% in 2019 and 37% in 2015, according to data provider Wind.

If localities can't sell as much land in the future, it will limit their ability to invest in infrastructure, another growth engine for China, and repay their own rising debts.

The total debt of local-government financing vehicles, a popular way for officials to obtain off-balance-sheet loans, reached about 52% of China's GDP by the end of 2020, according to calculations by Goldman Sachs.

Publicación	Wall Street Journal USA, 1
Soporte	Prensa Escrita
Circulación	1 287 600
Difusión	899 780
Audiencia	2 217 800

Fecha	09/11/2021
País	USA
V. Comunicación	27 223 EUR (31,574 USD)
Tamaño	31,26 cm² (5,0%)
V.Publicitario	5104 EUR (5920 USD)

Tesla Slides as Musk Signals Share Sale

By JOE WALLACE

Tesla Inc. shares fell after Chief Executive Elon Musk signaled he was open to selling 10% of his holdings.

Shares in the electric-vehicle maker lost 4.8% Monday after Mr. Musk, the company's largest stockholder, launched a weekend poll of his 63 million followers on Twitter, asking them if he should sell the stake, worth around \$21 billion at Friday's market close, to pay taxes. About 58% of the 3.5 million participants voted in favor of the sale, and Mr. Musk tweeted that he had been "prepared to accept either outcome."

Monday's slip took a sliver off a rally that has carried Tesla shares up 65% this year, propelling the company into a small group with market values topping \$1 trillion and making Mr. Musk the world's richest person. Investors often sell shares when insiders do because company executives are generally assumed to have greater awareness of the business's direction and prospects.

Tesla's shares remain notoriously volatile. They have a
Please turn to page A6

- ◆ Stock indexes advance to records..... B10
- ◆ Heard on the Street: Musk poll is theatrics..... B11

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

FROM PAGE ONE

Tesla Falls After Poll On Twitter

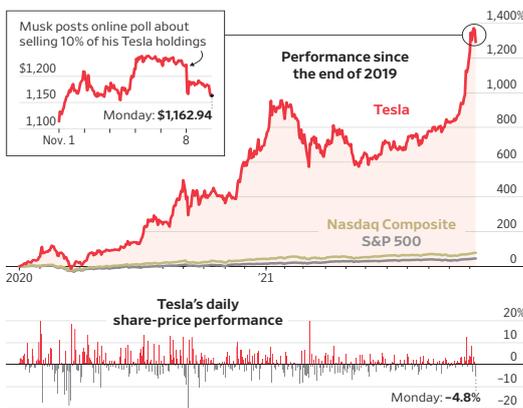
Continued from Page One
 relatively small so-called free float, or the amount of shares regularly traded and not held by insiders. Tesla's shares have fallen more than 5% nine times this year, according to FactSet.

Tesla didn't respond to a request to comment on the stock decline, Mr. Musk's tweets and if anyone had vetted them.

Mr. Musk is required under a 2019 court judgment to get internal preapproval before making statements about certain subjects that could affect Tesla's share price.

Helping power Tesla's stock surge this year: The car maker's fortunes have picked up. The company posted a third consecutive record profit in the third quarter, in part because of its ability to navigate global supply-chain disruptions.

Tesla shares shot higher again in late October when car-rental firm Hertz Global Holdings Inc. said it ordered 100,000 cars to be delivered by the end of 2022. Mr. Musk subsequently raised doubt over the deal and The Wall



Source: FactSet

Street Journal reported on Thursday that the two companies were negotiating over how quickly Hertz would receive the vehicles.

A trading craze also has pushed Tesla shares higher. Last month, traders piled into call options that provide a levered wager that the stock would keep climbing. Purchases of the bullish contracts can feed back into gains for underlying shares.

Tesla has for years been popular among individual investors, subjecting the stock

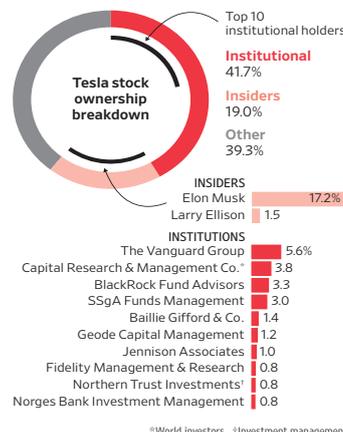
to moves unexplained by fundamentals such as profits and losses long before day traders swarmed into shares of GameStop Corp., AMC Entertainment Holdings Inc. and other so-called meme stocks in 2021.

Mr. Musk has said he doesn't receive a salary and so he pays tax only when he sells stock. This fall he criticized a plan—since dropped—to make billionaires pay annual taxes on unrealized gains in publicly traded assets.

Mr. Musk is Tesla's largest

shareholder by far, with around 17% of the company, according to FactSet. His stake as of Friday was worth more than \$200 billion.

Other major individual owners of Tesla shares include board member, Oracle Corp. founder and fellow billionaire Larry Ellison. Vanguard Group is Tesla's biggest institutional owner with 5.6% of shares outstanding, according to FactSet, followed by units of Capital Group Cos. and BlackRock Inc. Mr. Musk has a history of market-moving online pro-



ties regulators told the company his use of Twitter had twice violated the policy, the Journal reported in June.

Tesla told the SEC that it disagreed with the agency's position, and the SEC didn't go back to court to try to punish Mr. Musk for the statements.

The preapproval policy, as spelled out in a federal court judgment, includes any tweets that relate to Tesla's securities, "including Musk's acquisition or disposition of the company's securities." The regulator and Tesla agreed to include that item, along with eight others, after they feuded over an earlier version of the policy that a federal judge found to be vague.

"Clearly based on the plain language of the order, there is some basis for the SEC to kick the tires here to see if Musk followed the procedure before he put the tweet out," said Keith Higgins, a former senior regulator at the SEC and retired partner at Ropes & Gray LLP.

Mr. Higgins said that regulators might have trouble showing the tweet harmed investors. The statement disclosed a potential sale, giving shareholders more notice about an insider transaction than they might otherwise get, he said.

—Dave Michaels and Sebastian Pellejero contributed to this article.

Distribuido para IEF * Este artículo no puede distribuirse sin el consentimiento expreso del dueño de los derechos de autor.

NOTICIAS CORPORATIVAS DESTACABLES

El nuevo CaixaBank echa a andar

20 millones de clientes operarán con un único banco el próximo fin de semana

El próximo fin de semana empezará a funcionar como una única entidad el mayor banco de España. La integración tecnológica enterrará definitivamente a Bankia y dará lugar a un CaixaBank que contará con 20 millones de clientes. Será una entidad distinta al resto de grandes bancos porque tiene un accionista de control –Criteria posee el 30% del capital– y porque el segundo accionista es el Estado con el 16%. [PI4-15](#)

■ La integración tecnológica es imprescindible para iniciar el ajuste de costes



José Ignacio Goirigolzarri, presidente de CaixaBank.



Gonzalo Gortázar, consejero delegado de CaixaBank.

Criteria tiene el 30% y el segundo accionista es el Estado

Tendrá una cuota del 25% en fondos y del 33% en pensiones



José Ignacio Goirigolzarri, presidente de CaixaBank.



Gonzalo Gortázar, consejero delegado de CaixaBank.

CaixaBank empieza a operar como un único banco

ESTE FIN DE SEMANA / La integración tecnológica, prevista para estos días, enterrará definitivamente Bankia.

Los 20 millones de clientes tendrán un único modelo de relación con la entidad desde este próximo fin de semana.

Salvador Arancibia, Madrid
 Este próximo fin de semana está prevista la integración tecnológica de la antigua Bankia en CaixaBank. Desde ese momento todos los sistemas y todas las oficinas del primer banco en el mercado nacional estarán unificados y se podrá hablar ya de la nueva entidad como una realidad.

Hace unos días, el 1 de noviembre, causaron baja en el banco los primeros 1.200 empleados del colectivo de más de 6.400 que se acordó dejarán de pertenecer a la plantilla en el horizonte de año y medio, aunque la mayor parte, el 70%, lo hará antes de que se cumpla un año de la fusión legal de las dos entidades, llevada a cabo en marzo de 2021.

En los meses que hay desde ahora hasta marzo se producirá "la integración", en palabras del consejero delegado de CaixaBank, Gonzalo Gortázar, del 80% de las 1.500 oficinas que la entidad quiere suprimir según el plan de integración diseñado.

La cuenta atrás para la puesta en funcionamiento real del nuevo CaixaBank surgió de la fusión por absorción de Bankia por la primitiva entidad de origen catalán empezó realmente en marzo de este ejercicio cuando, una vez recibidas todas las autorizaciones necesarias, se inscribió el nuevo banco en el Registro Mercantil, el de mayor tamaño y mayor penetración en el territorio nacional, tras la ne-

La integración tecnológica es imprescindible para iniciar el proceso de ajuste de costes

cesaría aprobación de las respectivas juntas generales de accionistas.

Ése fue el pistoletazo de salida y en ese mismo momento quedó establecida la nueva gobernanza, con un consejo de administración renovado formado por 15 personas, nueve procedentes de CaixaBank y seis de Bankia.

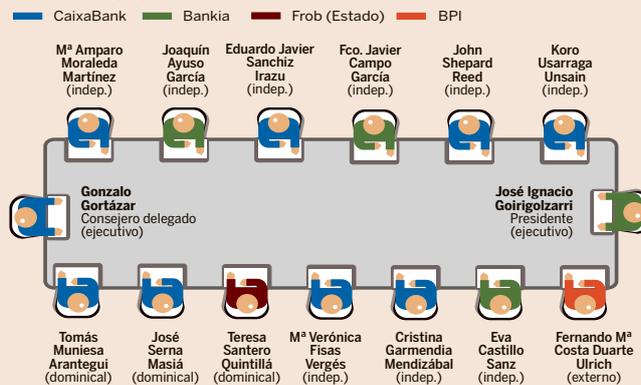
José Ignacio Goirigolzarri fue nombrado presidente ejecutivo con responsabilidades sobre la secretaría del consejo, comunicación y relaciones institucionales así como la auditoría interna; y Gonzalo Gortázar se mantuvo como consejero delegado con el resto de responsabilidades y reportando directamente al consejo de la entidad.

A la renovación del consejo se unió la creación del nuevo comité de dirección, integrado por 14 personas, entre las que predominaban claramente los procedentes del antiguo CaixaBank. En enero está previsto que Xavier Coll, responsable de recursos humanos, deje su puesto y sea sustituido por David López.

También se dio a conocer la nueva estructura territorial de la entidad, más amplia que la primitiva, dado que había

ASÍ ES EL NUEVO CONSEJO DE CAIXABANK

Entidad de la que proceden.



Expansión

Fuente: Entidades

La fusión contempla la preeminencia de directivos de CaixaBank en la nueva entidad

que integrar cerca de 1.500 oficinas de Bankia, y que previsiblemente se adelgazará una vez se culmine el proceso de reducción de la más extensa red de sucursales físicas de toda la banca española.

La preeminencia de personas procedentes de CaixaBank en los nuevos órganos de control y gestión del nuevo

El ERE se mezcló con la decisión de que Goirigolzarri tendría igual sueldo que el anterior presidente

CaixaBank era el resultado de las propias condiciones de la fusión pactada por los consejos de administración de los dos bancos y una vez que los dos máximos accionistas de ambos (Critería con el 40% de CaixaBank y el Estado, con más el 61% de Bankia) habían dado el visto bueno a la operación. "En una fusión lo impor-

tante es que esté clara la línea de mando de la misma", señalaba un alto directivo que ha protagonizado varias operaciones. Y en el caso de CaixaBank se tradujo en que la segunda línea de Bankia dejó la entidad, bien porque encontró otra entidad que le ofreció un puesto atractivo -caso de Leopoldo Alvear, que dejó de

ser director financiero para ocupar la misma responsabilidad en Banco Sabadell-, bien porque decidieron retirarse al menos temporalmente acogidos a la cláusula de su contrato que les permitía percibir dos anualidades en caso de un cambio de control -caso de José Sevilla (consejero delegado de Bankia) y de Amalia Blanco (hasta entonces responsable de comunicación de la entidad absorbida)-.

La fusión, propiciada porque los responsables de Bankia entendían que en la situación de entonces la entidad tenía dificultades para seguir en solitario sin acabar siendo realmente un banco público y no una entidad con el Estado como primer accionista, pero con criterios de banco privado, solucionaba ese problema al tiempo que permitía a CaixaBank dar el salto cualitativo que siempre había perseguido: convertirse en la primera entidad financiera en la casi totalidad de las principales zonas de crecimiento económico: Cataluña, Levante y Andalucía occidental, Baleares y Madrid, además de tener una fuerte presencia en el resto del territorio nacional.

Al cierre del tercer trimestre el volumen de recursos de clientes gestionado por CaixaBank superaba los 600.000 millones de euros, con 20 millones de clientes y una cuota del 29% en el ahorro a largo plazo; un 25% en



Isidro Fainé, presidente de la Fundación Bancaria La Caixa y de CriteríaCaixa.



Nadia Calviño, vicepresidenta primera del Gobierno y ministra de Economía.

CaixaBank es un banco distinto: Critería es accionista de control y el Estado, el segundo

depósitos y fondos de inversión, y por encima del 33% en planes de pensiones y seguros de ahorro.

El volumen de inversión crediticia del grupo ascendía a 355.929 millones. Todas estas cifras le permitieron obtener un beneficio recurrente de 2.022 millones, a los que habría que sumar 2.800 millones adicionales derivados de adquirir Bankia por debajo de su valor contable.

Ajustes

Una vez constituida la nueva dirección de la entidad, el siguiente paso dado fue la negociación con los sindicatos del plan de ajuste de la plantilla. Fueron unos momentos complicados, en especial para el presidente Goirigolzarri, ya que la negociación del expediente de regulación de empleo se mezcló con la decisión del consejo del banco de que el nuevo presidente tendría el mismo salario que el anterior, lo que en la práctica significaba que Goirigolzarri percibiría una cantidad casi tres veces superior a la que tenía en Bankia, ya que entonces su salario estaba topado por decisión del Gobierno.

La vicepresidenta primera, Nadia Calviño, avivó la polémica al comparar los despidos que se iban a producir con los elevados sueldos de los máximos ejecutivos bancarios, algo que, en todo caso, no es aplicable en el caso de CaixaBank, ya que se encuentran muy por debajo de la media.

La negociación estuvo bastante condicionada por estas cuestiones y por el elevado número de personas afecta-

El papel de los accionistas

CaixaBank es una entidad distinta al resto de los grandes bancos porque por una parte tiene un accionista de control (Critería tiene algo más del 30% del capital) y además el segundo accionista es el Estado, al haber transformado el 61% que tenía en Bankia en algo más del 16% del nuevo banco.

Entre los grandes bancos cotizados (Santander y BBVA) el accionariado está muy disperso y la mayor parte del capital está en manos de los grandes fondos de inversión internacionales. En los bancos de menor tamaño, como Bankinter, la familia Botín declara tener algo menos del 24%; en Sabadell la propiedad está también muy atomizada, y solo en el nuevo Unicaja (surgido de la fusión de Unicaja y Liberbank) se repite el mismo guión: las fundaciones de las antiguas cajas de ahorros tienen la mayoría del capital.

Esta situación proporciona una estabilidad importante. El consejo está formado por 15 miembros: dos ejecutivos, el presidente y el con-

El Frob tiene intención de salir del accionariado de CaixaBank antes de diciembre de 2023

sejero delegado; tres dominicales (dos nombrados por la Fundación Bancaria La Caixa, propietaria de Critería, y uno por el Estado a través del Frob); un consejero calificado como 'otro externo' y nueve independientes.

Participaciones

La Fundación la Caixa tiene espíritu de permanencia en CaixaBank, de hecho pidió autorización para superar ligeramente el 30% de su capital, para llegado el caso que fuera necesario o que lo considerara interesante poder ampliar su participación sin tener que lanzar una oferta pública de adquisición de acciones.

El Estado, por su parte, tiene a través del Frob el 16,1% del banco originado cuando tuvo que hacerse con la mayoría del capital de Bankia con motivo de su interven-

ción para su saneamiento y recapitalización. En reiteradas ocasiones ha manifestado su intención de vender toda su participación accionarial por entender que no es necesaria su presencia en un banco privado.

La fecha de su salida definitiva no está determinada, aunque está fijado que como máximo sea en diciembre de 2023. Claro que esta fecha es la tercera que el Gobierno ha establecido desde que en 2012 se tuvo que hacer con la mayoría del capital de Bankia.

No tiene por qué ser la definitiva, ya que puede prorrogarla cuando considere oportuno, ya que se trata de un compromiso adquirido consigo mismo no con ningún otro organismo.

El hecho de que el valor en libros que el Frob tiene de la participación en Bankia sea inferior al valor de cotización de las acciones de CaixaBank (aunque este sea superior al que contabilizaba por la cotización de Bankia en su momento) produciría al Frob, es decir al Estado, unas pérdidas cuantiosas. Hasta ahora,

al menos, nadie ha querido cargar con la responsabilidad de reconocer esa pérdida públicamente, aunque ello no implicara más déficit público.

Ajuste contable

El Frob declaró en su memoria de cierre del ejercicio de 2020 unas pérdidas de 3.639 millones de euros, "resultado que se explica, fundamentalmente, por el deterioro consecuencia de los efectos contables de la fusión entre Bankia y CaixaBank en el grupo BFA", añadiendo que, sin embargo, ello no reflejaba lo que había pasado a partir del anuncio de la operación de adquisición, ya que el valor de mercado de las acciones, primero en Bankia y luego en CaixaBank, se había revalorizado de manera relevante.

A pesar de ello es posible que cuando este organismo público apruebe las cuentas de ejercicio actual se vuelva a producir un nuevo ajuste contable del valor de BFA individual al no existir ya grupo consolidado.

Hay un compromiso para seguir en los 300 códigos postales en los que es único banco

gestor considera que es una prioridad caminar en ese sentido, al margen de tratar de conseguir nuevos clientes.

La integración tecnológica es el paso imprescindible para iniciar el importante proceso de ajuste de costes que el banco llevará a cabo para mejorar su rentabilidad. 6.500 personas saldrán del banco en los próximos 18 meses, especialmente desde ahora hasta marzo. Además se cerrarán 1.500 oficinas. Al final del proceso está previsto que queden 4.000, que se considera que son más que suficientes para estar presentes en la mayoría de las localidades, dando servicio directo hasta el 95% de la población.

CaixaBank se ha comprometido con las autoridades a mantenerse en los 300 códigos postales en los que es el único banco presente, además de aumentar la presencia de los *ofibus* con los que proporciona el servicio financiero básico en aquellas localidades en las que no está presente.

Por otro lado, negocia la colocación de cajeros automáticos en zonas donde tampoco haya presencia bancaria.

La mayor parte de las oficinas que se cierran será en localidades donde el banco tiene varias de ellas y lo que se persigue es concentrar la actividad en sucursales más grandes, con más empleados, que puedan dar mayor asistencia a quienes acudan a ellas.

El programa de ahorros de costes, cifrado en 940 millones de euros, es equivalente a más el 50% de los costes generales que tenía Bankia antes de la integración.

das que inicialmente propuso CaixaBank, más de 8.000 empleados.

La conflictividad fue elevada llegando a realizar dos jornadas de huelga, aunque finalmente se llegó a un acuerdo satisfactorio para las partes, ya que el ajuste en el empleo va a ser relevante, 6.500 bajas, pero serán todas voluntarias y con unas condiciones de salida elevadas.

Una vez se realice la integración tecnológica en los próximos días, CaixaBank ha preferido hacerlo de una sola

vez, en lugar de en varios pasos como hizo Santander con Popular, el nuevo banco será una realidad.

Conservar clientes

Aunque los productos y servicios ofrecidos a los clientes eran los mismos desde hace meses, los procedentes de Bankia mantenían los anteriores caminos para relacionarse con la entidad. A partir de ahora habrán migrado realmente a CaixaBank.

Es en estos momentos de transición cuando se pueden

producir salidas de clientes que, según los máximos responsables de la nueva entidad, "hasta el momento no han tenido una relevancia significativa y no creemos que vaya ocurrir lo contrario a partir de ahora", aunque Gortázar reconoció en la presentación de resultados del grupo correspondientes a los nueve primeros meses del año que "todos los bancos estamos poniendo nuestra atención en los clientes vinculados y se está produciendo una cierta concentración, en

el sentido de que los clientes concentran sus actividades en el que es su banco principal".

Uno de los focos de la actividad comercial de CaixaBank a partir de ahora será conseguir que los hasta ahora clientes de Bankia acaben teniendo contratados con CaixaBank el mismo número de productos y servicios que tienen los que proceden del antiguo banco de origen catalán.

La diferencia en la actualidad es significativa y el equipo