

EL COCHE EUROPEO NO SUPERA LA PANDEMIA Y EL CHINO CRECE UN 42%

La producción de turismos en el Viejo Continente está un 18,6% por debajo de la registrada en 2019

Diego Estebanez García MADRID.

La Unión Europea no logra recuperar los niveles de producción de turismos previos a la pandemia. El Viejo Continente se mantiene un 18,62% por debajo de las cifras de 2019, cuando las fábricas europeas ensamblaron 14,09 millones de unidades. Esto supone cerca de dos millones de vehículos menos, una caída equivalente a duplicar la producción anual de República Checa. En paralelo, China ha seguido una trayectoria opuesta, con un crecimiento acumulado del 42,3% en el mismo periodo.

En términos absolutos, de las plantas europeas salieron 11,47 millones de turismos el ejercicio año, frente a los 29,42 millones fabricados en China, más del doble, según datos de los informes económicos y de mercado de la patronal europea de fabricantes ACEA. La brecha refleja el cambio de equilibrio en la industria global del automóvil.

Europa ha sido históricamente una potencia industrial en automoción, con grupos como Volkswagen Group, Renault, PSA Group, Fiat –estos dos integrados hoy en Stellantis–, BMW o Mercedes-Benz liderando el sector a nivel global. Muchos de estos fabricantes, de hecho, han tenido en China su principal mercado por volumen durante años.

China a la cabeza

Europa ha sido históricamente una potencia industrial en automoción, con grupos como Volkswagen Group, Renault, PSA Group, Fiat –estos dos integrados hoy en Stellantis–, BMW o Mercedes-Benz liderando el sector a nivel global. Muchos de estos fabricantes, de hecho, han tenido en China su principal mercado por volumen durante años.

Sin embargo, el auge de China como *fábrica del mundo* se ha intensificado en el automóvil gracias al crecimiento de sus propios gigantes industriales, como BYD, Geely, Chery, Changan, SAIC Motor o BAIC Group, entre otros, que han acelerado su expansión internacional con Europa y el sur global como mercados prioritarios.

Este impulso exportador se refleja en los datos: China envió al exterior más de siete millones de vehículos el pasado año –alrededor del 20% de su producción total–, con México como principal destino, según la Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM). De ese total, cerca de un millón de unidades tuvieron como destino Europa, de acuerdo con ACEA.



Un Fiat 500 (arriba) y un BYD Dolphin Surf (abajo). EE

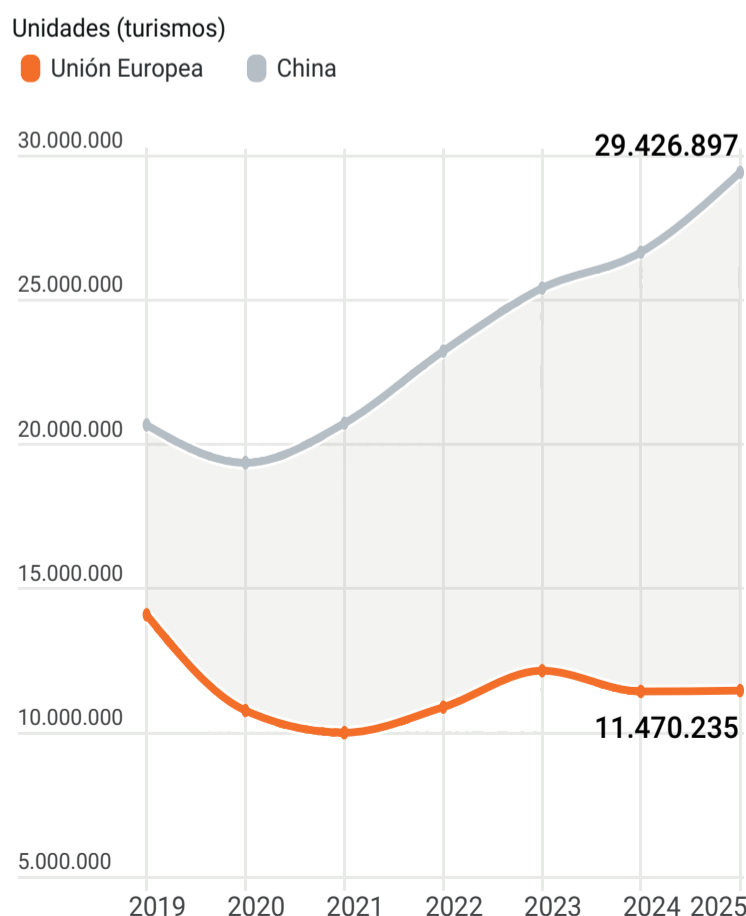
zación impulsado por factores estructurales y estratégicos. Stellantis, principal grupo del país con seis plantas, ha reducido de forma significativa la producción en Italia, trasladando parte de su actividad a mercados de menor coste como Polonia, Serbia o Marruecos. Como resultado, el volumen ha caído desde cerca de 2 millones de unidades en el año 2000 a menos de 300.000 en la actualidad. A este deterioro se suman unos elevados costes energéticos y laborales, la incertidumbre en torno a la transición al vehículo eléctrico y la ausencia de una política industrial clara, factores que están erosionando la competitividad del sector.

España y Alemania

Los dos grandes polos de producción de automóviles en Europa, Alemania y España, han logrado recuperar parte de su actividad, pero siguen le-

La fabricación de coches en Italia cae un 43% desde 2019 hasta 237.975 unidades

La producción de coches en Europa frente a China



Fuente: ACEA con datos de S&P Global Mobility.

Dentro del Viejo Continente, el retroceso productivo responde a una combinación de factores adversos que se han ido acumulando desde 2019. Los fabricantes iniciaron entonces una acelerada transición hacia la electrificación que, por el momento, no ha encontrado un respaldo equivalente en la demanda.

A ello se suma la contracción del mercado europeo, que ha perdido cerca de dos millones de unidades desde entonces, en un contexto marcado por disrupciones comerciales y geopolíticas: interrupciones en la cadena de suministro, escasez de microchips y, más recientemente, la imposición de aranceles en Estados Unidos.

Italia a la cola del 'top 10'

Este escenario está forzando a gigantes del sector como Volkswagen Group o Stellantis a acelerar ajustes estructurales, con recortes de plantilla y cierres o reconversiones de plantas. En términos de producción, el caso más acusado entre los principales países fabricantes se registra en Italia, que ha reducido su volumen de turismos un 43% desde 2019, hasta 237.975 unidades, quedando a la zaga del *top 10* europeo.

La cuna de Fiat atraviesa un proceso prolongado de desindustriali-

jos de los niveles previos a la pandemia. El país germano, primer productor del continente, acumula un déficit de 461.000 turismos respecto a los 4,49 millones fabricados hace seis años, en un contexto de profunda reestructuración industrial y ajustes de plantilla por parte de sus grandes fabricantes.

Este proceso es especialmente visible en Volkswagen Group, principal grupo del país, que ha anunciado la supresión de hasta 50.000 empleos en Alemania hasta 2030 y ya anticipó hace dos años la necesidad de cerrar progresivamente algunas plantas.

En paralelo, España, segundo fabricante de la UE con 1,76 millones de turismos producidos el pasado año, ha puesto en marcha su estrategia de reindustrialización con el Plan España Auto 2030, aunque aún arrastra una pérdida de más de 400.000 unidades entre 2019 y 2025, equivalente a la producción de una planta. Además, la patronal ANFAC advierte de que, pese a la llegada de nuevos modelos que sostendrán la actividad en el corto plazo, la adaptación de las fábricas a la electrificación y la debilidad de la demanda en mercados clave como Francia dificultan una recuperación sostenida.

Los grandes fabricantes de componentes de automoción entran en 'números rojos'

Solo tres de las diez más grandes empresas consiguieron un resultado positivo en 2025

Diego Estebanez García MADRID.

La industria automovilística atraviesa una transformación estructural que está reconfigurando el mapa industrial europeo. Los grandes fabricantes afrontan un entorno geopolítico incierto, marcado por la creciente presión competitiva de China, una electrificación que avanza a menor ritmo del previsto y una demanda que aún no recupera los niveles previos a la pandemia. En este contexto, el impacto está siendo especialmente intenso en el sector de componentes: siete de los diez mayores proveedores registraron pérdidas atribuidas el año pasado, reflejo de la tensión que atraviesa toda la cadena de valor.

El deterioro se refleja con claridad en las cuentas del sector: los principales fabricantes europeos de componentes –como ZF Friedrichshafen, Bosch, Schaeffler, Continental AG, Mahle, Forvia, Valeo, junto a las españolas Antolin, Gestamp y CIE Automotive– registraron unas pérdidas agregadas de 5.052 millones de euros en el último ejercicio, frente al beneficio conjunto de 1.175 millones obtenido el año anterior, lo que evidencia el

Los grandes fabricantes de componentes en 'números rojos'

En millones de euros

	Resultado atribuido del ejercicio	Variación (%)	Facturación	Variación (%)	Empleados	Variación (%)
ZF Friedrichshafen	-2.147	102	38.810	-6,20	153.153	-5,25
Forvia	-2.091	1029	21.346	-2,43	137.657	-8,04
Bosch	-844	Pérdidas frente a ganancias	90.969	0,69	412.774	-1,22
Schaeffler	-424	-32,91	23.492	24,38	111.651	-3,70
Continental AG	-165	Pérdidas frente a ganancias	19.676	-2,00	92.653	-4,89
Antolin	-89	206	3.752	-10,45	18.514	-5,70
Mahle	20	-9,09	11.257	-3,63	64.242	-5,12
Gestamp	152,2	-19,26	11.348	-5,43	43.639	-5,70
Valeo	200	23,46	20.900	-2,75	100.216	-5,55
CIE Automotive	335,8	3,11	3.958	-0,05	25.891	6,42
Total	-5.052	Pérdidas frente a ganancias	245.508	-0,15	1.160.390	-3,77

Fuente: Elaboración propia con datos de las empresas.

dores de automoción está soportando el mayor impacto de una crisis que está tensionando a toda la industria europea. El último ejercicio estuvo condicionado, además, por una guerra comercial impulsada desde la Casa Blanca, que derivó en la imposición de un arancel del 15% a los vehículos importados desde la UE a Estados Unidos. Este factor se suma a un entorno de debilidad estructural, en el que el continente produce alrededor de dos millones de vehículos menos que antes de la pandemia.

Menos empleo

Al mismo tiempo, potencias como China y Estados Unidos están reforzando su industria con políticas de apoyo y medidas proteccionistas. La patronal europea del sector Clepa advierte de que si no se corrige esta tendencia hasta el 23% del valor añadido del sector en Europa podría estar en riesgo de aquí a 2030, con la consiguiente amenaza de pérdida de hasta 350.000 empleos en toda la cadena de valor. De hecho, entre los diez principales fabricantes de componentes el empleo retrocede de forma generalizada. Solo CIE Automotive logró incrementar su plantilla, con un alza del 6,42%.

brusco giro en la rentabilidad del sector.

Tres fabricantes en positivo

Cabe subrayar que la evolución no ha sido homogénea y que cada compañía ha afrontado este entorno con estrategias distintas. En algunos casos, como la española CIE Automot-

tive o la francesa Valeo, el resultado atribuido logró crecer un 3,1% y un 23%, respectivamente, apoyado en medidas de eficiencia operativa y una mayor disciplina financiera. Asimismo Gestamp, aunque redujo su beneficio un 19,3%, se mantuvo en números positivos gracias a medidas de control de costes. Con todo, la cifra

de negocio agregada de los fabricantes se mantuvo prácticamente estancada, con descensos generalizados y excepciones puntuales como Schaeffler (+25%) o Bosch (+0,6%), lo que evidencia una clara ralentización de la demanda de vehículos en los principales mercados de los grupos europeos. Aun así, el sector de provee-

dores de automoción está soportando el mayor impacto de una crisis que está tensionando a toda la industria europea. El último ejercicio estuvo condicionado, además, por una guerra comercial impulsada desde la Casa Blanca, que derivó en la imposición de un arancel del 15% a los vehículos importados desde la UE a Estados Unidos. Este factor se suma a un entorno de debilidad estructural, en el que el continente produce alrededor de dos millones de vehículos menos que antes de la pandemia.



¿Usuario de waylet, la app de Repsol?

1. Suscríbete a elEconomista.es o Ecotrader
2. Selecciona waylet como medio de pago
3. Acumula un 10% del importe en tu saldo waylet

Si no tienes waylet, descárgatela en www.waylet.es



Suscríbete ahora en www.economista.es/suscripciones/ o en el 91 138 33 86

El Confidencial

LA GRAN APUESTA DE FRIEDRICH MERZ

La economía alemana estaba estancada,
hasta que llegó la Defensa para rescatarla
(y eso inquieta en Europa)

Varias empresas automovilísticas se han unido al sector de la Defensa para combatir la crisis económica, en un claro ejemplo del liderazgo alemán en este sector

Por **Mónica Redondo** 04/05/2026 - 05:00

Hace poco más de un año que en Alemania **se celebraba un funeral simbólico**. En **Wolfsburgo**, donde se encuentra **la sede y museo de Volkswagen**, la Autostadt, cientos de personas salían a las calles para protestar contra **una ola de despidos que se avecinaba** y el posible cierre de varias plantas de producción. La crisis de la compañía fue la máxima expresión de **la profunda crisis de la industria automovilística y de la economía alemana**. Ahora, están resucitando gracias a uno de los sectores más olvidados en el engranaje económico alemán: **la Defensa**.

En medio de la **carrera por el rearme en Europa** y la incertidumbre en torno a las **garantías de seguridad de Estados Unidos**, Alemania se está posicionando como la columna vertebral de la industria de Defensa de Europa. El canciller alemán, **Friedrich Merz**, ha convertido este objetivo en una prioridad y se ha comprometido a convertir la Bundeswehr en **"el mayor ejército convencional de Europa"**.

Las **empresas automovilísticas** están viviendo este cambio de mentalidad desde dentro y han decidido formar parte. La propia **Volkswagen ha anunciado que está en conversaciones con empresas israelíes** con el objetivo de comenzar a producir componentes para el **sistema de defensa antimisiles Cúpula de Hierro** para 2027. A pesar de que un cambio de sector sería un proceso largo y costoso para las grandes compañías, varios informes apuntan a que el gigante automovilístico está dando más pasos en esta dirección y que podría reconvertir **su fábrica de Osnabrück para producir vehículos** para los sistemas de defensa antimisiles del fabricante de armas israelí Rafael.

Shaeffler, también del sector automovilístico, se está adentrando en la **fabricación de equipamiento militar**, como drones. Y otras como **Deutz** han transformado toda la compañía. El director ejecutivo de la compañía, **Sebastian C. Schulte**, fue el que cogió de la mano a todo el equipo para guiarlos hacia lo que consideraba el futuro más seguro para la empresa, enfocada antes en **motores de combustión interna**. Cuando la **invasión rusa en Ucrania** empezó a impactar en la economía alemana, Schulte empezó a trazar los **paralelismos entre las dos industrias**, y a pensar cómo unos fabricantes de coches podrían acabar pasándose al sector militar.

[Más información aquí.](#)

Empresas & Finanzas

Urovesa bate los 1.400 millones en ventas de su vehículo táctico VAMTAC

Los ha exportado a 20 países, y el Ejército español los utiliza en 60 variantes diferentes

Nacho Martín MADRID.

En plena ola de inversión militar, la empresa gallega Urovesa está vi- viendo un fuerte crecimiento gracias a su VAMTAC, acrónimo de Vehículo de Alta Movilidad Táctica. El modelo ya se ha exportado a más de 20 países y, hace unos días, la compañía firmó un nuevo mega- contrato con el Ministerio de De- fensa que eleva sus ventas totales por encima de los 1.400 millones de euros. No obstante, la cifra real es mayor, ya que en muchos de los con- tratos firmados no ha trascendido el importe por la discreción habitual del sector de la defensa.

El grueso del negocio sigue sien- do España, donde Urovesa ya ha amarrado sucesivos acuerdos marco con los VAMTAC en 2013, 2020 y 2026, lo que ha provocado un flujo continuo de contratos con el Es- tado. Los dos primeros compromi- sos contemplaban la fabricación de 1.472 unidades de vehículos, y aun- que en el tercero esa cifra no se ha hecho pública, sí se sabe que el im- porte total de los tres supera los 1.000 millones.

El último acuerdo marco recién aprobado, que se extenderá hasta 2032, tiene 723,9 millones de techo de gasto e incorpora una novedad relevante: por primera vez, otro pa- ís europeo –con mención expresa a Portugal– podrá adherirse a sus con- diciones a través del instrumento de compra conjunta SAFE de la Unión Europea.

Además, gracias a estos vehícu- los Urovesa se adjudicó uno de los 31 Programas Especiales de Modernización (PEM) del Ministerio de Defensa, convirtiéndose en una de las pocas empresas en ser contra- tista principal fuera del paraguas de los gigantes del sector: Indra, Air- bus y Navantia, que acapararon la gran mayoría de los más de 30.000 millones que se repartieron.



Vehículo VAMTAC. EP

De hecho, hay que descender has- ta el puesto 19 de la clasificación de los mayores contratos de 2025 pa- ra encontrar el primero que no co- rresponde a Navantia, Indra, Air- bus o sus UTE. Ese contrato es el de

Urovesa, lo que muestra la posición estratégica que ha alcanzado el VAMTAC.

El PEM ganado por la compañía gallega tiene un importe de 321 mi- llones, y cuenta con prefinanciación

de 132 millones a un tipo de inter- és del 0%. El objetivo es fabricar un nuevo Vehículo de Exploración y Reconocimiento Terrestre (VERT), basado en la plataforma VAMTAC ST5. Los primeros prototipos deber- ían estar listos este año, aunque las entregas irán acelerándose hasta el año 2030, cuando acaba el plazo de ejecución del contrato.

El VERT no es un vehículo blind- ado convencional: sobre el chasis del VAMTAC se integra una suite completa de subsistemas de obser- vación, inteligencia y comunicacio- nes –cámaras especializadas, esta- ciones meteorológicas, antenas sa- telitales, control de armamento re- moto– que lo convierten en una plataforma móvil cuya filosofía ope- rativa es “ver sin ser visto”.

La versatilidad es, precisamente, otra de las claves de los VAMTAC, que se pueden personalizar sobre un único chasis para dar lugar a to- do tipo de versiones, desde trans- porte de tropas y ambulancias has- ta plataformas lanzamisiles Spike o Mistral, pasando por versiones EOD para desactivación de explosivos, vehículos de mando o unidades pa- racaidistas aerolanzables. Por po- ner en contexto, las Fuerzas Arma- das españolas operan hoy en torno a 60 variantes diferentes de estos vehículos. Urovesa presume de que tienen “posibilidades infinitas de configuración”.

El VAMTAC, que nació en 1998 como respuesta a una necesidad del Ejército español, ha despertado gran interés a nivel internacional. Uro- vesa ha conseguido exportarlo tan- to en versión civil como militar a países como Bélgica, Portugal, Ru- manía, Arabia Saudí, Marruecos, Ghana, Indonesia, Irak, República Dominicana, Malasia, Singapur, Omán y Argentina, entre otros, al- canzando una cartera de más de 20 países.

Pueden usarse como transporte de tropas, lanzamisiles o ambulancias, entre otras cosas

Hasta 5.000 unidades al año en sus instalaciones de Valga (Pontevedra)

En sus instalaciones situadas en Valga (Pontevedra), Urovesa cuenta con capacidad de fabricación y montaje de hasta 5.000 vehículos al año, combinando zona fabril y áreas de dirección, di- seño e I+D+i, así como una pista de pruebas. Además de los VAMTAC, la firma gallega también produce camiones TT Uro para uso militar y civil. Los últimos resultados de la compañía, del año 2024, supusieron una facturación de 122 millones (+12% respecto al ejercicio anterior) y un beneficio neto de 17 millones (+13%).

El Centre Delàs cifra en 82.000 millones la factura militar de España

La entidad pacifista calcula ese coste para programas de los próximos 15 años

N. M. MADRID.

El compromiso de España con la OTAN ha alcanzado cotas históri- cas en 2025, aunque no de la mane- ra en que las cifras oficiales mues- tran, según el último informe del Centre Delàs d'Estudis per la Pau. El documento recoge que la inver-

sión militar real del país se ha dis- parado hasta los 39.476 millones de euros, lo que supone un 2,42% del PIB. Esta cifra supera con creces el objetivo del 2% fijado por la OTAN y se sitúa muy por encima de los 33.123 millones anunciados inicial- mente por el Gobierno

Para poder alcanzar esos núme- ros en un contexto de presupuestos prorrogados, la entidad pacifista asegura que el Ejecutivo ha recurrido a lo que denominan “ingeniería presupuestaria”.

La clave reside en la dispersión de partidas militares en ministerios que, sobre el papel, no tienen com- petencias en Defensa. El desglose del gasto revela que el Ministerio de Defensa solo gestiona de forma di- recta 14.453 millones de euros. Sin embargo, la suma final se infla me- diante transferencias de crédito ex- traordinarias aprobadas a lo largo del año por valor de 8.587 millones. A esto se añaden aportaciones crí- ticas de otros departamentos: el Mi- nisterio de Industria destina 5.720

millones a I+D militar, mientras que el Ministerio del Interior aporta los 3.672 millones que cuesta el man- tenimiento de la Guardia Civil. In- cluso los intereses de la deuda pú- blica imputables a Defensa suman otros 2.011 millones

Este volumen de gasto represen- ta un crecimiento del 35% respecto al año anterior, una aceleración sin precedentes que contrasta con las necesidades sociales en vivienda, sa- lud o educación, según considera el propio centro.

Pero el impacto no es solo inme- diato: el Gobierno ha aprobado 42 nuevos Programas Especiales de Modernización (PEM), elevando el compromiso total de gasto en arma- mento a la cifra de 81.957 millones de euros para los próximos 15 años. El informe también denuncia una falta de transparencia en los contra- tos con potencias extranjeras como Israel, a pesar de los planes de des- conexión del Gobierno, o Estados Unidos, que se considera el gran be- neficiario del rearme español.

Irán plantea acabar con la guerra en 30 días, pero Trump recela del plan

PROPUESTA DE PAZ/ Teherán envía un pliego de 14 puntos entre los que pide la retirada de tropas de EEUU y establecer peajes en Ormuz, pero deja para más adelante la negociación sobre el programa nuclear.

G. D.V. Madrid

A pesar de que el contagio económico global de la guerra en Irán está empujando a buscar una solución forzosa al conflicto, la determinación de las partes de querer erigirse vencedores del conflicto que supera ya los dos meses de duración parece alejar la posibilidad de un acuerdo de paz que zanje las hostilidades. En las últimas horas ha sido Irán quien ha hecho llegar una propuesta a Estados Unidos para acabar con la guerra en un plazo de 30 días. Aunque en un primer momento no dieron a conocer los 14 puntos de lo que consta el plan trazado por el régimen de los ayatolás, la primera reacción del presidente estadounidense Donald Trump ya daba pistas de que las exigencias de máximos planteadas serán difícilmente asumibles.

Más probable parece, por lo tanto, que se mantenga abierto el canal de diálogo abierto por Pakistán, pero que el conflicto continúe prolongándose en el tiempo y, por ende, el impacto en la economía internacional en forma de encarecimiento de la energía y los combustibles, de los fertilizantes, y que esto se acabe trasladando a la generalidad de los precios con una inflación creciente.

De este modo, ayer trascendieron algunos de los puntos clave de la propuesta de Irán -remitida a la administración estadounidense a través de Pakistán- para poner fin al conflicto en un plazo de un mes, según las agencias semioficiales *Nour News* y *Tasnim*, que mantienen estrechos vínculos con los organismos de seguridad de Irán.

El principal eje de la propuesta iraní es cerrar formalmente el conflicto, por lo que rechaza la oferta estadounidense de prolongar durante dos meses el actual alto el fuego, en vigor desde el 8 de abril y prorrogado de manera indefinida. A partir de aquí, Teherán descarta una vuelta a la anterior normalidad. Por un lado, pide el levantamiento del bloqueo naval estadounidense impuesto a puertos y buques iraníes desde el 13 de abril. Por otro, una vez reabierto el estrecho, plantea un nuevo marco de gestión para Ormuz, ruta estratégica por la

que transita el 20% del crudo mundial. Este sistema podría estar vinculado a una ley que debate el Parlamento iraní y que, según el vicepresidente del hemisiciclo, Hamidreza Haji Babaei, impediría el paso de buques de países enemigos salvo pago de reparaciones de guerra. Además, las autoridades iraníes también han hablado de imponer peajes al tránsito marítimo por esa vía.

Garantías de no agresión

Por otro lado, Irán exige la retirada de los militares estadounidenses desplegados en los países de Oriente Próximo cercanos a Irán. Paso previo para una siguiente condición: establecer garantías verificables de que Estados Unidos e Israel no lanzarán nuevas acciones militares contra territorio iraní. No obstante, los medios iraníes no han detallado el formato o alcance de dichas garantías.

En el plano económico, la propuesta plantea el levantamiento de sanciones. Aquí, la petición alcanza a todas las medidas impuestas por Washington tras abandonar en



El presidente de Estados Unidos, Donald Trump.

2018 el acuerdo nuclear firmado tres años antes. Igualmente, exige la liberación de activos congelados, entre ellos 6.000 millones de dólares desbloqueados en 2023 como parte de un intercambio de prisioneros entre ambos países, pero posteriormente inmovilizados nueva-

mente en Catar tras el ataque de Hamás contra Israel del 7 de octubre de ese año.

La propuesta también incluye compensaciones económicas por los daños sufridos durante los bombardeos israelíes y estadounidenses.

Por otro lado, Irán insiste en que el fin del conflicto

abarque todos los escenarios vinculados a la guerra, incluido Líbano, donde Hizbulá, principal aliado regional de Teherán, mantiene enfrentamientos con Israel.

Sin embargo, el principal problema de la propuesta iraní está en los puntos que no incluye. Concretamente, en

EEUU cree que Teherán deberá de apagar pozos por la falta de espacio para el almacenamiento

la ausencia de referencias a la cuestión nuclear, que según el plan se abordaría en un estadio posterior. El programa nuclear sigue siendo el principal escollo entre ambas partes, ya que Washington exige el cese del enriquecimiento de uranio y la entrega de 440 kilos de uranio altamente enriquecido, algo que Irán rechaza. “Creemos que han recaudado menos de 1,3 millones de dólares en peajes, lo cual es una cifra ínfima comparado con lo recibían antes por sus exportaciones de petróleo”, declaró ayer el secretario del Tesoro estadounidense Scott Bessent a *Fox News*. Asegura que a Irán se le está agotando el espacio para almacenar petróleo y “tendrán que empezar a apagar pozos y creemos que eso sucederá la próxima semana”.

El sábado, antes de conocerse los detalles de la propuesta, el presidente estadounidense ya expresó sus dudas de que el plan enviado por Irán condujera a un acuerdo, y añadió en redes sociales que “aún no han pagado un precio lo suficientemente alto por lo que le han hecho a la Humanidad y al Mundo durante los últimos 47 años” desde la Revolución Islámica.

La OPEP aumenta en 188.000 barriles diarios la producción de crudo tras la salida de Emiratos

Expansión. Madrid

Pocos días después de la abrupta salida de Emiratos Árabes Unidos, los siete países de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) decidieron ayer incrementar el bombeo de barriles de crudo a partir de junio. Arabia Saudí, Irak, Kuwait y Argelia (todos de la OPEP) así como Rusia, Omán y Kazajistán anunciaron que la producción de la alianza será aumentada en 188.000 barriles diarios (bd) a partir del próximo mes.

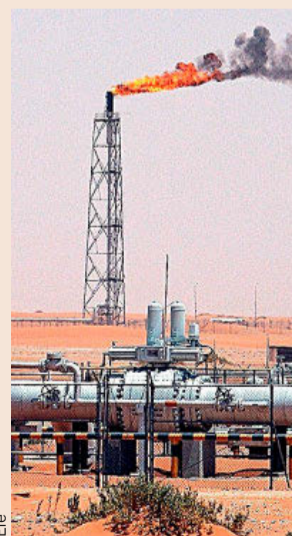
Los países recuerdan que este “ajuste voluntario” se agrega al aumento de producción anunciado el pasado mes de abril (206.000 barriles diarios), lo que “reafirma su compromiso con la estabilidad del mercado”.

“Los países seguirán supervisando y evaluando de

Pese al mayor bombeo de petróleo se mantienen las restricciones para su paso por Ormuz

cerca las condiciones del mercado y, en sus esfuerzos continuos por apoyar la estabilidad del mismo”, señalaron los siete en un comunicado.

La subida anunciada, no obstante, es sólo teórica, ya que los productores del Golfo Pérsico siguen sin poder exportar parte de su crudo debido al bloqueo del estrecho de Ormuz por la guerra no resuelta entre Irán y Estados Unidos. La próxima reunión fijada entre los siete grandes productores fue anunciada para el próximo 7 de junio, coincidiendo con una reu-



Yacimiento petrolífero de Jurais, en Arabia Saudí.

nión del llamado Comité Ministerial de Monitoreo Conjunto de la OPEP+.

Más allá, se trata del tercer aumento consecutivo de la

producción este año, anunciado solo dos días después de la salida de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) de la OPEP y de la alianza. En las dos reuniones anteriores de este año se pactaron subidas de 206.000 barriles diarios, por lo que el aumento de ahora parece ser el mismo, restando sólo la participación de los EAU.

Cabe recordar que debido a la guerra de Irán y los problemas de tránsito por el estrecho de Ormuz, por donde pasa un 20% del crudo exportado, la producción acumulada de países de la OPEP descendió solo en marzo un 27,5%. En este sentido, solo algunos miembros de la OPEP -en primer lugar Arabia Saudí- tienen capacidad ociosa para aumentar la producción, es decir, la producción máxima que puede ge-

nerar es mayor que lo que realmente produce.

Conflicto interno

Por su parte, los Emiratos Árabes Unidos, que estuvieron en disputa con los saudíes durante años por las cuotas de producción, esperan poder aumentar su bombeo de los habituales 3,4 millones hasta unos 5 millones de barriles diarios una vez que la situación en el Golfo se haya estabilizado.

A diferencia de los demás países del Golfo, la economía de los Emiratos Árabes depende cada vez menos de los ingresos del petróleo.

En este contexto, tras una semana en la que los futuros de crudo volvieron a tocar máximos por la falta de acuerdo entre Irán y EEUU, el barril de Brent se moderó hasta los 108 dólares.

EL QUINTO EN DISCORDIA | JOSÉ RAMÓN ITURRIAGA

El petróleo se despide

Los Emiratos, junto con Arabia Saudí, eran los únicos países del cartel que no estaban produciendo al límite de su capacidad



La salida de Emiratos Árabes Unidos ha caído como un jarro de agua fría sobre el cartel del petróleo. No es el primer país que sale —ni será el último— y probablemente su salida se venía fraguando desde hace tiempo, pero se trata sin duda de un desenlace inesperado de la guerra en Irán.

Los Emiratos, junto con Arabia Saudí, eran los únicos países del cartel que no estaban produciendo al límite de su capacidad. De hecho, en los últimos años los emiratíes habían incrementado notablemente su capacidad de producción y hoy esta es casi el doble de lo que producen. La única forma que va a tener la organización de países productores de seguir ejerciendo palanca sobre el precio del petróleo va a ser mediante la reducción de producción por parte de Arabia Saudí, lo que sin duda la deja bastante alicortada.

Pero, más allá del impacto que tiene en el precio del petróleo que un cartel que lleva tantos años funcionando se desmorone, quizá lo que haya que preguntarse es por las razones que han llevado a los EAU a tirarse a la piscina. Probablemente, la certeza de que el petróleo tiene los días contados como fuente de energía les ha empujado a optar por salirse de la disciplina y tratar de vender cuanto más, mejor. Si esto tiene fecha de caducidad, hay que tratar de vender todo lo posible mientras dure. Frente a la estrategia maximizadora de precios que hasta ahora habían impuesto los saudíes, han optado por tirar por la calle del medio, en un movimiento que lo más probable es que tenga más seguidores cuando cunda la sensación de que el cambio de ciclo energético es un hecho.

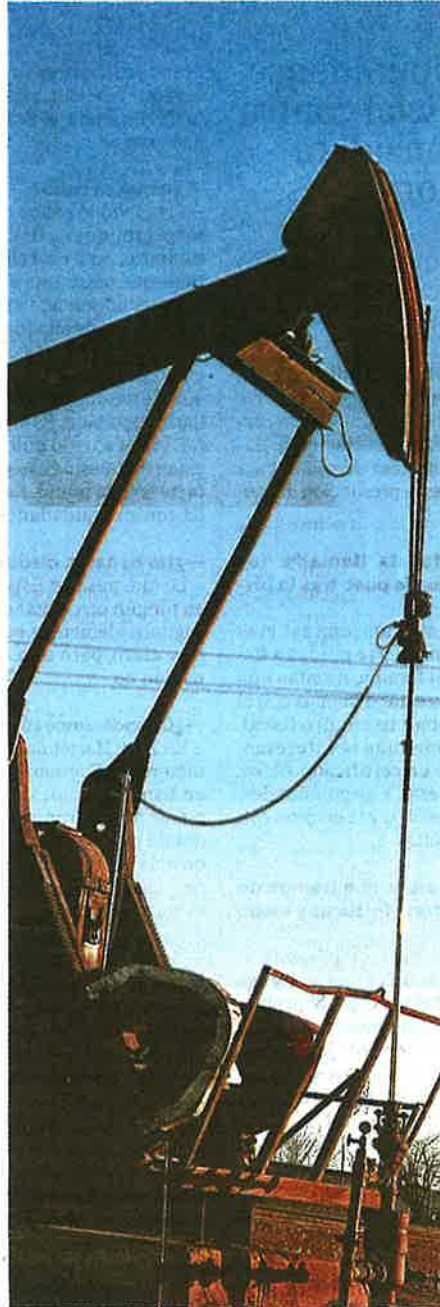
La conclusión —o al menos una de ellas— es clara: el precio del petróleo solo tiene un camino. Lo poco que ha subido estos días con el cierre del Estrecho de Ormuz ha sido una buena muestra. Cuando todo esto se encarrile —y no parece que vaya a tardar mucho— el precio del petróleo tiene muchas papeletas para desplomarse.

No ha sido por el ataque a Irán, pero probablemente este ataque ha precipitado lo que era inevitable. La edad del petróleo —como la del hierro o la de la piedra— no terminará por falta de petróleo, sino todo lo contrario. La transición energética es imparable, y deja ganadores y perdedores. Los países productores, con los miembros de la OPEP a la cabeza, están claramente entre los segundos.

La vivienda fracasa

Las idas y venidas del Gobierno en materia de vivienda son una muy buena muestra del Gobierno disfuncional que nos dirige y de los socios que le apoyan, que no saben bien si suben o si bajan.

El hecho de que en materia económica los distintos apoyos del Gobierno tengan posturas irreconciliables no ha impedido que traten de sacar adelante distintas iniciativas que no han llegado muy lejos. No haber sido capaces de aprobar ni siquiera los Presupuestos Generales del Estado debería haberles servido para entender que, para



Extracción de petróleo. ABC

evitarse disgustos, sería mejor dedicarse a otra cosa. Sin embargo, han perseverado en el error.

Han vuelto a la carga con la vivienda con planteamientos que no tienen ningún recorrido porque no salen de la consigna. Sus remedios populistas está demostrado que no van a ninguna par-

te y, básicamente por eso, no encuentran apoyo. Los problemas están más que diagnosticados y las soluciones también son conocidas. Esto no pasa por topar los precios, sino por liberalizar más suelo, eliminar regulación, reducir burocracia y establecer esquemas de ayuda a la compra para los jóvenes. Así de fácil.

Pero como estos planteamientos son incompatibles con las soluciones fáciles —que además se han probado absolutamente contraproducentes— que el Gobierno lleva tiempo empujando, no se avanza en la solución de este grave problema, que sin duda se pondrá peor antes de mejorar.

El problema de la vivienda ejemplifica muy bien por qué esta coalición de gobierno, malparada, no tiene ningún recorrido más allá de las pancartas y los eslóganes. Se trata de un Gobierno que nació muerto, sin capacidad de gestión, y que va a ser víctima de sus contradicciones. ¿Qué recorrido puede tener una legislatura en la que ni siquiera se aprueban unos presupuestos? Pues eso, ninguno.

Esta historia se ha estirado más allá de lo razonable y, con mucha seguridad, en esa huida hacia delante en la que están inmersos, la estimarán todo lo que dé. Ahora, este Gobierno tiene el mismo futuro que la ley de vivienda: ninguno. Y si tuvieran algo de sensatez, acortarían este trance.

Alemania pone orden

El Gobierno alemán llevaba tiempo avisando de que tenemos un estado del bienestar que no nos podemos permitir. Y ahora ha dado un paso más y ha anunciado recortes importantes en las principales partidas de gasto a futuro para cuadrar las cuentas.

Y esto lo está haciendo el mayor país de la Unión Europea, el que tiene el menor nivel de gasto sobre el PIB.

Y esto lo está haciendo el país de la Unión Europea que, con mucha seguridad, va a asumir el liderazgo que por tamaño le corresponde en el proceso de construcción europea.

Y lo hace en un ejercicio de realismo político muy poco habitual en los tiempos que corren.

Y lo que hace nos enseña el camino al resto de países europeos, que en la mayoría de los casos partimos de una situación peor.

Mirar para otro lado no es una opción. No solo no soluciona nada, sino que además hace más difíciles las posibles soluciones.

El dilema en el que hemos estado estos últimos años —si Alemania se europeizaba o si era Europa la que acabaría germanizándose— se ha aclarado. Vamos hacia una Europa claramente de dos velocidades, en la que los alemanes marquen el paso. Probablemente, y viendo lo que ha costado avanzar en los últimos años, sea la única solución viable.

Ahora nos tocará al resto retratarnos y decidir qué queremos ser de mayores. Las alternativas son claras. Esperemos estar a la altura de las circunstancias.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

DINERO FRESCO. La cúpula del órgano fiscalizador aprueba la Cuenta General del Estado, su informe clave, tras gran división en un choque sin precedentes

El Tribunal de Cuentas detecta desvío de fondos UE a pensiones

La cúpula del Tribunal de Cuentas vivió el pasado martes a puerta cerrada un choque sin precedentes sobre lo más importante que fiscalizan: la llamada Cuenta General del Estado (CGE). Es el mapa global de las cuentas anuales de la Administración Central y todas sus entidades públicas y presenta, entre otras irregularidades, el desvío de los fondos europeos a gastos de otro tipo como complementar el pago de pensiones, según varios consejeros de la institución fiscalizadora.

Así lo confirman a ELMUNDO distintas fuentes próximas al Pleno del Tribunal de Cuentas conocedoras de la escisión que se ha abierto en el gran examen del año de este organismo compuesto por consejeros propuestos por el Gobierno y el principal partido de la oposición.

El objeto de la polémica es la Cuenta General del Estado de 2024, que acaba de ser fiscalizada y que ha terminado siendo aprobada, pero con una contestación sin precedentes en la cúpula. Los nombrados por el PSOE encabezados por la presidenta, **Enriqueta Chicano**, tienen mayoría, pero no es normal que tengan que imponerse. Es tan delicado tumbar nada menos que la CGE que lo habitual es que consejeros de los dos principales partidos la apoyen sin



CARLOS SEGOVIA

grandes salvedades, gobierne quien gobierne, para evitar un impacto en los mercados.

Sin embargo esta vez la luz verde ha sido más difícil que nunca por el inédito choque interno en torno a la calidad de

las últimas cuentas del Estado fiscalizadas.

La presidenta del Tribunal de Cuentas suele intentar consensos puliendo documentos, pero no ha podido evitar que los consejeros propuestos por el PP emitieran un llamado «voto concurrente» crítico, totalmente inusual con la CGE.

«No se puede aprobar sin más un informe sobre unas cuentas del Estado deterioradas por la falta de presentación de Presupuestos y que además contienen desviaciones indebidas: el Gobierno está usando fondos europeos para pagar pensiones y otros gastos», coinciden fuentes próximas al ala crítica del Tribunal.

Según su versión, fondos Next Generation recibidos de Bruselas que no se habían adjudicado aún en 2024 han sido utilizados en otro tipo de gastos estatales. Eso no implica que no se terminen adjudicando, pero de momento, han servido para taponar otras vías de agua. «El Gobierno tenía una limitación para hacer eso, pero no la siguió», reprochan en



El pleno del Tribunal de Cuentas con la presidenta Enriqueta Chicano en primer plano a la dcha. EUROPA PRESS

este bando de la cúpula. La Comisión Europea ha transferido hasta 55.000 millones de subvenciones y 16.200 millones más en forma de préstamos y el dinero va a una cuenta única del Tesoro, lo que facilita al Gobierno a usar esos recursos en función de sus necesidades más urgentes. Pero eso es irregular para **José Manuel Otero Lastres**, **Elena Hernández**, **Rebeca Laliga** o **Miguel Ángel**

La carencia de presupuestos y el mal uso de fondos deterioran la CGE

Morillas registra el primer voto en contra en el Tribunal

del Torres, actual consejero y previamente fiscal del Tribunal de Cuentas. Todos ellos, propuestos por el PP, coinciden en que irregularidades como la falta de Presupuestos o este desvío de fondos merecen al menos su voto crítico, el «concurrente», aunque no boicotean la aprobación global del informe siguiendo la tradición habitual del Consejo de dar *visto bueno* al documento más importante del año.

Solo este movimiento de contestación no tiene ya precedentes, pero hay otro más duro e insólito aún. Otro de los cinco consejeros nombrados por el PP, el economista **Javier Morillas**, fue aún más lejos que sus compañeros y ha emitido el primer voto en contra de la historia del organismo contra una Cuenta General del Estado. Morillas considera que las salvedades encontradas son suficientes como para rechazar e hizo el paralelismo de que en un consejo de administración de una empresa se tumbarían unas cuentas así presentadas.

Morillas incluye entre las irregu-

laridades, según las fuentes conocedoras, no sólo que se gestione el dinero público sin presupuestos desde la anterior legislatura y se hagan transferencias de crédito indebidas con fondos europeos, sino también cómo está emitiendo deuda el Estado. Tanto él como el resto de propuestos por el PP coinciden en que el hecho de que el Gobierno de Pedro Sánchez no haya presentado Presupuestos para 2024 –tampoco lo ha hecho después– incumple su obligación constitucional. El ala del PSOE, la mayoritaria en un consejo de 12 miembros en total, no entra en esta carencia a la hora de dar su aprobación. Fuentes oficiales del Tribunal de Cuentas se remiten por su parte a esta semana para dar cuenta públicamente de lo aprobado en el último Pleno.

Este significativo episodio es una nueva muestra de cómo el Gobierno retuerce las reglas y empuja al deterioro a las instituciones del Estado colocando a los propios consejeros que ha nombrado en lamentable situación límite.

LA EFEMÉRIDE

DONACIONES DE 'CORAZÓN'



Esta semana se cumplen seis años de cuando Pedro Sánchez presidió la reunión virtual de la Ejecutiva del PSOE que aprobó una donación inédita al Instituto Carlos III para que investigara en aquel año trágico vacunas contra el Covid. Según dijo el PSOE entonces, incluía ese dinero más de 400.000 euros donados por militantes y simpatizantes en muestra del «corazón socialista». Esta donación ha vuelto a la actualidad porque coincide con el año en que Koldo buscó supuestamente donantes para blanquear mordidas al partido, mediante aportaciones *pitufeadas*. El PSOE admite ese récord de donaciones justo en el año clave de Víctor de Aldama, pero lo justifica con esta recolecta para el Carlos III. La pregunta es si la campaña fue tan exitosa por qué fue el único año de recogida de este tipo para ésta u otras causas nobles.

EL PERSONAJE

DEBUT OPACO CON LA CLÁUSULA



El día en que concedió su primera entrevista (Cadena Ser) el nuevo ministro de Hacienda, Arcadi España, solicitó la llamada cláusula de escape de déficit a la UE para poder invertir más en defensa, pero no lo dijo. Fue el 13 de abril, según ha destapado ahora –y de pasada– el *Informe de Progreso Anual* remitido a Bruselas en la noche del 30 de abril. España se une así a los 17 países europeos que la han solicitado y permite no computar hasta un 1,5% del PIB (25.000 millones) en las reglas europeas si se dedica realmente a defensa. Este margen extra puede salvar al Estado de un expediente de déficit excesivo, pero hacer una solicitud de este calibre sin debate público es otra señal de deterioro institucional. Arcadi España ha debutado con un buen tono cortés y moderado inusual en otros ministros, pero con la opacidad que es ya marca de la casa.

PARA SEGUIR

«PABLO, UNO DE ELLOS»



Aunque el anterior gobernador del Banco de España, Pablo Hernández de Cos, sería, según una encuesta de *Financial Times*, el candidato español más valorado para incluso presidir el Banco Central Europeo (BCE), el Gobierno se resiste a jugar a fondo su baza. «Tendremos grandes candidatos y uno de ellos es Pablo», ha declarado el vicepresidente primero del Gobierno, Carlos Cuerpo, a *Bloomberg*, sin especificar si maneja también a Nadia Calviño, José Luis Escrivá u otros nombres más próximos al Ejecutivo que Hernández de Cos. Cuerpo confirmó lo que ya publicó este diario el pasado 19 de febrero de que él mismo se autodescarta para esta carrera que, por otro lado, no es inminente, puesto que Christine Lagarde está asegurando finalmente que quiere agotar su mandato hasta el verano que viene.