

El ajuste de VW llega a España y amenaza con cerrar la marca Seat

● Aprueba un plan mundial de recorte que reducirá otros 50.000 empleos en el mundo y que deja el aire cuatro fábricas alemanas y el futuro de la enseña Seat ● Apuesta por Cupra, que vende más coches y con más beneficio

FÉLIX CEREZO / CARMEN VALERO
MADRID / BERLÍN

Volkswagen acometerá una nueva y profunda reestructuración que podría suponer la desaparición de alrededor de 50.000 puestos de trabajo en todo el mundo y de la emblemática enseña española Seat. El Consejo de Supervisión del mayor fabricante europeo de automóviles aprobó este jueves por unanimidad el denominado *Plan de Futuro 2030*, con el que la dirección pretende reducir costes y recuperar competitividad ante la presión de los fabricantes chinos, la debilidad de la demanda y la transformación tecnológica del sector.

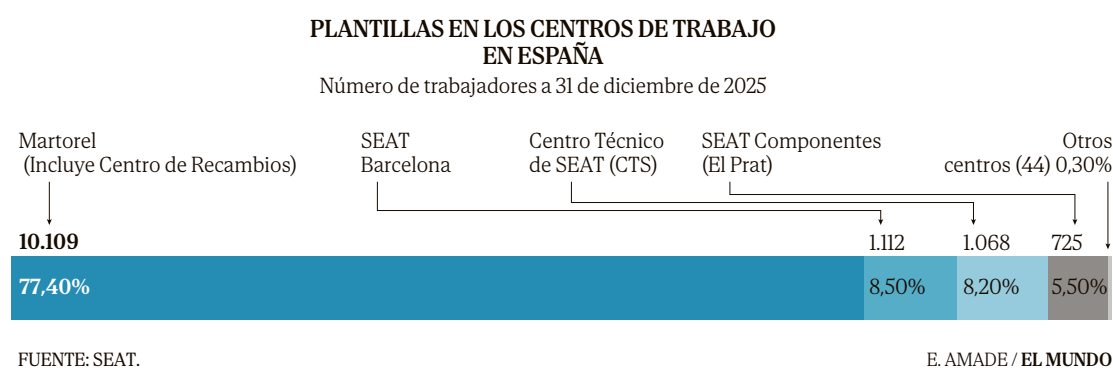
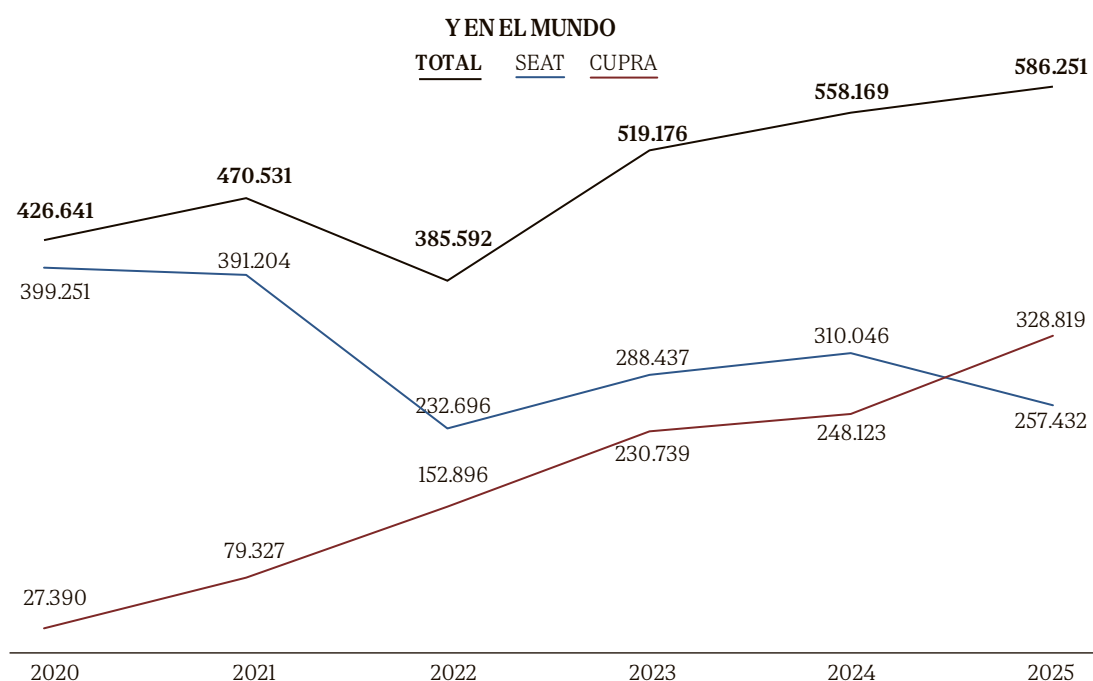
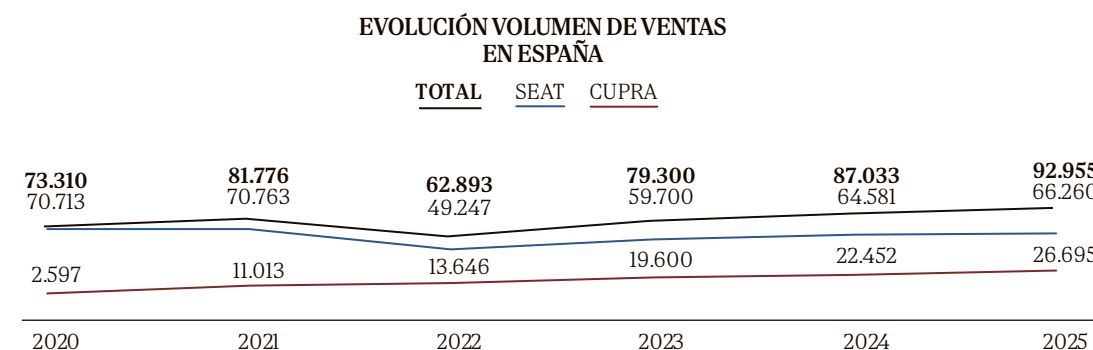
El recorte se sumaría al ajuste de unos 50.000 puestos ya acordado desde finales de 2024 en Volkswagen, Audi, Porsche y la filial de *software* Cariad en Alemania hasta 2030. De ellos, unas 37.000 salidas están ya pactadas. La compañía precisa, sin embargo, que los otros 50.000 empleos ahora en juego no constituyen una cifra cerrada de despidos. Es, según el presidente del grupo, Oliver Blume, una estimación derivada del ahorro que Volkswagen necesita para acercar sus costes a los de sus competidores.

La reestructuración mantiene además la incertidumbre sobre cuatro grandes fábricas alemanas: Emden, Zwickau y Hannover, de Volkswagen, y Neckarsulm, de Audi. La producción actualmente asignada a esas plantas termina progresivamente entre 2031 y 2034 y la dirección admite que por ahora no puede garantizarles nuevos modelos que permitan mantenerlas funcionando de forma competitiva.

Eso no significa que se haya decidido cerrarlas. Este es precisamente uno de los puntos en los que los representantes de los trabajadores han logrado frenar los planes más duros que se habían barajado durante los últimos meses. Volkswagen estudiará usos alternativos para las cuatro plantas y deberá presentar antes de finales de junio de 2027 un concepto para reorganizar de manera sostenible su producción europea.

«El Plan de Futuro crea las condiciones para hacer al Grupo Volkswagen y a sus marcas más eficientes, competitivos y preparados para el futuro», afirmó Blume tras la votación. El consorcio, añadió, invertirá durante los próximos años una cantidad de «tres dígitos de miles de millones» para reforzar sus marcas. La dirección considera la reestructuración imprescindible para garantizar la supervivencia y competitividad del grupo.

El acuerdo pone fin, al menos de momento, a semanas de fuerte en-



MARTORELL, A CUBIERTO

EN 2025. La planta catalana fabricó 470.347 unidades (- 2,4%) de los modelos Seat Arona, Ibiza y León; Cupra Formentor y León y Audi A1, que ya no se monta. Es relativamente moderna (data de 1993) y mucho más barata en costes que una alemana.

FUTURO. Ya hace también los eléctricos Cupra Raval y VW ID. Polo. Pero deberá compensar los Seat, lo que convierte en clave una segunda plataforma para eléctricos más grandes. La capacidad máxima se podría situar en los 600.000 coches.

ha decidido el cierre de ninguna», subrayó el sindicato. La dirección, añadió, tiene ahora que «hacer sus deberes» y encontrar soluciones concretas para los centros amenazados.

El consejo de vigilancia de VW tenía sobre la mesa, además de las salidas, medidas para aligerar costes como la desaparición a partir de 2029 de la marca Seat. «La marca Seat se retirará [dejará de venderse] de forma ordenada y con costes optimizados a más tardar a finales de 2029», reza un documento adelantado ayer por la revista alemana *WirtschaftsWoche*. Según el mismo, la enseña española nacida en 1950 ya no formaría parte del denominado *Objetivo 2030*, el plan con el que el grupo está rediseñando su estructura para los próximos años.

El objetivo es que el grupo reduzca costes y recupere competitividad ante la creciente presión de los nuevos competidores, las dificultades del grupo en China y el deterioro de la rentabilidad de algunas de sus marcas. El informe sostiene que mantener Seat exigiría recursos adicionales que se concentrarían en Cupra. Esta segunda enseña nació en 2018 y es hoy *la gallina de los huevos de oro* dentro de Seat SA. La idea es que llegue a vender por sí sola al menos entre 500.000 y 600.000 coches a medio plazo. En 2025, sumada Seat, fueron más de 585.000 vehículos. Desde la compañía española señalaban a este periódico «no tener constancia de que el futuro de Seat estuviera entre las medidas a debatir».

En el Salón de Múnich de 2023, Thomas Schäfer, que dirige la marca Volkswagen y comanda el grupo de las llamadas Core —donde están también Skoda, Cupra y Seat— dijo sobre la última de ellas que cesarían las inversiones en nuevos automóviles, de modo que quedaría relegada «a soluciones de movilidad urbana y micromovilidad para los jóvenes». Patinetes, ciclomotores o microcoches, como mucho. Para acallar la polémica, se dijo que las palabras de Schäfer habían sido malinterpretadas.

En cambio, tanto este directivo, como Wayne Griffiths —CEO de Seat/Cupra hasta la primavera del año pasado— y su sucesor, Markus Haupt, se han cansado de repetir que «el futuro de la compañía pasa por Cupra», con Seat en un segundo plano, complementando el modelo de negocio, pero sin ningún modelo nuevo en el horizonte y negándole también inversiones en modelos 100% eléctricos que, por precio, se alejan del cliente tradicional de Seat.





Producción de modelos de la marca Seat en la fábrica de la compañía en Martorell (Barcelona). ELENA RAMÓN

Inquietud a pie de fábrica: «Poco a poco han matado una marca histórica»

Los trabajadores creen que «la rentabilidad» de Martorell garantiza su continuidad

GERARD MELGAR MARTORELL «Seat es el corazón de Martorell, no tendría sentido que desaparezca». En la plantilla de la factoría barcelonesa de la empresa automovilística reinaba ayer una mezcla de incertidumbre y desconocimiento ante las informaciones publicadas por la revista económica *WirtschaftsWoche* sobre los planes del Grupo Volkswagen para retirar la marca española Seat en 2029 y centrarse en Cupra, la segunda enseña de SEAT SA. La incertidumbre, más presente en las divisiones de producción y ensamblaje que en otras como el *hub* tecnológico, se dividía entre quienes pedían

«esperar a ver qué sale» en las reuniones del Consejo de Supervisión del gigante alemán [hoy continúan] y quienes no sabían si esa noticia «tiene algo que ver» con el plan de reestructuración que contemplaba la supresión de 100.000 empleos en todo el mundo, 50.000 en Alemania. Los representantes sindicales de Martorell pidieron «tranquilidad» a los trabajadores porque la planta barcelonesa es «rentable» y «está en niveles máximos de producción con 2.500 unidades de vehículos diarias». El presidente del comité de empresa y miembro del consejo de supervisión de VW, Matias Carnero (UGT),

ve «inaceptable» el plan y recuerda que la compañía ha recibido, recientemente, fondos públicos para su proceso de electrificación. «No contemplo que Martorell deje de ser sede de Seat y Cupra», valora Rafa Guerrero, secretario general de CCOO. Con casi 30 años de antigüedad en la compañía automovilística, asegura que «la retirada de la marca no tiene sentido después de tanto tiempo de existencia». «No sé si esta filtración forma parte de la lucha estratégica entre el Grupo y el sindicato IG Metall por los recortes anunciados en Alemania», apunta Guerrero.

«Poco a poco, han ido matando una marca tan histórica como Seat», se queja Alberto Montolío, que pese a su juventud acumula 15 años de trabajo en Martorell. Un proceso que «empezó con el paso a manos alemanas [en 1986 Volkswagen compró una participación mayoritaria]» y ha seguido con «la completa ausencia en estos últimos años de un proyecto de electrificación». Representante de CGT en el comité, Montolío reconoce que en la plantilla «preocupa por el lado emocional y por el impacto social» que se esté hablando del fin Seat. «Hay muchas personas que llevan toda la vi-

da trabajando aquí y que incluso son hijos de ex empleados», apunta.

Aun así, el representante sindical cree que «hay que lanzar un mensaje optimista» porque, de consumarse la noticia, a Martorell llegarán «nuevos modelos y proyectos». «Esta fábrica es de las más rentables de Europa en energía, materiales y manos de obra y estará muy bien posicionada para próximas adjudicaciones», dice.

La incertidumbre también llegó ayer a El Prat de Llobregat, donde se ubica Seat Componentes, el centro especializado en la fabricación de piezas mecánicas y transmisiones para vehículos del Grupo Volkswagen. Un conductor de máquina de esta planta, en la que se fabrican pie-

Los sindicatos critican que VW no haya apostado por electrificar

La plantilla avisa de que el plan tendrá una oposición radical

zas como las cajas de cambios manuales de modelos como el Arona, el Ibiza o el León, subraya que «este tipo de coches con motor pequeño siguen teniendo mucho público».

«Aunque se mantengan la producción y los puestos de trabajo, desaparece la sede de una gran compañía que, pese a ser totalmente controlada por VW, disponía de un elevado grado de autonomía y de un centro de I+D muy reconocido», valora el economista Jordi Alberich, asesor general del Círculo de Economía. «Seat es mucho más que una planta, puede llegar a desarrollar desde cero un nuevo modelo de coche», añade el académico.

Ni el Govern de Salvador Illa ni las patronales catalanas quisieron valorar ayer el plan confidencial de reestructuración de VW hasta que no haya algún anuncio oficial por parte del grupo automovilístico. En un momento en que el presidente de la Generalitat presume de los datos macroeconómicos de la comunidad y del retorno de las sedes corporativas de algunas grandes empresas tras el *procés*, la desaparición del logo de Seat en Barcelona, tras más de 70 años de historia, no resulta menor. El presidente del PP catalán, Alejandro Fernández, lo atribuye a «las consecuencias de una política industrial europea suicida, llena de prejuicios *progres* y que solo beneficia a China». «Nos preocupan muchísimo los miles de puestos de trabajo que pueden perderse», expresó el líder *popular*.

Los representantes de los trabajadores mostraron ayer su escepticismo ante la información publicada por *WirtschaftsWoche*, pero tanto Guerrero como Montolío avisan de que, si es necesario, «habrá una confrontación radical».

El posible adiós de una marca histórica

Empresas & Finanzas

Seat ante su posible final: cuando la rentabilidad pesa más que la memoria

Análisis

Lucas del Barco

Seat es una de esas marcas que forma parte de la memoria de España. Por eso la posibilidad cierta de que Volkswagen decida poner fin a su desarrollo comercial a partir de 2029 no es una noticia empresarial más. Es el posible último capítulo de una historia que comenzó en 1950, que acompañó la transformación económica y social de España y que convirtió nombres como el 600, el Ibiza o el León en algo mucho más grande que simples modelos de automóvil. Durante décadas, decir "Seat" fue, en buena medida, decir "España". Fue hablar de industrialización, de familias que accedían por primera vez a un coche, de carreteras que comenzaban a llenarse, de una clase media que crecía y de una industria que aprendía a competir en Europa. Hoy, paradójicamente, aquella marca que simbolizó durante generaciones el progreso español puede estar acercándose a su final precisamente porque el automóvil europeo ha entrado en una carrera por la supervivencia.

El Grupo Volkswagen estudia concentrar su futuro en Cupra y relegar progresivamente a Seat. Todavía no nos consta que exista una decisión definitiva, pero la hipótesis resulta suficientemente seria como para plantear una pregunta incómoda: ¿qué significa que una marca nacida para motorizar España pueda estar acercándose al final de su recorrido? Seat no es hoy una empresa española independiente en manos españolas. Volkswagen adquirió el 75% de la compañía en 1986, elevó su participación al 99,9 % en 1990 y se convirtió en accionista único en 1994. Desde entonces, forma parte de un gigantesco conglomerado internacional con plena capacidad para decidir dónde coloca sus inversiones, qué marcas impulsa y cuáles considera estratégicas.

La propiedad alemana, sin embargo, nunca ha borrado su significado español. Seat nació en 1950, acompañó la transformación económica y social del país, puso el automóvil al alcance de millones de familias y convirtió modelos como el 600, el Ibiza o el León en símbolos de distintas generaciones. En Martorell se levantó, además, uno de los grandes centros industriales del automóvil europeo.

Por eso duele. Pero precisamente porque duele, conviene mirar las cifras antes de dejarse llevar por la nostalgia. Pero claro, todo buen empresario entiende que perder dinero duele más incluso que dejar de ganarlo.

El argumento empresarial resulta difícil de ignorar. Cupra crece y Seat pierde terreno. En 2025, Seat entregó 257.432 vehículos, un 17% menos que el año anterior. Cupra alcanzó 328.806 unidades, un 32,5% más. La marca nacida en 2018 ha conseguido superar incluso a su matriz histórica en volumen de ventas. La antigua marca de coches asequibles está perdiendo terreno frente a la que nació, paradójicamente, dentro de su propia familia. La ironía es evidente. Seat no parece estar desapareciendo porque nadie quiera sus coches, sino porque Volkswagen considera que puede



Seat 600. EE



Cupra Raval. EE

Volkswagen estudia relegar Seat mientras concentra su futuro en la marca Cupra

obtener más rentabilidad y mayores perspectivas de futuro concentrando sus recursos en otra enseña.

No se trata simplemente de decidir qué logotipo aparece en el frontal de un automóvil. Detrás se encuentra una transformación profunda del sector. La presión de los fabricantes chinos, la transición hacia el coche eléctrico, el encarecimiento de producir en Europa, la necesidad de reducir costes, la batalla por los márgenes y la creciente dificultad de las marcas generalistas para competir en precio sin poner en peligro su rentabilidad.

China ha dejado de ser únicamente el gran fabricante mundial que suministra componentes baratos. Sus marcas están llegando directamente a nuestros mercados con vehículos

competitivos, tecnología eléctrica, enormes capacidades de producción y una velocidad de desarrollo que está obligando a los fabricantes tradicionales a replantearse sus estrategias.

Volkswagen reconoce en sus propios informes la intensificación de la competencia, la presión sobre los precios y la amenaza creciente de los fabricantes chinos, especialmente en el ámbito de los vehículos eléctricos. El mercado chino, además, ha dejado de ser para los fabricantes europeos aquel territorio prácticamente reservado a las grandes marcas occidentales. España está sintiendo esa presión. Durante el primer semestre de 2026, las importaciones de automóviles procedentes de China aumentaron un 51,8%, hasta alcanzar 1.913 millones de euros, mientras el saldo positivo de la balanza comercial española del automóvil se redujo un 84,1%, hasta apenas 501 millones. Las exportaciones crecieron solo un 1,3%, frente a un incremento del 17,8% de las importaciones. No estamos, por tanto, ante una amenaza teórica. Europa, y no solo el grupo Volkswagen, se enfrenta a fabricantes que combinan costes competitivos, escala indus-

trial, tecnología y una creciente experiencia internacional. En este escenario aparece una cuestión que suele quedar oculta tras las cifras de matriculaciones: no importa únicamente cuántos coches vende una marca, sino cuánto dinero gana con cada uno de ellos. Seat sigue teniendo una presencia muy importante. En 2025, España fue precisamente su principal mercado, con 66.260 unidades entregadas, un 2,6 % más. El Ibiza continuó siendo uno de sus grandes pilares comerciales, con 94.832 unidades vendidas en todo el mundo.

Por tanto, hablar de Seat como una marca sin mercado sería sencillamente incorrecto. El problema reside en que una marca generalista necesita vender mucho para compensar unos márgenes relativamente reducidos. Cupra juega con unas reglas diferentes. Su posicionamiento es más elevado, su imagen resulta más aspiracional y sus productos pueden comercializarse con precios superiores. La estrategia permite a Volkswagen intentar conseguir mayores márgenes sin necesidad de competir directamente en el terreno de los vehículos más baratos, precisamente el segmento donde la presión de los fabricantes chinos puede resultar más intensa.

Volkswagen no parece preguntarse qué marca tiene más historia, sino cuál tiene mejores posibilidades de generar rentabilidad durante las próximas décadas. Desde una perspec-

Preservar Martorell será clave si Seat termina desapareciendo

tiva empresarial, la respuesta parece inclinarse hacia Cupra.

¿Es razonable sacrificar Seat para salvar Cupra? Desde el punto de vista financiero, puede serlo. Desde el punto de vista emocional, resulta mucho más difícil. Mantener dos marcas que comparten determinados segmentos, tecnologías, plataformas, componentes y mercados puede tener poco sentido si una de ellas ofrece unas perspectivas de crecimiento claramente superiores.

Pero una marca no es únicamente una cuenta de resultados. También representa conocimiento acumulado, identidad, redes comerciales, relaciones con proveedores, ingeniería, trabajadores y una posición construida durante décadas. En el caso de Seat, además, existe un componente industrial que trasciende a la propia marca. Martorell constituye uno de los grandes activos de la industria automovilística española. La verdadera preocupación, por tanto, no debería centrarse exclusivamente en si desaparece el nombre Seat, sino en qué sucede con la actividad industrial que se ha desarrollado alrededor de él. Si la transformación sirve para mantener Martorell como un centro estratégico, atraer nuevos modelos eléctricos, consolidar la producción de Cupra y preservar el empleo y la red de proveedores, podríamos encontrarnos ante una operación dolorosa, pero industrialmente razonable.

En ese escenario aparecería una paradoja difícil de asumir: Seat podría desaparecer del frontal de los coches sin desaparecer necesariamente de las fábricas, del conocimiento tecnológico, del empleo o de la memoria colectiva. Eso sería muy diferente de cerrar Martorell. Y esa diferencia debería constituir una prioridad absoluta para España. Porque perder una marca sería doloroso; perder una gran industria sería mucho peor.

Economía

El Gobierno aplaza a 2027 la reforma que veta que los pluses se incluyan en el SMI

Los sindicatos acordaron elevar este salario un 3,1% a cambio de que se impulsara este cambio

Los representantes de los trabajadores avisan de que no pactarán otra subida si no se aprueba

Noelia Casado MADRID.

España tiene pendiente trasponer varias directivas en materia laboral, una de ellas es la referida a los salarios mínimos, un borrador que el Ministerio de Trabajo trasladó a los agentes sociales hace casi un año pero que no está previsto que llegue al Consejo de Ministros en el corto plazo. El secretario de Estado de Trabajo, Joaquín Pérez Rey, indicó el martes en rueda de prensa que el texto se encontraba a la espera de “culminen los informes por parte de otros Ministerios y resto de órganos consultivos” para después mandarlo al Consejo de Estado, el órgano que hace apenas unos meses emitió un dictamen rotundo contra el reglamento que quiere hacer digital el registro de jornada.

Se trata de un texto especialmente crítico, en tanto que genera una oposición radical en CEOE y a la par, fue la condición fijada por los sindicatos CCOO y UGT para suscribir el incremento del SMI del 3,1% —a 1.221 euros— a comienzos de año. La propia ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, publicó un vídeo en redes sociales tras la firma del preacuerdo en el que garantizaba a los ciudadanos que “vamos a acabar con una mala praxis empresarial que estaba afectando a vuestros salarios” y que ahora “los trabajadores tendrán las dos cosas, el SMI de 1.221 euros al mes y los complementos que tengan”. Una vez iniciado septiembre, fuentes al tanto del proceso, prevén que el cambio se retrase hasta 2027.

La ministra se refería a las reglas de absorción y compensación de los complementos salariales, que están avaladas por el Tribunal Supremo, pero que no comparten ni Trabajo ni los sindicatos. Estas permiten que las empresas recorten o eliminen los complementos que ya tenían reconocidos sus trabajadores como vía para no tener que incrementar apenas los salarios de sus trabajadores cuando se aprueba un incremento del SMI. De acuerdo con CCOO y UGT, los más afectados son los trabajadores que están inmediatamente por encima de esta referencia y a los que se deja de compensar por tener un trabajo peligroso, contar con idiomas o tener más disponibilidad.

No obstante, esta premisa choca con la pauta marcada por el Estatuto de los Trabajadores en su artículo 27, que regula las revisiones del SMI. “La revisión del salario mínimo no afectará a la estructura ni

Cambio en el paro de los empleados de Gibraltar

El secretario general de CCOO en el Campo de Gibraltar, Manuel Triano, ha enviado un escrito, en representación de su sindicato, para llamar la atención de la ministra de Trabajo y Economía Social, Yolanda Díaz, sobre las repercusiones que la puesta en marcha del nuevo tratado suscrito en relación a Gibraltar, y más concretamente a la “merma de derechos” que este supone para las personas trabajadoras transfronterizas en materia de prestaciones por desempleo. “El nuevo modelo de prestaciones por desempleo para el citado colectivo laboral implica un cambio respecto al que se venía aplicando desde hace décadas, ya que las personas trabajadoras transfronterizas residentes en territorio español venían cobrando el total de sus prestaciones en España” y ahora, comenzarán cobrando la prestación que les corresponda en Gibraltar.

a la cuantía de los salarios profesionales cuando estos, en su conjunto y cómputo anual, fueran superiores a este” establece la normativa laboral. Es por ello que tanto los empresarios como un gran número de expertos en materia laboral han advertido que un cambio en este sentido supondría alterar la estructura de los salarios acordada en los convenios o acuerdos individuales y por tanto, una injerencia en los espacios de negociación que además, se tendría que hacer mediante una ley.

El periodo medio de tramitación de un reglamento de estas características está situado entre cuatro y ocho meses, sin embargo, este tiempo varía sustancialmente en función de la voluntad política y el consenso que reúne cada proyecto dentro del Consejo de Ministros. Es sabido que la patronal que encabeza Antonio Garamendi ha trasladado a Economía los daños que entienden que acarrearía esta iniciativa que entienden que busca modificar el Estatuto de los Trabajadores y que por tanto, excede el ámbito reservado para un real decreto. En su lu-



La ministra de Trabajo, Yolanda Díaz. E. PRESS

gar, entienden que el Gobierno debería impulsar la modificación en una ley que tendría que ser sometida a votación en el Congreso.

A diferencia de lo sucedido con el decreto del registro de jornada, en esta ocasión, Trabajo no ha querido señalar a Economía como el freno que está demorando su tramitación, si bien, la patronal confía en que el vicepresidente primero sea sensible con las preocupaciones que

le han trasladado. El proceso de audiencia pública, en el que todos los interesados pueden enviar aportaciones sobre el borrador elaborado por el ministerio que encabeza Yolanda Díaz concluyó en el mes de marzo, desde entonces los equipos técnicos de los departamentos del Gobierno trabajan en sus comentarios y después, el Consejo de Estado tendría un periodo de hasta dos meses para enviar su dictamen.

Lo habitual es que el proceso de consultas con los agentes sociales sobre la revalorización del SMI comience antes de que termine el año, por lo que ambos procesos se podrían solapar si el trámite interno del Gobierno no se acelera este mismo mes. En los últimos ejercicios, la formalización de esta mesa en la que participan los representantes de los sindicatos y de la patronal se ha retrasado hasta el inicio del año por la presentación del informe que elabora la comisión asesora del SMI. En cualquier caso, los sindicatos consideran que la aprobación previa de esta reforma es una condición para sentarse a hablar de la revalorización de 2027, en la que el Ministerio de Trabajo quiere compensar la subida de precios.

“De no aprobarse el real decreto del SMI que se recogía en el acuerdo que firmó el Presidente del Gobierno para la fijación del SMI de 2026, no pactaremos un próximo SMI” traslada el secretario de Ac-

El texto está a la espera de los informes del Gobierno y pasará al Consejo de Estado

ción Sindical y Transiciones Estratégicas de CCOO, Javier Pacheco, a *elEconomista.es*. El portavoz del sindicato considera que todavía hay tiempo suficiente para hacerlo y que la fase de presentación de informes internos debería concluir cuanto antes, ya que los ministerios afectados por la esta norma tienen el tiempo a su disposición desde el mes de febrero. Una opinión que comparten desde UGT, ya que ambas organizaciones advirtieron antes de verano que dejarían de participar en pactos sociales si después no había ninguna garantía de que se aprueben.

El precedente más cercano es precisamente el también pendiente real decreto para reformar la normativa sobre el registro de la jornada laboral. El Consejo de Estado emitió su dictamen a finales de marzo y pese a la intención de Trabajo de impulsarlo al Consejo de Ministros omitiendo el criterio de este órgano —que es consultivo pero no vinculante—, todavía no ha llegado a la reunión del Gobierno por las discrepancias con Economía.

La eurozona apunta a un avance del PIB “sólido” en el tercer trimestre

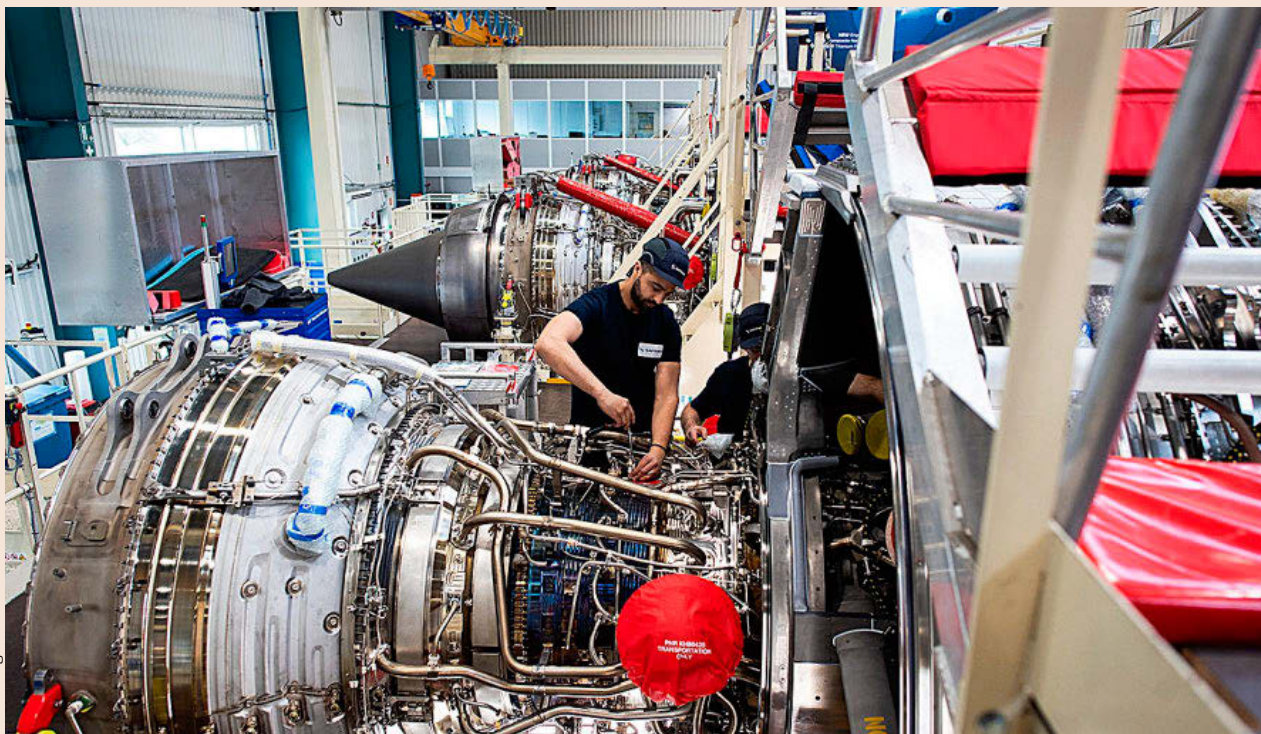
OPTIMISMO/ El Índice de Gestores de Compras (PMI) de la eurozona se sitúa en agosto en su máximo en lo que va de año, un dato liderado por España e Italia y respaldado por las buenas cifras de pedidos.

Pablo Cereza. Madrid

Después de registrar un crecimiento del 0,4% entre abril y junio, la mayor cifra en más de un año, la eurozona se asoma a un “crecimiento sólido” que podría superar esta cota, un avance que estaría liderado por España e Italia. Y ello, a pesar del reinicio de las hostilidades en torno al estrecho de Ormuz que están volviendo a tensar los precios de la energía y amenazan los suministros y la competitividad de las empresas del Viejo Continente; y elevan la incertidumbre, lo que a su vez frena las nuevas contrataciones y las inversiones.

En concreto, el Índice de Gestores de Compras (PMI, por sus siglas en inglés) compuesto de la eurozona se mantuvo en los 52 puntos en agosto, el mismo dato que en julio y el máximo en nueve meses, lo que “sitúa a la eurozona en la senda de un crecimiento sólido para el tercer trimestre”, señala Joe Hayes, economista senior de S&P Global y responsable del informe. Un dato por encima de 50 puntos anticipa un cierto crecimiento económico de cara a los próximos tres meses y la cifra actual apunta a un avance en torno al 0,5% entre el segundo y el tercer trimestre del año.

En opinión de Hayes, este avance se debe a que “el dinamismo de la economía industrial ha cobrado fuerza y el



Tanto la industria como los servicios se encuentran en terreno expansivo.

sector servicios ha superado la debilidad inicial observada tras el aumento de los precios de la energía al comienzo del conflicto bélico en Oriente Próximo”, lo que ha provocado que el empleo en la eurozona crezca por primera vez en lo que va de año, impulsado por el crecimiento “sólido y generalizado” de las ventas de las empresas en este periodo, tanto en el sector manufacturero como en los servicios. Además, el volumen de nuevos pedidos recibidos también creció intensamente

en agosto, lo que augura que la tendencia positiva de la facturación empresarial se mantendrá durante los próximos meses.

Con todo, “cabe destacar que los datos de agosto apuntan a un estancamiento de la tendencia desinflacionista observada desde que los índices de precios del PMI alcanzaron su máxima en mayo”, señala Hayes, debido a que los precios de la energía se han acelerado en las últimas semanas por el recrudecimiento de las tensiones en Oriente

Próximo y la incertidumbre en torno al suministro de petróleo y gas por el estrecho de Ormuz, un alza que ha llegado ya a los costes pagados por las empresas y amenaza con trasladarse a los precios de venta al público. “Teniendo esto en cuenta, [el repunte inflacionario] junto con la resiliencia de la actividad económica que reflejan las últimas cifras, es posible que el Banco Central Europeo considere ahora justificado endurecer su política monetaria en la reunión de la próxima semana”,

lo que afectará al consumo privado y la inversión en los próximos meses.

Con todo, este avance no es nada homogéneo, ya que los países del sur fueron los principales motores del crecimiento. En concreto, el PMI compuesto español quedó en 55,8 puntos, seguido de Italia (53,6 enteros), unas cifras que quedan notablemente por encima de la cota de 50 puntos, seguidas Alemania (51,8) y, ya en terreno contractivo, de Francia (48,5). Si bien la economía germana se anota una

La incertidumbre y el aumento de costes laborales lastran la creación de empleo en España

pequeña mejora de medio punto respecto al último mes, el segundo en positivo, los índices de actividad en el país galo son mucho más desalentadores, ya que Francia no solo encadena su octavo mes consecutivo en contracción, sino que además se anota un retroceso de nueve décimas respecto al mes de julio.

España

Con todo, dentro de España, a pesar de las buenas cifras en términos general, también hay algunas sombras, como es el caso de la incertidumbre, que lastra la creación de empleo. “Un cierto grado de incertidumbre en las perspectivas futuras, especialmente en el ámbito geopolítico, llevó a las empresas a mostrarse un poco cautelosas a la hora de contratar personal adicional”, señala Paul Smith, director de Economía de S&P Global Market y responsable del informe. Así, “aunque se registró un incremento del empleo, el ritmo de crecimiento fue el más bajo de los últimos cuatro meses, ya que algunas empresas mencionaron que no reemplazaron a los empleados que dejaron sus puestos”. Además, “parte de esta reticencia a contratar nuevos empleados podría reflejar también el deseo de utilizar nuevas tecnologías para impulsar la productividad, sobre todo teniendo en cuenta que los costes laborales siguen aumentando, a juzgar por los encuestados”, a lo que hay que sumar “el incremento de los costes y la volatilidad de los mercados energéticos”.

La industria alemana pide volver a la jornada de 40 horas

Expansión. Madrid

Las grandes empresas de la industria de Alemania están presionando para restablecer la jornada laboral de 40 horas semanales en el sector, cuatro décadas después de instituir una jornada de 35 horas, con el argumento de que los costes laborales están mermando la competitividad del país germano.

Los costes laborales en Alemania se sitúan a la cabeza de la Unión Europea con un precio por hora en el sector industrial de 49,50 euros, lo que supone un 47% por encima de la UE, situada en 33,70 euros, y triplicando el coste por

hora de Hungría, que alcanza los 15,60 euros, según los datos recopilados por *Financial Times*.

Según señala un experto al diario británico, “en lo que respecta a los costes laborales, no hablamos de una diferencia del 10% 20% respecto a las economías rivales, sino que, en algunos casos, hablamos de un factor de hasta cuatro veces más”. En su opinión, “antiguamente los elevados costes laborales se veían compensados por otros atractivos de Alemania para los empleadores –como la estabilidad política, una infraestructura sólida, mano de obra

cualificada y densos clústeres industriales–”, algo que ahora no estaría ocurriendo.

El coste unitario por trabajador en Alemania se ha incrementado a un ritmo más elevado desde 2023 que en los años anteriores, según una encuesta del centro de estudios IMK, aunque cabe considerar que la productividad de los trabajadores alemanes se sitúa por encima de

Los ejecutivos achacan su reclamación a la caída de la competitividad

los asalariados de Europa del Este.

En esta línea, importantes ejecutivos de empresas como Mercedes-Benz o del fabricante de herramientas Stihl ya se han manifestado para introducir cambios en la jornada laboral y aumentar las horas semanales por trabajador.

“La mano de obra se ha encarecido demasiado aquí según los estándares internacionales [...]. Deberíamos considerar seriamente la posibilidad de volver a la semana laboral de 40 horas”, sostuvo en este sentido el presidente del consejo de supervi-

sión de Mercedes-Benz, Martin Brudermülle, en declaraciones al diario alemán *Handelsblatt*, para luego añadir que Alemania había perdido su “ventaja de productividad sobre importantes competidores”.

Las peticiones para retomar la jornada de 40 horas semanales llegan en un momento marcado por el inicio de las negociaciones salariales entre la patronal y los sindicatos alemanes previstas para octubre.

La jornada de 35 horas está establecida para una quinta parte de la fuerza laboral del país. En concreto, para los

sectores del automóvil, la ingeniería y la siderúrgica.

Por otra parte, la media de horas trabajadas por semana en Alemania es de 37,8, de tal manera que los ciudadanos germanos se sitúan a la cabeza de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) que menos tiempo pasan en el trabajo, en el dato también influye la cifra de trabajadores a tiempo parcial.

Desde 2018, la producción de la industria alemana ha caído alrededor de un 15% y el empleo se ha reducido algo más del 5%, según los datos recopilados por *FT*.

La Lupa

Marruecos, taller y huerta barata de España difícil de tocar

Por Aurelio Medel. Grandes firmas españolas del automóvil, la confección o el sector agroalimentario tienen allí plantas de suministro y producción

Periodista. Doctor en Ciencias de la Información

La invasión de Ceuta por unas 80.000 personas, mayoritariamente marroquíes, ha generado una crisis social en la ciudad y política en todo el país, cuyo alcance está aún por delimitar. Lo más llamativo de esta crisis es el interés del Gobierno de España en exculpar al Ejecutivo de Marruecos de cualquier participación, por acción u omisión, en una movilización tan masiva y concentrada, algo que choca con el sentido común y que empieza a ser desmentido en informes policiales españoles. Si se admitiera la participación del Gobierno marroquí, el español se vería obligado a tomar medidas de represalia contra el país vecino. El problema está en que la interconexión de los dos países es tan grande que es difícil apretar las tuercas a Marruecos sin hacerse daño a sí mismo.

El lector ha tenido la oportunidad este verano de encontrar análisis políticos que cuestionan el alineamiento internacional de España, a la vez que elogian las habilidades diplomáticas de Marruecos, que se ha convertido en socio principal de Estados Unidos e Israel, dos de las pocas grandes potencias bélicas que no solo amenazan con su arsenal militar, sino que lo usan diariamente en frentes diversos. Sin embargo, se pone poco el foco en la interrelación comercial de España y Marruecos, especialmente en las empresas protagonistas de esos intercambios.

La compraventa de productos entre los dos países ascendió a 22.750 millones de euros el año pasado, con una balanza favorable a España, que vende 1.910 millones más de lo que compra. Sin embargo, estas cifras, que colocan a este país como el principal socio comercial, esconden una interconexión empresarial entre los dos países que es mucho más profunda y que es una de las razones que invitan a ser cuidadosos con las posibles medidas que se puedan adoptar, ya que las represalias contra Marruecos pueden recaer directamente en empresas españolas.

El Gobierno del país vecino asegura que hay 17.000 empresas españolas operando en él, de las que más de 350 cuentan con operaciones permanentes (fábricas, plantaciones, etc.) en sectores muy diversos, según el Icx. Estas compañías producen allí y su principal cliente es la empresa matriz en España, que luego distribuye el producto por sus diferentes mercados del mundo. Los bajos costes laborales y la cercanía hacen de Marruecos un país ideal para grandes y medianas empresas españolas, de manera que, si ahora se tomaran represalias comerciales contra este país, estaríamos dándonos un tiro en el pie.

Marruecos se ha convertido en gran medida en taller de confección y de piezas de automóvil para empresas españolas, así como en la huerta de algunas de las grandes empresas agroalimentarias españolas. Proximidad y bajos costes laborales lo hacen imbatible. El coste real de una hora de trabajo en España está en 26,4 euros, que es más de cinco veces lo que cuesta en Marruecos. Si se mide con el SMI, en España es de 1.424,5 euros, frente a 297 euros en el país vecino.

Marruecos es un país importante para Inditex, ya que es uno de sus 10 clústeres



Puerto Tánger Med en Marruecos. PACO PUENTES

claves de suministro, relevancia que aumentó tras la pandemia, cuando la compañía decidió acercar la producción. Para "garantizar una respuesta ágil y eficaz a la demanda, una parte significativa de nuestras prendas se fabrica en mercados de proximidad como España, Portugal, Marruecos y Turquía", señala en su informe anual de 2025. El gigante mundial de la confección cuenta con 447 fábricas que le suministran desde África, la inmensa mayoría en Marruecos, y que son propiedad de terceros. Otras empresas españolas relevantes de este sector, como El Corte Inglés o Tendam (Cortefiel, Springfield o Women'secret), también tienen a este país como uno de sus talleres.



Los bajos costes laborales y la proximidad convierten al país vecino en un proveedor especialmente competitivo

En el sector del automóvil, las grandes empresas españolas productoras de piezas de automoción se han instalado asimismo allí en gran medida, acompañando a dos de los grandes constructores de autos, como son Renault y Stellantis. Las empresas burgalesas Antolin y Gestamp cuentan con fábricas en Kenitra y Tánger, y CIE Automotive y Fico también son suministradores de piezas de los dos grandes fabricantes. El automóvil es el principal sector exportador de Marruecos, con polos industriales en Tánger y Casablanca, donde se produce y ensambla la gama baja de Renault, y en Kenitra, ciudad costera próxima a Rabat, donde están los centros de Stellantis que producen vehículos pequeños de las marcas Peugeot, Opel, Citroën y Fiat. El Dacia Sandero, del grupo Renault, es la gran estrella. Este modelo es, precisamente, el coche más vendido en España desde 2022 y antes ocupó posiciones altas, y todas las unidades salen de las dos plantas marroquíes. En 2025 se vendieron 38.548 Dacia Sandero en España y en los ocho primeros meses de este año sigue conservando el trono, con 23.769 unidades, por delante del Seat Ibiza, de fabricación local, del que se han vendido 4.000 unidades menos.

Pero hay otros sectores, como la agricultura y la pesca, donde la presencia española es más silenciosa, pero muy importante. Marruecos cuenta con 8,7 millones de hectáreas para uso agrícola, que equivalen al 12,5% del territorio, de las que el 21% son de regadío, la mitad con instalaciones de goteo. Es un sector esencial para el empleo, en un país con una tasa de paro del 13%. Sin embar-

go, la estructura de las explotaciones (muy pequeñas), la baja formación de la mano de obra rural, la mala comercialización, la escasez de financiación y la intervención de los precios, entre otros factores, hacen que su rendimiento sea entre un 30% y un 70% inferior a su potencial, según señala el Icx en su informe país.

En Marruecos están instaladas empresas muy conocidas en España, como Ebro Foods, que cuenta con la mayor fábrica de arroz del país, con una capacidad de 50.000 toneladas al año, o el grupo Borges, que tiene una participación en uno de los mayores envasadores de aceituna de mesa. Pero hay muchas pymes españolas andaluzas y levantinas operando en el sector agrícola. Un ejemplo es la almeriense AgroAtlas, que ha saltado de El Ejido a Agadir, donde cuenta con plantaciones que suman 1.000 hectáreas que surten de verduras a Mercadona o Tesco (Reino Unido). Otro tanto sucede con las murcianas Alicomar, Agrícola Perichán o Agrucapers. Estas compañías han arrastrado a otras empresas españolas expertas en la infraestructura de los cultivos bajo plástico (Criado y López), en frutas y verduras ultracongeladas y logística del frío (Frigodar) o en semillas (Semillas Fitó).

La interconexión económica, además del control de la inmigración o la colaboración en la lucha contra el terrorismo, es una poderosa razón por la que todos los gobiernos de PSOE y PP han contemplado con Marruecos, aunque Pedro Sánchez ha llegado a un nivel que resulta incomprensible.