

ACTUALIDAD ECONÓMICA



Imagen de archivo de la fábrica de automóviles de Ford en la localidad valenciana de Almussafes. EFE

Geely da aire a Ford Valencia

● El grupo automovilístico chino llega a un acuerdo para fabricar sus coches en una parte inactiva de la histórica planta española ● El proyecto debería asumir el excedente de 1.000 empleados en Almussafes

F. CEREZO / NOA DE LA TORRE

MADRID / VALENCIA

Ford y el grupo chino Geely anunciarán hoy un nuevo proyecto industrial del país asiático en España, después del que se conoció en junio de MG en Galicia. Y es que ambas compañías han llegado a un acuerdo para que la segunda use parte de la fábrica de Almussafes (Valencia) que está inactiva, la línea de montaje más moderna y llamada Body 3, para hacer automóviles bajo su propia marca y también, se ha venido apuntando, una derivación de esos coches para Ford.

«Mañana [por hoy] conoceremos una gran noticia para los empleados de Ford» aseguró ayer el presidente de la Generalitat Valenciana, Juanfran Pérez Llorca, sin dar más detalles de un acto al que también acudirán el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y el responsable en Europa de la multinacional estadounidense, Jim Baumbick. Aunque algunos medios habían publicado que el acuerdo supondría la venta de esa parte de la planta a Geely, fuentes de Ford aseguraron a EL MUNDO que esa información «es falsa».

A falta de que se concreten aspectos como la inversión (básicamente de adaptación), la cartera de coches que se montarán, los volúmenes de producción o los trabajadores que exigirá el proyecto, es una opción claramente ganadora para ambas partes.

Por el lado de Ford, además de un importante ahorro de costes y otras contrapartidas, sella el futuro de la factoría valenciana. Inaugurada en 1976 con el Fiesta hoy descatalogado, llegó a producir 420.000 automóviles en 2016, cuando montaba seis automóviles diferentes. Hoy se

ha quedado con uno, el todocamino Kuga, cuya vida comercial no deja de estirarse, pero el pasado año se montaron solo 98.591 unidades, un 18,7% menos que en 2024. Además, la previsión es que esa cifra vaya a la baja en este ejercicio, mientras los únicos planes confirmados por Ford para la factoría pasan por la producción de una variante 'europeizada' y multienvergía del modelo Bronco. Pero eso no será hasta 2028 y a finales de este año se agota el mecanismo RED habilitado por el Gobierno, un paraguas que cubre el excedente de personal

de casi un millar de trabajadores de una plantilla que, tras varios EREs, se ha reducido a menos de 4.300 personas. El nuevo proyecto sería el acomodo perfecto para ese excedente y tiene todo el sentido que fuese una de las condiciones impuestas por Ford. Mientras que la planta, sumado el Bronco, podría volver a volúmenes anuales de unos 300.000 coches.

Por el lado del grupo Geely —dueño de Volvo, Polestar, Lynk & Co, Zeekr o Smart y que vendió en 2025 más de 4,1 millones de coches— le permitirá estar fabricando en un muy cor-

Arranca la batalla judicial de la plantilla de Sareb

Los 274 empleados exigen recolocarse en la nueva empresa estatal de vivienda Casa47

CRISTINA ALONSO MADRID

Arranca la batalla judicial de la plantilla de Sareb. El *banco malo* encara su última etapa reconvertido en una pieza clave de la política de vivienda del Gobierno a través del traspaso de miles de inmuebles a la nueva empresa pública Casa47. Con la fecha de caducidad cada vez más cerca, el futuro de sus 274 trabajadores sigue en

el aire y ante la falta de concreción por parte de la compañía controlada por el Estado han presentado una demanda de conflicto colectivo en la Audiencia Nacional, con un primer arbitraje programado para el 29 de julio.

La solicitud de mediación registrada por CSIF reclama el traspaso de la plantilla de Sareb a Casa47 al entender que se trata de una «transmisión

de unidad productiva». Dado que la nueva empresa pública va a gestionar los activos transferidos del viejo *banco malo*, el sindicato entiende que «debe aplicarse la subrogación de personal prevista en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores».

En la documentación que obra en poder del IRMA, a la que han tenido acceso EL MUNDO, se constatan varios

hechos. Por un lado, que en los contratos de trabajo de los empleados de Sareb se incluye una cláusula sobre su eventual extinción que reza: «El trabajador manifiesta ser consciente de que, a pesar del carácter indefinido de la relación jurídico laboral (...) la sociedad se ha constituido por un periodo determinado, hasta el 28 de noviembre de 2027, de modo que en

ningún caso este contrato podrá mantener vigencia más allá de esa fecha».

CSIF considera que esta cláusula es «absolutamente anómala» e «irregular» y que «desvirtúa la naturaleza de la relación laboral». Por ello, pidió explicaciones a la empresa, que el pasado 5 de junio aclaró por escrito que «los contratos de trabajo en Sareb son indefinidos» y, por tanto, la cláusula en cuestión «no fija una fecha automática de finalización en el momento en que la empresa termine su actividad», sino que la extinción de los contratos «deberá hacerse siguiendo la legislación laboral».

ACTUALIDAD ECONÓMICA

to espacio en una factoría de alta calidad y muy buena logística, coches que, sin son eléctricos, no pagarán aranceles extras. Y le pondrá más fácil cumplir con las exigencias de la Ley Aceleración Industrial (IAA) que Bruselas está diseñando y que, en el caso de la automoción, penalizará aquellas producciones que no sean *made in Europe* o que tengan un bajo contenido en este sentido. Incluso trayéndolo al caso español, permitirá que esos automóviles se beneficien de mayores ayudas a la compra. La producción se iniciaría con el modelo Geely E2 (conocido como

El plan permitirá a Geely salvar los aranceles y cumplir la IAA

Leapmotor y Stellantis tienen un acuerdo mucho más amplio

EX2 en China), un eléctrico de solo 4,13 metros de largo y que sería la base de un Ford Fiesta 'resucitado'.

No obstante, las dos compañías podrían anunciar un pacto con mucho más calado que añadiese algún acuerdo de colaboración o tecnológico. Algo similar a lo que ha pasado con Stellantis y la china Leapmotor. En 2025, ambas constituyeron una *joint venture* donde Stellantis posee el 51% del capital y que se encarga de la comercialización e industrialización de automóviles de Leapmotor fuera de su país.

En virtud de esa colaboración, el constructor occidental se beneficiará de los conocimientos de su socia en la tecnología eléctrica, mientras que la china accede a la red comercial e industrial de Stellantis. Algo que se concretará ya desde este año en el montaje de coches de Leapmotor en Zaragoza, mientras que asumirá toda la carga de trabajo de la de Madrid en 2028, cuando dejen de hacerse los Citroën C4 y C4X. Esto asegura su continuidad, aunque en este caso está previsto que la factoría pase a ser propiedad de la filial española de Leapmotor International, la *joint venture* donde la parte asiática es minoritaria.

Previamente, el 9 de abril, durante una reunión mantenida entre el comité de empresa y la representación de Sareb se abordó la inquietud de la plantilla con respecto al mantenimiento de su empleo, quedando constancia de que la compañía cierra la puerta al traslado de los empleados de Sareb a Casa47 porque «el marco jurídico de acceso al empleo público no permite esa posibilidad». Una vez agotada la vía de negociación y ante la constatación de que la nueva empresa pública ya ha empezado a difundir vacantes sin contar con la plantilla actual de Sareb, CSIF solicitó la



Un avión Airbus Beluga toma tierra en la base aérea de Getafe para participar en el Día de la Hispanidad. DAVID FERNÁNDEZ / EFE

Tres semanas de huelga ponen a prueba a Airbus

El conflicto se generaliza en España y golpea la actividad del gigante industrial

OVIDIO FERNÁNDEZ MADRID

La plantilla de Airbus España lleva en huelga desde el 1 de julio y ya está teniendo sus efectos en la actividad de la empresa. Aunque en los primeros días el seguimiento fue minoritario (en torno a las 3.000 personas de un total de más de 14.000), a partir del séptimo día se fueron uniendo el resto de sindicatos –UGT, CGT, ATP y UTIL– a la iniciativa del Sindicato Independiente de Profesionales Aeronáuticos, y actualmente el 90% de la plantilla se encuentra sin asistir a su puesto de trabajo en todas las plantas de la compañía en Andalucía, Comunidad de Madrid y Castilla-La Man-

cha. Si no se llega a un acuerdo antes del 31 de julio, la huelga será indefinida a partir del 24 de agosto, cuando los empleados regresan de las vacaciones. Por ello, las cadenas de suministro españolas que envían sus piezas a la fábrica de ensamblaje en Toulouse (Francia) han visto ralentizada su actividad.

De hecho, durante toda la semana pasada, el avión Beluga que debía llevar estos materiales desde la planta de Getafe hasta la ciudad francesa se mantuvo inoperativo ante la falta de materiales para transportar. El parón afecta a la fabricación de los aviones comerciales de las familias A320, A330, A350, se-

gún cuenta a EL MUNDO Israel Paredes, el presidente del Comité de Empresa de Airbus Defensa y Espacio en Getafe: «Si no mandamos piezas, el avión no se termina y se tiene que parar la cadena de fabricación». Además de los aviones comerciales, la producción de aviones militares, entre ellos el A400M, también se ha ralentizado.

Estas aeronaves, que se ensamblan en la planta de Sevilla, forman parte del programa multinacional impulsado por los aliados de la OTAN Bélgica, Croacia, Francia, Polonia, España, Turquía y el Reino Unido para adquirir nuevas unidades. También la cadena de fabricación de las partes traseras de helicópteros está sufriendo los efectos negativos de la huelga. Pese a todo ello, en el día de ayer Airbus registró una importante subida del precio de sus acciones en la Bolsa tras anunciar el día anterior que no contemplaba «nuevas perturbaciones» en el comercio mundial, ni en la economía global, ni en el tráfico aéreo, ni en la cadena de suministro.

Además, la compañía mantuvo su compromiso de entregar 870 aviones comerciales en 2026 y previó un beneficio operativo ajustado de 7.500 millones de euros, y si-

gue sumando clientes: BermudAir, la aerolínea local de Bermudas, realizó en las últimas fechas un pedido de 10 aviones A220-300 para mejorar su flota. También, la división de helicópteros de Airbus y Voyager Aviation anunciaron anteayer un acuerdo para el primer pedido del sistema aéreo no tripulado (drones) Airbus U030 Flexrotor en Canadá. Además, a compañía irlandesa de financiación aeronáutica SMBC Aviation Capital anunció el pasado lunes en el inicio del Salón Aeronáutico de Farnborough un pedido de 200 aviones de fuselaje estrecho de última tecnología, un centenar de la familia de Airbus A320.

Esto choca frontalmente con la versión de los sindicatos: «Los clientes se están viendo afectados porque no se les está prestando servicio», lamenta Paredes. Sin embargo, fuentes de Airbus aseguran que que la producción de todos los programas de aviones comerciales está protegida y que la huelga no afecta ni a las Líneas de Ensamblaje Final ni a las entregas de aviones. La empresa ha utilizado los recursos necesarios para evitar la interrupción de los suministros entre plantas de fabricación y ensamblaje.



Carla Díaz Álvarez de Toledo, futura presidenta del Frob. E.M.

mediación en materia de conflicto colectivo que tendrá lugar el día 29.

El presidente del comité de empresa, Felipe Santorio, denuncia que es «una vergüenza» que se «eche a la calle» a 274 familias para contratar nuevo personal en otra empresa en la que se van a desarrollar exactamente las mismas funciones. Con la vista puesta en noviembre de 2027, advierte de que los trabajadores tienen «proyectos vitales, hijos, hipotecas... y se pueden ver en el paro en un año y pico», lo que supondrá «un derroche de recursos públicos». «Hay un gran nerviosismo en la plantilla», añade.

Ante esta incertidumbre, los trabajadores van a elevar sus demandas directamente al Gobierno. Sareb está controlada por el Estado a través del Fondo de Reestructuración Bancaria (FROB) y desde CSIF avanzan que en septiembre pedirán una reunión con su nueva presidenta, Carla Díaz Álvarez de Toledo. La actual directora general del Tesoro y Política Financiera acaba de ser propuesta por el Consejo de Ministros y será la mujer encargada de pilotar la liquidación del *banco malo* y el conflicto abierto con los más de 270 trabajadores que temen perder su puesto.

lelo al crecimiento comercial en las carreteras europeas. Según los datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles, las marcas de origen chino ya han alcanzado un 5% de cuota de mercado en el conjunto de Europa, superando las 628.000 unidades matriculadas en 2025. Dentro de esta penetración, SAIC Motor se mantiene al frente con más de 305.000 vehículos vendidos y una cuota del 2,3%. Sin embargo, la progresión más espectacular la registra BYD, que ha triplicado sus ventas hasta alcanzar una cuota del 1,4% tras registrar un aumento del 268%. Por su parte, el grupo Omoda & Jaecoo ha duplicado su presencia superando las 135.000 matriculaciones.

En el mercado español, los fabricantes chinos integran ya cerca del 20% de las empresas asociadas a la patronal Anfac y ostentan una cuota de mercado próxima al 10%. Solo en el primer trimestre de 2026 vendieron 38.663 unidades en el país, lo que representa un aumento del 67% respecto al ejercicio previo.

Como resume el informe elaborado por la consultora ICDP para la patronal de concesionarios Faconauto, la irrupción de las marcas chinas en Europa ha dejado de ser una novedad pasajera para convertirse en una realidad estructural y permanente, un cambio de paradigma que la alianza entre Ford y Geely en la planta de Almusafes confirma definitivamente.

La producción de vehículos se resiente en junio por la electrificación y las pocas ventas en la UE

P. Fernández
Madrid

La industria del automóvil en España experimentó un retroceso en su ritmo de fabricación durante el mes de junio, según los últimos datos difundidos por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac). La producción total de vehículos descendió un 4,9% en comparación con el mismo mes del año anterior, situándose en 205.142 unidades. Con este resultado, el acumulado del primer semestre del año cierra con una ligera caída del 1,7% y un total de 1.199.542 vehículos ensamblados.

Desde la patronal señalan que este ajuste responde principalmente a dos factores fundamentales: los procesos de adaptación de las líneas de montaje para incorporar nuevos modelos electrificados y la debilitada demanda en el mercado europeo. Ante esta situación, el director general de Anfac, José López-Tafall, subrayó que las plantas españolas se encuentran en plena fase de transformación. Explicó que se trata de un proceso exigente que genera ajustes

puntuales en la producción, pero que resulta imprescindible para garantizar la competitividad y el futuro del sector. López-Tafall insistió en la necesidad de mantener costes energéticos competitivos, apoyar la innovación y asegurar certidumbre regulatoria, además de impulsar medidas como el Plan Auto+ para reactivar la demanda y acompañar la transición hacia la descarbonización.

El descenso afectó a las principales categorías. Los turismos sufrieron una reducción del 4,3% en junio (163.308 unidades) y acumulan una caída del 2,4% en el semestre. Los vehículos comerciales e industriales experimentaron una baja más acentuada del 7,2% en el mes (41.834 unidades), aunque mantienen un comportamiento acumulado levemente positivo (+0,8%).

Por su parte, las exportaciones se redujeron un 9,6% en junio, con 165.755 unidades enviadas al extranjero, recortando la cuota exportadora al 80,8% de la producción total. En la primera mitad del año, los envíos internacionales cayeron un 3,3%. Europa se mantuvo como el destino principal al concentrar el 91,9% de las ventas exteriores. Francia continuó liderando las

recepciones con 30.044 unidades a pesar de bajar un 10,9%, seguida de Alemania (-0,1%) y el Reino Unido, que registró un notable descenso del 20,8%. Entre los diez principales mercados, solo Polonia, Bélgica y Austria mostraron incrementos, mientras que Turquía sufrió el desplome más acusado (-34,8%).

En contraste con las cifras generales, la fabricación de vehículos propulsados por energías alternativas creció un 24,9% en junio (97.628 unidades), representando ya el 47,6% del total mensual y acumulando un alza del 12,7% en el primer semestre. Destacó especialmente el comportamiento de los eléctricos puros (BEV), que duplicaron su producción mensual (+104,9% hasta las 14.835 unidades) impulsados por el lanzamiento de nuevos modelos, destacando el repunte en los turismos eléctricos (+193,3%).

En cambio, los híbridos enchufables (PHEV) cayeron un 25,6% en el mes. Al sumar ambos tipos (BEV y PHEV), el segmento electrificado creció un 21,4% en junio, aunque acumuló un retroceso del 4,0% en el año. Por último, los híbridos convencionales (HEV) registraron un avance del 26,1%.



REBAJAS
HASTA **50%**

Ahora es el momento de invertir en su negocio

MADRID - BARCELONA - ZARAGOZA - BILBAO - DONOSTIA - VALENCIA - SEVILLA - ALICANTE - VALLADOLID 900 909 080

Ofiprix Muebles de oficina

PROYECTOS GRATUITOS - MONTAJE Y TRANSPORTE GRATUITOS* ENTREGA INMEDIATA - SERVICIO EXPRESS 24 H.



PROYECTO GRATIS

Llámenos y le realizaremos un proyecto de su oficina gratuito y sin compromiso.



OFIPRIX RENTING

NO COMPRE SUS MUEBLES, ALQUÍLELOS

Ahora usted puede alquilar sus muebles y disfrutarlos cómodamente mediante un contrato de arrendamiento.

EL PAÍS

El Gobierno propone a Yolanda Díaz como directora general de la OIT, el organismo de la ONU dedicado al trabajo

La vicepresidenta segunda aspira a desplazar al togolés Gilbert F. Hounbo, acusado por los sindicatos de alinearse con Trump. De ganar, Díaz no tomaría posesión del cargo hasta noviembre de 2027

Emilio Sánchez Hidalgo Madrid - [23 JUL 2026 - 08:46 CEST](#)

El Gobierno propondrá a Yolanda Díaz como directora general de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), según ha podido saber EL PAÍS por fuentes conocedoras de la decisión. La vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo plantará cara a [a Gilbert F. Hounbo](#), que dirige desde 2022 la agencia de la ONU dedicada a las relaciones laborales. Los sindicatos españoles vienen criticando la “[deriva trumpista](#)” del organismo bajo la dirección del togolés, mensaje en el que profundizó Díaz en su última intervención en la sede de la OIT, en Ginebra (Suiza). “La OIT está en crisis y es relevante porque lo que está en juego es su mandato. Si el trabajo no es una mercancía, tampoco puede serlo la organización que representa el trabajo”, [dijo el 9 de junio](#) la vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo.

Cinco días después de esa intervención, [El Confidencial](#) informó de que la vicepresidenta estudiaba plantar cara a Hounbo en la carrera para dirigir la OIT, posibilidad que el ministerio declinó comentar en las semanas posteriores. [Preguntados al respecto](#), los líderes de los principales sindicatos españoles dijeron que no habían pedido a Díaz que se presentase, pero a la vez fuentes de ambas centrales transmitieron que veían a Díaz como una “muy buena opción” para el cargo. De vencer, Díaz sería la primera mujer al frente del organismo y, también, la primera española.

La decisión depende [de 56 votos](#), repartidos en la única agencia tripartita de la ONU entre miembros de gobiernos de 28 países, además de 14 representantes sindicales y otros 14 empresariales. Todos ellos componen el [Consejo de Administración de la OIT](#) y son las personas que elegirán entre Hounbo y Díaz. No se prevé que haya más candidatos, pero aún podría apuntarse algún otro hasta el 14 de agosto, cuando se cierra la posibilidad de presentarse. La elección se decidirá el 16 de noviembre, pero el ganador o ganadora no tomaría posesión del cargo hasta noviembre del año siguiente, en 2027. Si gana, fuentes conocedoras de las intenciones de Díaz indican que se mantendría como vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo hasta entonces.

Otras fuentes al tanto de los intrínquilis de la OIT ven “complicado” que Díaz logre la elección, pero a la vez ven opciones de que lo consiga. Estas fuentes creen que la

EL PAÍS

parte empresarial (14 de 56 votos) no la respaldará, dadas sus posiciones intervencionistas en el mercado laboral, y que sí puede concitar un amplio apoyo entre los sindicatos (otros 14 votos). Otras fuentes subrayan que no todos los representantes de los trabajadores la respaldarán, que algunos se posicionarán con Hougbo, pero que igualmente la parte sindical estaría mayormente a su favor.

Por ello, las fuentes consultadas creen que la decisión dependerá de los países, de los 28 gobiernos con mando en la OIT. Estas fuentes consideran que, pese a que la derecha tiene la primacía política en los gobiernos participantes, Díaz puede arrastrar apoyo europeo, brasileño o chino, entre otros países. Votan Alemania, Bangladés, Barbados, Brasil, Brunéi, Canadá, China, España, Estados Unidos, Rusia, Francia, Gabón, India, Italia, Japón, Libia, Lituania, Malawi, Níger, Omán, Perú, Polonia, Corea del Sur, República Dominicana, Reino Unido, Sudán y Uruguay.

La candidatura de Díaz será la segunda en marcha de un miembro del Gobierno para dirigir un organismo de la ONU, después de que en marzo trascendiese la del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, [Luis Planas](#), como próximo director general de la [Organización de la ONU para la Alimentación y la Agricultura \(FAO\)](#), por sus siglas en inglés).

Noticia completa en [El País](#).

El absentismo laboral en España (ausencias del trabajo retribuidas, estén o no vinculadas a derechos), y muy especialmente el derivado de las bajas laborales, ha dejado de ser una incidencia ordinaria de gestión de personas para convertirse en un factor estructural que condiciona a las personas, la productividad, la competitividad y la capacidad de crecimiento de las empresas. No hablamos de un fenómeno menor. En España, las horas mensuales no trabajadas por incapacidad temporal pasaron de 3,7 horas por trabajador en 2013 a 8,2 horas en 2025. Es decir, se han duplicado con creces en poco más de una década. Representa el 78,1% de todas las horas no trabajadas y remuneradas.

La cuestión, dada su relevancia, está apareciendo recurrentemente en el debate público con posiciones de todo tipo, tanto entre organizaciones empresariales como sindicales, en el ámbito político o en el análisis de políticas públicas, como recientemente ha evaluado la Airef con su *spending review*. Otra cuestión es que esto se traduzca en iniciativas parlamentarias, acuerdos sociales o de la negociación colectiva, porque el problema no es solo para las empresas: lo es para las personas y para la competitividad del país en su conjunto. Por lo tanto, es cuestión de todos.

Para la empresa, cada hora no trabajada obliga a reorganizar turnos, redistribuir cargas, aplazar pedidos, reducir ritmos de producción y asumir costes de sustitución. A menudo, la ausencia de una sola persona puede bloquear una línea de trabajo, alterar la atención al cliente o tensionar a toda la plantilla. Por eso, esas bajas no son solo un coste laboral: son también un coste de oportunidad, de servicio, de calidad y de crecimiento. El coste medio se sitúa alrededor de los 2.459 euros por trabajador y representa de media el 6,6% de los costes laborales.

Para la competitividad, las cifras económicas son suficientemente elocuentes. En España, el coste total estimado de la incapacidad temporal, si se incorporan prestaciones, costes directos empresariales y coste de oportunidad, alcanza los 162.564 millones de euros, equivalente al 10,2% del PIB. Incluso con una estimación más conservadora basada en el coste de sustitución, el impacto se sitúa en 89.046 millones, el 5,6% del PIB. Esta carga resta margen para invertir, innovar, formar, internacionalizarse o mejorar los salarios de manera sostenida.

Pero es que además afecta a la competitividad porque las bajas crecen mucho más que la productividad. Mientras que la economía ha recuperado actividad y empleo, las horas de baja han avanzado a un ritmo muy superior. Entre 2013 y 2024, las horas de incapacidad temporal aumentaron en España un 112,9%, mientras que el PIB lo hizo un 25,1% y la productividad por ocupado disminuyó un 1,8%. Esta divergencia es preocupante: si producimos con más ausencias, más costes y prácticamente la misma productividad –o incluso menos–, la capacidad competitiva de las empresas se deteriora.



GETTY IMAGES

Las bajas laborales, una hipoteca (aún) demasiado silenciosa

Por Josep Ginesta. El sistema sufre una disfunción de gobernanza porque quien prescribe la ausencia médica no asume su coste

Profesor de OBS Business School y secretario general de Pimec

Para las personas es un problema de primer nivel. Inciden en ello las listas de espera, que pueden prolongar procesos que clínicamente podrían resolverse antes, las demoras de diagnóstico y, por lo tanto, el retraso en la recuperación de la salud, el principal e indiscutible objetivo de cualquier persona que esté enferma y de baja laboral. Porque si dudamos de eso, el problema es otro.

Existen factores institucionales que inciden en todo ello. El sistema sufre una disfunción de gobernanza porque quien prescribe la baja no asume su coste, y quien la financia no siempre dispone de capacidad efectiva de seguimiento, información y control. La Airef ha identificado esta lógica de "principal-agente" como una de las debilidades estructurales de la gestión de la prestación de incapacidad temporal, y ello se convierte en un problema de gasto público.



Quien financia la incapacidad temporal no siempre dispone de capacidad efectiva de seguimiento y control

Las causas de todo ello son diversas y no pueden reducirse a una única explicación. Hay factores demográficos, como el envejecimiento de la población ocupada, que alarga la duración de las bajas, especialmente por patologías musculoesqueléticas. Las personas de 55 años o más acumulan una duración media de 82 días, frente a 21 días entre los trabajadores de 16 a 35 años. Pero también destaca la incidencia entre los jóvenes, que son quienes inician más procesos de baja y de menor duración, un fenómeno acelerado en la pospandemia que ha invertido las ratios de mayor incidencia de cohortes de edad. Ahora los más jóvenes sufren más bajas laborales. Hay, además, un aumento muy intenso de las derivadas de salud mental: entre 2017 y 2024 los procesos por enfermedades mentales crecieron un 112,6% frente al 47% del total de procesos, y son los que presentan una mayor duración media, cercana a los 100 días.

Además, las bajas son procíclicas: aumentan cuando mejora el empleo y bajan el paro, pero también debemos relacionarlo con la inversión en salud y especialmente en atención primaria y la presión asistencial que se produce en algunos lugares. Esto obliga a huir de discursos simplistas. La inmensa mayoría de los trabajadores actúa con responsabilidad y la baja es un derecho imprescindible cuando existe enfermedad. Pero precisamente para proteger este derecho hay que gestionarlo mejor, evitar disfunciones y reducir usos inadecuados o duraciones innecesarias.

La respuesta no puede ser solo ajustar mejor derechos y el acceso a ellos, sino

governar mejor el sistema. Hay que aprovechar más la capacidad asistencial de las mutuas colaboradoras de la seguridad social en contingencias comunes, otorgándoles además capacidad de decisión sobre los procesos, con garantías públicas y transparencia; reducir listas de espera en pruebas, diagnósticos y rehabilitación fomentando más y mejor la colaboración pública y privada; crear una plataforma interoperable entre INSS, servicios públicos de salud, mutuas y empresas; impulsar altas parciales, flexibles y reincorporaciones graduales; y dotar a la atención primaria de herramientas y apoyo *inteligente* para evitar que la gestión administrativa de la baja desborde la función clínica.

También es necesario que la negociación colectiva incorpore una mirada responsable: proteger a quien está enfermo, sí, pero evitando incentivos que acaben penalizando la asistencia, la productividad y a los equipos que sostienen la actividad. Y hay que ayudar especialmente a las pymes con protocolos, herramientas de cálculo de costes, prevención adaptada y programas de salud laboral realistas.

El absentismo es hoy una de las principales hipotecas silenciosas de la competitividad española. Si queremos empresas más productivas, salarios más altos y mayor capacidad de crecimiento, la gestión de la incapacidad temporal debe pasar de ser un problema administrativo a una prioridad económica, social y de país. Y sirva de epitafio que los derechos sociales empiezan a perderse cuando no se gestionan adecuadamente, porque pueden acabar siendo inasumibles.

Bolsa & Inversión

Aumenta la inquietud en Oriente Próximo

El petróleo repunta un 30% este mes y amenaza con una inflación más duradera

El Brent escala hasta 95 dólares ante la tensión en Ormuz que ahora se extiende al mar Rojo

Vuelve la presión sobre el BCE, aunque en la reunión de hoy mantendrá los tipos de interés

R. Quevedo / C. García MADRID.

El petróleo mantiene su vertiginosa escalada en Europa, impulsado principalmente por el recrudecimiento del conflicto en Oriente Medio. En apenas tres semanas, su precio ha repuntado un 30%, reavivando el temor a que las presiones inflacionistas persistan durante más tiempo del previsto. Un escenario difícil de imaginar hace menos de un mes, cuando la tregua llevó a los mercados a confiar en que la guerra se acercaba a su fin y el petróleo se relajó hasta los 70 dólares.

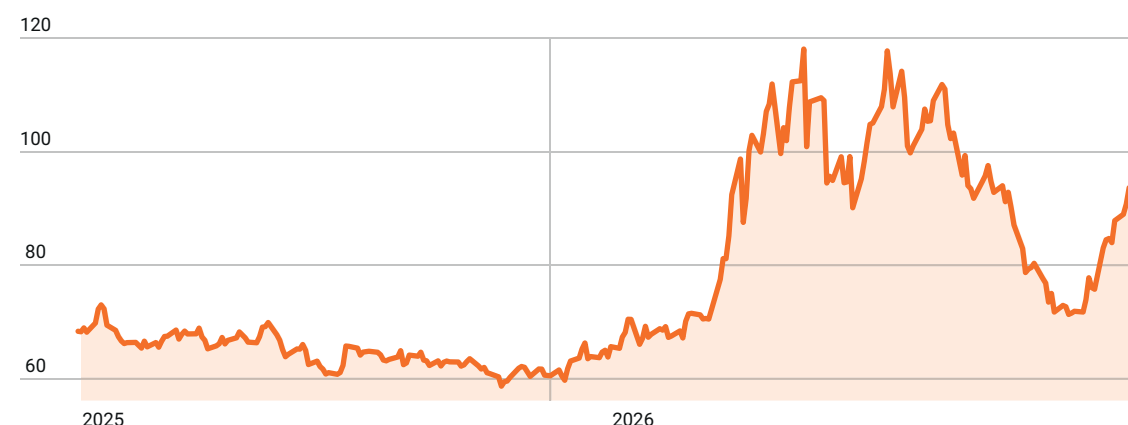
Este miércoles, el Brent prolongó su escalada, con una subida que llegó a superar el 4%, lo que lo llevó incluso a tocar los 95 dólares durante la sesión. El propio Donald Trump aumentó la presión sobre Teherán al advertir que Estados Unidos destruirá un puente o una central eléctrica iraní cada vez que las fuerzas del país disparen contra un buque en el estrecho de Ormuz. La amenaza, lanzada a través de Truth Social, llega tras once noches consecutivas de ataques estadounidenses contra la República Islámica, en una escalada que acerca a ambos países a un conflicto abierto.

A todo ello se suma la amenaza de los rebeldes hutíes de bloquear el tránsito de buques de Arabia Saudí por el mar Rojo, la alternativa que ha encontrado el país para sortear el cierre del estrecho de Ormuz. El propio director ejecutivo de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) alertó el martes de que los retrasos en las exportaciones del golfo Pérsico mantendrán los precios del crudo tensionados más tiempo. Con este panorama como telón de fondo, Goldman Sachs calcula que el Brent podría superar los 120 dólares en el cuarto trimestre si persisten las interrupciones en el estrecho de Ormuz, aunque recalca que no se trata de su escenario central.

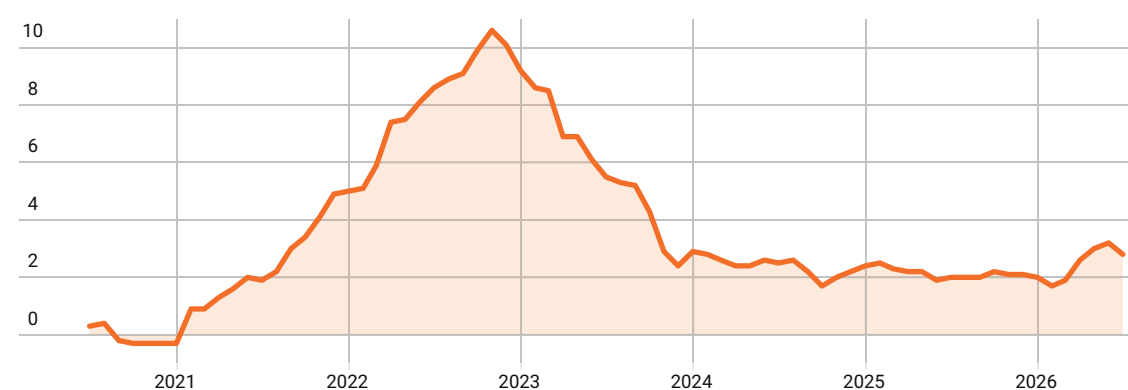
Este nuevo repunte del crudo ha vuelto a activar las alarmas sobre la inflación, que podría ser más persistente de lo esperado en un principio. “La inflación en la zona del euro se ha ralentizado hasta el 2,8%, por debajo de las expectativas, gracias en gran medida a un retroceso temporal de los precios del petróleo. Un respiro bienvenido, pero quizá engañoso: cuando se trata de los costes energéticos, las buenas noticias a veces no duran más que un alto el fuego”, señala Kevin Thozet, miembro del Comité de Inversiones de Carmignac. “El de junio su-

Se acerca de nuevo a los 100 dólares

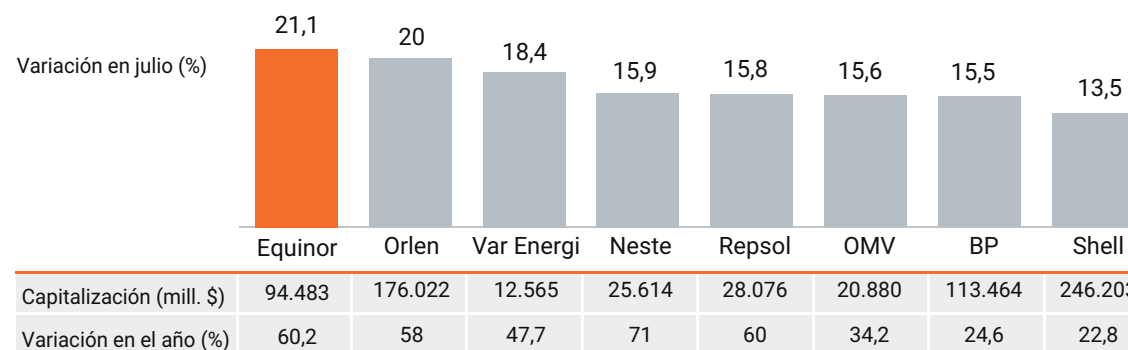
Evolución del precio del Brent, en dólares por barril



Evolución de la inflación en la zona euro, en porcentaje



Rendimiento de las petroleras europeas



Fuente: Bloomberg.

eE

Goldman Sachs no descarta que el Brent bata los 120 dólares si persiste la tensión en Ormuz

puso un respiro temporal frente a las presiones de los precios de la energía. Los mercados, sin embargo, se mantienen cautelosos y siguen descontando una trayectoria de inflación más alta durante más tiempo. Aunque el escenario base

del BCE prevé que la inflación vuelva al 2% en el segundo trimestre de 2027, las expectativas del mercado se mantienen mucho más cerca del escenario adverso de la institución, en el que la inflación se sitúa en torno al 4% a finales de 2026 y principios de 2027”, sostiene.

Si se cumple el guion, el BCE mantendrá los tipos de interés sin cambios este jueves, pero el mercado prevé una nueva subida en septiembre debido, precisamente, a la persistencia de los riesgos inflacionistas por el encarecimiento de la energía. “Si bien la bajada de los precios de la energía desde el punto álgido

de la crisis ha contribuido a aliviar las presiones inflacionistas, el recrudecimiento de las tensiones geopolíticas (...) podría ralentizar el proceso de desinflación previsto”, apunta, también, Josefina Rodríguez, economista en Vanguard.

Casi cinco meses después del estallido de la guerra entre Estados Unidos e Irán, el conflicto continúa marcando la agenda geopolítica, aunque los mercados han exhibido una resistencia mayor de la esperada. Pese a la sucesión de ataques y represalias entre ambos países, las principales bolsas internacionales apenas han acusado el impacto, in-

cluso después de que el presidente estadounidense, Donald Trump, diera oficialmente por terminada la tregua el pasado 8 de julio.

A pesar de que el barril de Brent ha regresado a los 95 dólares, conviene recordar que el crudo europeo llegó a cotizar por encima de los 118 dólares por barril tras avanzar un 63% desde el inicio del conflicto, hasta niveles que no se veían desde 2022. Posteriormente, la relajación de las tensiones en Oriente Medio provocó una corrección cercana al 40%. Pese al fuerte avance de las últimas semanas, el Brent registró un breve paréntesis bajista en las sesiones del 8 y el 9 de julio, en las que acumuló un descenso superior al 2,5%. Las subidas volvieron a imponerse el día 13, después de que Donald Trump anunciase un

El sector energético es el más alcista en bolsa: Neste y Equinor se disparan un 20% en julio

peaje al petróleo que pase por Ormuz. Ese día, el crudo se disparó un 9,6%, su mayor subida diaria desde el 5 de mayo de 2020, jornada en la que avanzó un 13%.

Las petroleras rebotan

El sector energético es el más alcista del Stoxx 600 durante las tres primeras semanas de julio con una amplia ventaja sobre el resto. Su avance mensual supera ya el 9%, casi el doble que el del sector bancario, el segundo más rentable del periodo, con una subida del 4,7%.

Las energéticas nórdicas lideran las subidas del sector en julio. La más alcista es la noruega Equinor, con un aumento del 21,1%. Le siguen de cerca las firmas Orlen y Var Energi con un 20% y un 18,4% respectivamente. Repsol también encabeza las subidas del Ibex 35 en julio, con un avance del 15,8%, que aumenta el marcador anual hasta alcanzar el 60%.

En el cómputo anual, Saipem –subsidiaria de la compañía italiana Eni– se posiciona como la empresa del sector que más sube. Su balance en 2026 supera el 83%. La previamente mencionada Neste y la luxemburguesa Subsea 7 completan el podio de las europeas más alcistas del año.

El último examen del curso político medirá la debilidad del Ejecutivo

PLENO EXTRAORDINARIO/ El Congreso de los Diputados vota hoy de nuevo la senda de déficit y el techo de gasto, las enmiendas del Senado a la pasarela del RETA o la condonación de deuda a las comunidades.

Diego S. Adelantado. Madrid

Después del fracaso parlamentario del pasado martes, 14 de julio, el Gobierno se enfrenta hoy al último examen del Congreso de los Diputados antes de las vacaciones políticas de agosto. La Cámara Baja afronta el segundo pleno extraordinario de julio, denominado de forma coloquial *pleno escoba* por los diversos asuntos que los diputados deberán debatir y votar antes de irse de vacaciones y concluir definitivamente el periodo de sesiones.

En esta ocasión, el pleno del Congreso debate varios temas de suma importancia para los próximos meses. El Ejecutivo ha acelerado su actividad este julio, antes del final del curso político, en previsión de que los próximos meses serán cruciales para definir el destino de la legislatura, con la vista puesta en el horizonte del intenso año electoral de 2027, cuando se celebrarán en España comicios municipales, autonómicos y generales. Del resultado de las próximas votaciones –y, sobre todo, de la capacidad para alcanzar acuerdos con Junts– parece depender la fecha que el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, elegirá para convocar elecciones.

En este complicado juego de ajedrez, la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) es la Reina que podría decantar la partida de uno u otro lado. Por ello, y después de que el Consejo de Ministros aprobase de nuevo el martes la misma senda de estabilidad y el techo de gasto que la Cámara Baja tumbó la semana pasada, Hacienda volverá a someterla a votación antes de seguir avanzando en el proyecto presupuestario.

En el pleno de hoy se debaten y votan otros asuntos de primer nivel, como el segundo decreto de ayudas por la guerra de Irán, el proyecto de ley de condonación de la deuda de las CCAA o las enmiendas del Senado a la ley que regula la pasarela al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) de los profesionales hasta acogidos a mutualidades alternativas de previsión social. También el real decreto de medidas urgentes en materia de jubilación parcial anticipada para el perso-



El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en el Congreso de los Diputados.

nal de las Administraciones Públicas; o el dictamen para facilitar la formación de grupo parlamentario propio en el Congreso de los Diputados.

Senda de estabilidad

El principal asunto del *pleno escoba* de hoy es la votación, en segunda vuelta, de la senda de estabilidad y el techo de gasto que servirá como punto de partida al Gobierno para elaborar los Presupuestos Generales del Estado (PGE) a partir de septiembre. El Consejo de Ministros aprobó de nuevo el martes los mismos objetivos de déficit y el tope de gasto para 2027, después de que el Congreso los tumbase el pasado martes, con los votos en contra de PP, Vox y Junts, la senda de estabilidad.

En concreto, el Ministerio de Hacienda propone un objetivo de déficit del 1,8% para el conjunto del Estado el pró-

ximo año. De esta cifra, 1,5 puntos serían asumidos por la Administración Central; 0,2 puntos por la Seguridad Social; y 0,1 puntos por las comunidades autónomas; mientras que las entidades locales deberían alcanzar la estabilidad presupuestaria. Por su parte, el Ejecutivo proyecta un techo de gasto récord de 226.000 millones de euros –un 6,6% más– pese a que el impulso de los fondos europeos concluirá este año.

Al respecto, y tras el primer fracaso parlamentario, el ministro de Hacienda, Arcadi España, instó ayer, en una entrevista en *RNE*, a los grupos parlamentarios a reflexionar sobre la propuesta. “Sobre todo al PP”, al que acusa de rechazar 5.800 millones de euros de déficit para las comunidades autónomas que gobierna. En cualquier caso, las intenciones del Gobierno pasan por avanzar en la elaboración

de los Presupuestos, incluso si el Congreso vuelve a tumbare hoy la senda de estabilidad.

Decreto anticrisis

En paralelo, el Gobierno somete a convalidación en el Congreso el segundo real decreto de medidas para paliar los efectos del conflicto en Oriente Próximo.

Entre otras medidas, el texto que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 29 de junio recogía nuevas rebajas a los carburantes en sustitución a la anterior reducción temporal en el IVA, que volvió al 21%. En este caso, se aplica una rebaja de 15 céntimos por litro de gasolina y diésel dentro del Impuesto sobre Hidrocarburos, que bajará a diez céntimos en agosto y a cinco en septiembre, antes de caer, previsiblemente, en octubre. Sin embargo, el Gobierno podría verse obligado a ac-

tivar pronto una cláusula que eleve la rebaja a 20 céntimos por litro, debido al encarecimiento de los combustibles tras el final de la tregua entre EEUU e Irán.

Deuda de las CCAA

El Congreso también vota hoy la propuesta definitiva de quita de deuda para las comunidades autónomas de régimen común. El texto, enviado a tramitación parlamentaria por la antecesora de Arcadi España al frente del Ministerio de Hacienda, María Jesús Montero, plantea la condonación de hasta 83.252 millones de euros de la carga de las regiones, lo que les supondría un ahorro de unos 6.700 millones de euros en intereses.

El proyecto de ley cuenta con la negativa de las CCAA gobernadas por el PP, desde donde consideran que se penaliza a las regiones que menos deben. En el aire queda el apoyo de Junts –Cataluña sería la segunda comunidad más beneficiada–, desde donde avanzaron que plantearán enmiendas al texto actual.

Pasarela al RETA

Después de varios meses de tramitación, la pasarela al RETA de los abogados, procuradores, ingenieros, arquitectos y médicos por cuenta propia que hasta ahora cotizaban en mutualidades alternativas a la Seguridad Social previsiblemente se aprueba hoy en el Congreso, tras el debate de las enmiendas aprobadas por el Senado hace unas semanas, las cuales excluyen del trasvase a los cerca de 20.000 jubilados. 100.000 autónomos podrán traspasar los fondos de sus mutualidades al sistema público.

Jubilación anticipada de los funcionarios

Por último, la Cámara Baja debate el real decreto aprobado por el Gobierno para desbloquear la jubilación parcial anticipada del personal laboral de las AAPP, siempre que se cumplan ciertos requisitos de antigüedad y se acojan a una reducción de jornada de entre el 25% y el 75%.

Lecornu avisa de la “grave” situación de la deuda en Francia

Expansión. Madrid

El primer ministro francés, Sébastien Lecornu, alertó ayer de la “preocupante” e incluso “grave” situación de la deuda y el déficit públicos de Francia y defendió la puesta en marcha de reformas estructurales en el próximo proyecto de presupuestos, sin esperar a las elecciones presidenciales previstas para 2027. En una entrevista, Lecornu sostuvo que “no se pueden suspender todas las decisiones hasta 2027” y argumentó que el gobierno tiene la responsabilidad de presentar una hoja de ruta presupuestaria aunque el próximo presidente pueda modificarla tras las elecciones, previstas el 28 de abril y el 2 de mayo.

Reconoció que no es “muy optimista” sobre el cumplimiento de los objetivos de reducción del déficit para 2026 y 2027. En particular, admitió que la meta de situarlo en el 5% el próximo año será difícil de alcanzar debido al impacto de la guerra en Irán sobre los precios de la energía y al incremento del gasto de las Fuerzas Armadas.

Aun así, reiteró su intención de lograr la aprobación de un presupuesto “este invierno”, pese a la ausencia de una mayoría parlamentaria y al contexto preelectoral. En este sentido, advirtió de que quienes bloqueen las cuentas públicas asumirán la responsabilidad de perjudicar el inicio del mandato del próximo presidente. De cara al proyecto presupuestario, el primer ministro apostó por mantener la estabilidad fiscal, descartando subidas de impuestos, aunque se mostró dispuesto a revisar la eficacia de determinadas ventajas fiscales y a reforzar la lucha contra el fraude. En el ámbito del gasto, planteó reducir el reembolso de los medicamentos con un beneficio terapéutico limitado y exigir un mayor esfuerzo económico a quienes adquieran más de 50 cajas de medicamentos al año o acudan al médico más de 25 veces, al tiempo que garantizó la protección de las personas más vulnerables.

Aseguró que el debate presupuestario constituirá “un momento de verdad” para los aspirantes al Eliseo, ya que permitirá distinguir entre quien “quiere realmente gobernar” y quien “simplemente quiere hacer campaña”.