

Economía

España es la gran economía del euro que más ingresa por no deflactar el IRPF

La falta de actualización de este impuesto aporta el 9% del total que recauda dicho tributo

Solo Chipre supera a nuestro país en cuanto a 'aprovechamiento' del alza fiscal encubierta

I. Flores MADRID.

España es el país de la zona del euro que más exprime a sus contribuyentes aprovechando el impacto de la subida del IPC en los tipos impositivos del Impuesto sobre la Renta. La llamada *progresividad en frío*, o no deflatación de los gravámenes del IRPF —o simplemente alza fiscal encubierta— es la responsable del 9,4% de la recaudación total por año de este tributo directo, con datos cerrados a inicios de 2024. Dentro de la Unión Monetaria, ese porcentaje solo se ve superado por una economía mucho más reducida, como es la propia de Chipre.

Esa es la conclusión a la que llega la que ya es posiblemente la comparativa más exhaustiva, a escala europea, del impacto de la no deflatación de tipos sobre los contribuyentes del Viejo Continente. Más de una veintena de economistas de diferentes nacionalidades participaron en el estudio *Fiscal drag in theory and in practice: a European perspective*, dado a conocer por el Banco de España en la edición de mayo pasado de la *European Economic Review*.

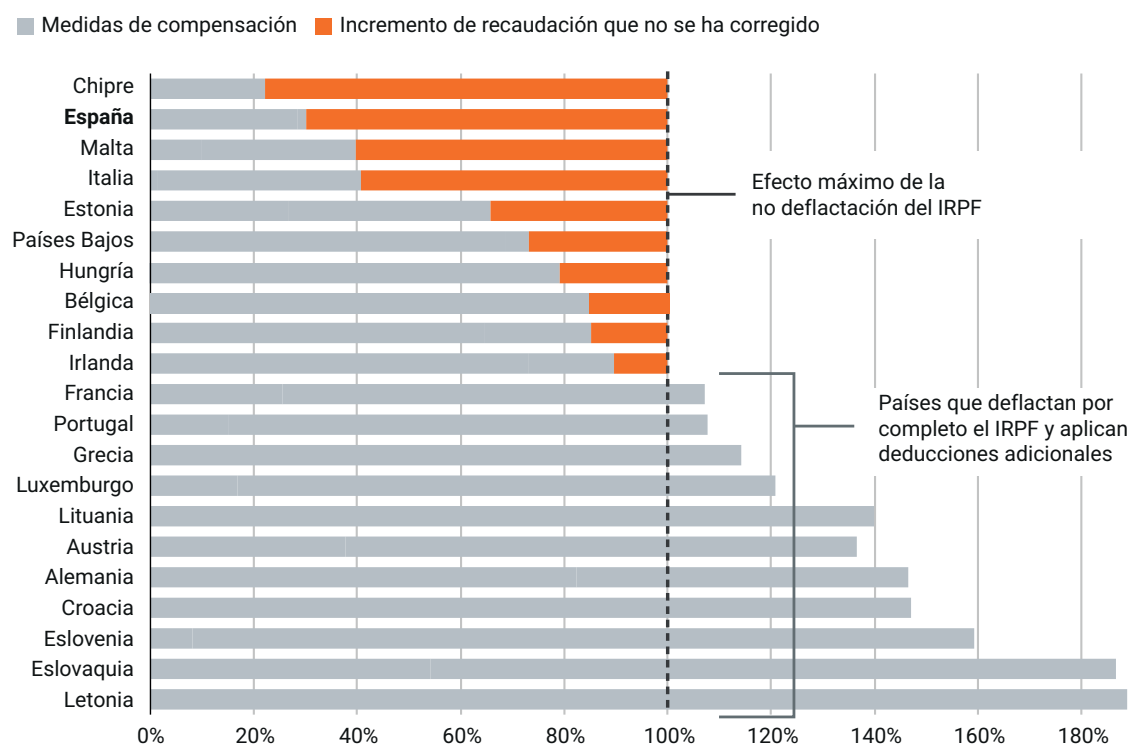
En el amplio panorama que define un conjunto tan nutrido de analistas, se observa una triple división entre los diferentes países, en la que España no sale bien parada. En concreto, figura junto a Malta, Chipre e Italia en el grupo de las economías que han aplicado las medidas deflactoras de menor alcance (capaces de mitigar menos de un 50% de la subida fiscal encubierta propiciada por la inflación).

Acción limitada y discrecional

Además, el informe critica, en lo que a España respecta, que las acciones

Cómo compensan los países el impacto del IPC en la Renta

Parte de la mayor recaudación causada por no actualizar el impuesto con la inflación y los salarios se ha corregido mediante indexación y otras reformas.



Fuente: Banco de España, *Fiscal drag in theory and in practice: A European perspective*.

Países como Alemania toman medidas para neutralizar este efecto por completo

tomadas en ayuda del contribuyente han sido puramente “discrecionales y diseñadas *ad hoc*”, sin que existiera una política explícitamente definida por Hacienda para lograr este objetivo. Cabe señalar que

los mayores avances en este sentido los han dado las comunidades autónomas, en el tramo de los gravámenes de la Renta en los que la ley les reconoce competencia.

El segundo grupo engloba a países como Estonia, Países Bajos, Hungría y Bélgica en los que la compensación es mayor, pero no llega a superar el 80%. En tercer lugar se encuentran Austria, Lituania, Alemania o Luxemburgo en el que no solo se ha neutralizado el 100% del efecto inflacionista sobre los tipos de la Renta, sino que, además, se han dado más pasos, en forma de deduc-

ciones adicionales que han supuesto un alivio incluso mayor en términos fiscales.

En el gráfico adjunto se puede observar que ese grupo que rebasa la barrera de los cien puntos porcentuales es especialmente numeroso, lo que convierte la decisión de no deflactar (o de hacerlo en la menor medida posible), característica de la Hacienda española constituye una *rara avis* a escala comunitaria, con consecuencias, sobre todo, para los contribuyentes en los tramos medios y bajos de ingresos.

Expertos como Josep Ramon Ai-

xelà, responsable de macroeconomía y mercados financieros de la Barcelona Finance School y del Instituto de Estudios Financieros, explican que son esos contribuyentes los más propensos a sufrir un cambio de tramo marginal en el IRPF y que, en parte, esto explica que el crecimiento económico que está viviendo España, siendo una de las grandes economías de la eurozona que más avanza, no llegue del todo a las familias. Es ahí donde radica el crónico problema del lento avance, e incluso estancamiento, del PIB per cápita de nuestro país en relación a otros integrantes de la Unión Europea.

En un reciente informe del Consejo General de Economistas, estos expertos estiman que una renta de

El coste para los contribuyentes españoles puede llegar a los 525 euros cada año

25.000 euros brutos al año paga una media de 256 euros más al año de IRPF al no ajustar el impuesto al aumento de los precios. Por otro lado, aquellas personas físicas que ganan más de 30.000 euros, el montante que tributan de más asciende a 342 euros al año. Finalmente, aquellas personas que ganan 45.000 euros anuales, pagan un exceso de 525 euros.

La otra cara de la moneda la representa el comportamiento de los ingresos del Estado que, en el caso del Impuesto de la Renta, siguen batiendo récord.

Diferente impacto para el bolsillo según la autonomía que se considere

I. F. MADRID.

La potestad que las comunidades autónomas tienen, a la hora de definir el gravamen final que aplican en el tramo autonómico del Impuesto sobre la Renta, supone que la no deflatación del IRPF a escala estatal se vea más o menos limitada según el ámbito que se considere.

La Comunidad de Madrid aplicó un ajuste de esta índole en el año 2023 para hacer frente a las subi-

das salariales que se produjeron como consecuencia de la crisis inflacionaria que produjo la guerra de Ucrania.

Desde entonces, la Hacienda madrileña estableció una norma que actualiza los tramos automáticamente cada año hasta un máximo de un 3,1%. Aparte de actuar contra la *progresividad en frío*, para el año 2027 la Comunidad de Madrid anuncia una rebaja de medio punto en todos los tramos del IRPF, por

lo que el tipo mínimo en la parte autonómica de este impuesto (cedido al 50%) quedaría en un 8% y el máximo estaría en el 20%.

La Rioja estableció una normativa de deflatación automática cuando el IPC interanual de la región del mes de diciembre supere el 3%. Cuando esto suceda, se deflactará “la totalidad del porcentaje de variación del IPC que supere el umbral del 3%”, establece la normativa de ese territorio uniprovincial.

Dentro del régimen foral, tanto Navarra como País Vasco también hicieron sus actualizaciones hasta el año 2024. En concreto, entre un 2,5% y un 3%.

Comunidad Valenciana

Por su parte, aunque no se anuncie como una deflatación, la Generalitat Valenciana dio a conocer a comienzos del pasado verano que para el próximo ejercicio rebajará los tramos autonómicos de este im-

puesto, con la que se beneficiará a 2,7 millones de contribuyentes, la mayoría, en los tramos entre 32.000 y 72.000 euros brutos anuales.

La no deflatación se ha convertido también en un arma de lucha política en el Congreso y en el Senado por parte del Partido Popular. Esta última formación logró incluso que en la Cámara Alta se aprobara una moción para obligar al Gobierno a poner fin a la subida encubierta de impuestos.

ECONOMÍA / POLÍTICA

El gasto en parados se dispara un 22% en cuatro años: más de 2.000 millones al mes

FACTURA PARA EL SEPE/ La mejora de salarios y bases de cotización, la revalorización de la cuantía máxima de la prestación y el acceso de los fijos discontinuos parados impulsan el desembolso. Sin contar la pandemia, es el mayor coste en doce años.

Gonzalo D. Velarde. Madrid

La mejora de los salarios con unas bases de cotización más elevadas, la revalorización de la cuantía máxima fijada por ley y el impacto de los fijos discontinuos inactivos están impulsando el gasto en prestaciones por desempleo paradójicamente en un contexto de reducción del paro. La factura acumulada entre los meses de enero y julio –último dato disponible– asciende a 14.695 millones de euros, lo que supone un gasto medio mensual que supera ligeramente los 2.000 millones. De este modo, en los siete primeros meses del año el Estado ha destinado a prestaciones a parados un 3,8% más que el mismo periodo del pasado ejercicio y un 22% más que hace cuatro años (12.051 millones entre enero y julio de 2022). Sin embargo, las listas del SEPE registraron a cierre de julio 2,31 millones de parados, 93.107 personas menos que en el mismo mes del pasado ejercicio (una caída de casi el 4%) y el nivel más bajo para este periodo de 2007.

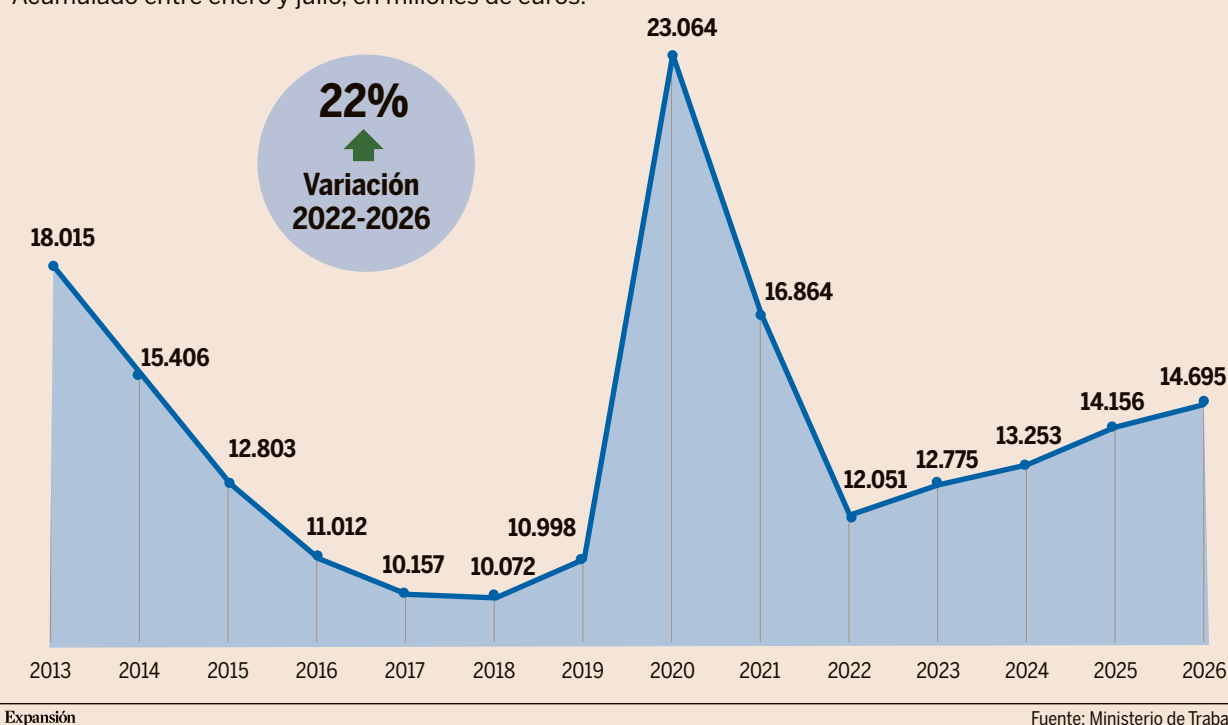
Es decir, la estadística dibuja un escenario de caída del número de parados mientras aumenta la factura de las prestaciones. De hecho, este nivel de desembolso en los primeros siete meses de 2026 es no solo el más elevado desde los exagerados niveles de pandemia, cuando el gasto estuvo altamente afectado por los ERTE especiales por covid –donde los trabajadores afectados tenían derecho a prestación sin consumir paro– llegando a alcanzar los 23.064 millones entre enero y julio de 2020, sino que hay que retroceder a 2014 para observar un nivel de gasto superior (15.406 millones en el periodo observado) si descontamos los episodios extraordinarios de la crisis sanitaria.

Ajeno a la regularización

Según establece la legislación, para tener derecho a la prestación contributiva por desempleo, los trabajadores en edad laboral –mayores de 16 años que no hayan alcanzado la edad ordinaria de jubilación– deben acreditar una cotización mínima de 360 días dentro de los seis años anteriores a la solicitud. Asimismo, es indispensable encontrarse afi-

EVOLUCIÓN DEL GASTO EN PRESTACIONES POR DESEMPLEO

Acumulado entre enero y julio, en millones de euros.



Repunta la factura de los subsidios

Aunque el repunte del gasto en prestaciones por desempleo se debe esencialmente al componente contributivo, también cobran un especial protagonismo los pagos de los subsidios. La prestación contributiva se afianza como la partida de mayor peso en el presupuesto: la inversión en este tramo crece un 38,6%, pasando de 1.063,0 millones de euros al mes en julio de 2022 a

1.473,3 millones de euros (+410,3 millones) en julio de 2026. Por su parte, la partida dedicada a los subsidios por desempleo experimenta un avance del 24,5%, incrementándose desde los 485,8 millones hasta rozar los 605 millones de euros. Por otro lado, el presupuesto de la Renta Activa de Inserción (RAI) prácticamente desaparece al desplomarse un 99,84%, pasando de

48,5 millones a tan solo 76.000 euros en 2026. Asimismo, la partida para el subsidio de los trabajadores eventuales agrarios se reduce un 18,7%, ajustando su factura desde los 46,2 millones hasta los 37,5 millones de euros. Según los datos del SEPE, los ciudadanos con nacionalidad española continúan representando la inmensa mayoría de los beneficiarios (87,2% del total en

julio de 2026), suponiendo el 83,7% de los perceptores de la prestación contributiva y el 91% en el caso de los subsidios. Entre los extranjeros, Marruecos (52.670 beneficiarios; 22,2%) y Rumanía (43.567; 18,4%) ocupan el primer y segundo lugar del total, seguidos por Colombia (14.662; 6,2%), Italia (12.199; 5,1%) y Venezuela (9.784; 4,1%).

liado y en alta (o situación asimilada) en la Seguridad Social y figurar formalmente inscrito como demandante de empleo. También exige hallarse en situación legal de desempleo –escenario que incluye a los afectados por un ERTE– y no percibir de forma simultánea ninguna pensión pública de la Seguridad Social que sea incompatible con la actividad laboral.

Con estos requisitos, uno de los elementos que por el momento están descartados como causa del incremento de la factura es el impacto del proceso extraordinario de regularización de inmigrantes, que

estuvo en vigor entre el 15 de abril y 31 de junio de este año, al que se acogieron 1,17 millones de personas.

Aunque el Ministerio de Trabajo reconoce que desde que se puso en marcha la regularización cerca de 40.000 personas han causado alta en el SEPE, recuerdan que estas no han tenido tiempo material para consagrar el derecho a prestación contributiva ni tampoco para el subsidio. Para poder acceder a esta renta asistencial se exige estar inscrito como demandante de empleo, carecer de rentas superiores al 75% del salario mínimo y haber cotizado al me-

nos 3 meses (con cargas familiares) o 6 meses (sin ellas).

El Ministerio de Trabajo sí señala, no obstante, que los efectos de la absorción del colectivo operarán aún durante varios meses a medida que se vayan admitiendo los expedientes, momento en que las personas ya reciben los permisos de trabajo.

En cambio, una de las causas que sí apunta directamente a este aumento de la factura del 22% en cuatro años es el incremento de las cuantías. Este año, la prestación contributiva se sitúa en 1.225 euros al mes sin hijos a cargo, 1.400 euros con un hijo, y 1.575 eu-

ros con dos o más hijos a cargo. Respecto a 2022, todas estas cuantías han experimentado un incremento del 3,6%. Además, como se ha mencionado, la otra parte del motivo asociado a la revalorización es al parte de la mejora de los salarios y de las bases que dan derecho a una mayor cuantía (el importe de la prestación parte del 70% de la base reguladora durante los primeros 180 días y el 60% a partir del día 181, sin poder superarse los máximos). Así, mientras que la cuantía media en 2022 se situaba en 862,3 euros mensuales, esta ascendía en junio de este año a los 1.000 euros, lo

Las estadísticas sitúan en cerca de 884.323 los fijos discontinuos que están inactivos

que supone un incremento del 16% (137,7 euros más).

Los fijos discontinuos

En este punto, para aproximar el impacto de los fijos discontinuos inactivos sobre la factura de las prestaciones por desempleo, cabe recordar que estos trabajadores que interrumpen su trabajo tienen la peculiaridad que no aparecen como afiliados a la Seguridad Social pero tampoco se suman al paro. Sin embargo, tienen derecho a cobrar la prestación por desempleo. Esta condición hace que puedan cobrar el paro, sin aparecer como tal en las listas del SEPE.

Entre julio de 2022 y 2026, el total de beneficiarios de prestaciones por desempleo ha aumentado un 5,6%, pasando de 1,75 millones a 1,85 millones personas (un incremento de 98.767 beneficiarios). Este crecimiento está impulsado principalmente por la prestación contributiva, que registró un notable aumento del 21% (+170.269 personas) al subir de 810.390 a 980.659 perceptores; mientras que los beneficiarios del subsidio experimental aumentaron una subida más moderada del 7% (+53.667 personas), pasando de 758.439 en 2022 a 812.116 en 2026. Por lo que buena parte del incremento del volumen de beneficiarios de la prestación contributiva responde al acceso de estos fijos discontinuos parados.

Aunque no existe una estadística de este universo de trabajadores, que no aparecen ni como empleados ni como parados, las cifras más aproximadas las ofrecen los demandantes de empleo con relación laboral una vez descontados los trabajadores en ERTE. Según Randstad este dato sitúa a los fijos discontinuos parados en 884.323 personas –si se suman al paro registrado, elevaría la cifra de lo que se denomina el desempleo efectivo a los 3,2 millones en agosto de 2026–.



Coches nuevos, en los exteriores de la planta de Zwickau. GETTY

Volkswagen fía su supervivencia a ganar el doble por cada coche

La compañía intenta crecer en mercados como India para resarcir la caída china

MANU GRANDA
Madrid

En la noche del jueves, el grupo Volkswagen anunció la que promete que será "la transformación estratégica más profunda de su historia". Una hoja de ruta, denominada Plan Futuro 2030, que pretende adaptar al gigante automovilístico a una nueva realidad en la que los fabricantes chinos dominan de cabo a rabo la cadena de valor del vehículo eléctrico y se han lanzado a exportar sus productos a casi todo el mundo. Dicho plan busca aumentar

de forma sensible los márgenes de ganancia por cada venta del grupo hasta el 9%, más del doble que el 3,8% que registró en el primer semestre de este año. Para ello, Volkswagen aligerará su estructura de costes: pasará de una capacidad productiva de 12 millones de coches anuales a nueve millones. Conllevará el cierre de plantas, cuatro de ellas en Alemania (el consorcio ha asegurado que se le están buscando usos alternativos) y una reducción adicional de empleo a la ya anunciada previamente de 50.000 trabajadores hasta 2030 —desde 2024 acumula un ajuste ya de 100.000 empleos—.

Si bien se trata de un severo recorte, es menor al esperado, después de que en junio se filtrara a la prensa alemana que este ajuste extra sería de 100.000 puestos de trabajo, algo que finalmente

se ha reducido a la mitad. "Parece más bien un acuerdo de mínimos que una reestructuración de mayor calado", apuntaban fuentes internas de la compañía a este periódico poco después de conocerse el documento. Otras voces del mercado celebran el pacto del Consejo de Supervisión, en el que están presentes accionistas y sindicatos: "Es un plan ambicioso, pero no es descabellado pensar que puedan alcanzar ese 9% de rentabilidad sobre ventas con semejante ajuste. Podrían incluso haber apuntado a doble dígito", explican.

Un aspecto llamativo del comunicado difundido el jueves es el escueto párrafo que Volkswagen dedicó a China, el mayor mercado de la compañía, pero en el que no para de perder ventas desde 2019. "El grupo se está adaptando a las nuevas previsio-

nes de crecimiento del mercado automovilístico chino y está expandiendo su negocio de exportación hacia el sur global". En dicha expansión a nuevos mercados, Volkswagen ha puesto el foco particularmente en India, apuntan fuentes cercanas a la compañía. Se trataría de un mercado con un gran potencial de crecimiento, ya que Volkswagen tiene una escasa presencia allí, pero en auge: en 2025, vendió en el país poco más de 115.000 unidades, un 34,9% más que en el ejercicio precedente.

"Es el único país que puede ofrecer, en términos de volumen, las ventas perdidas en China", argumentan otros expertos consultados que, sin embargo, apuntan a que Volkswagen no tiene la cartera de producto adecuada para crecer de forma rápida en el subcontinente indio. "A corto plazo no veo que pueda crecer mucho, el mercado sigue siendo grande, pero poco maduro. Ahí necesitan vender coches pequeños, algo que sí tienen, por ejemplo, las japonesas. Por su parte, en China seguirán peleando, pero de forma distinta, adaptando su estructura de coste para que aún vendiendo menos puedan ganar más por unidad", argumentan estas fuentes.

El grupo Volkswagen es un fabricante muy expuesto al mercado chino por las décadas de dominio que ostentó allí gracias al vehículo de combustión. Esa tecnología le permitió ser líder con holgura, pero desde la pandemia su preponderancia ha ido menguando de forma escalonada hasta la situación actual, en la que ya es el tercer fabricante del país, por detrás de BYD y Geely. Solo logra mantener el podio gracias, precisamente, a liderar en ventas de coches de combustión.

En las cuentas de resultados de la compañía se ve claramente esta caída constante desde 2019. Ese año, el grupo alemán vendió 4,23 millones de coches y furgonetas en China, el 39,4% de las matriculaciones de la compañía en todo el mundo. En 2025, las entregas de Volkswagen en ese país cayeron a 2,69 millones, con

una cuota sobre las ventas totales del grupo del 31%. Esto supone una pérdida de 1,54 millones de ventas con respecto a la prepanemia. El retroceso en China se ha acelerado especialmente en el primer semestre de 2026: las ventas de Volkswagen cayeron allí un 26% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, dejando la cuota del gigante asiático dentro de todas las matriculaciones del grupo en el mundo en el 24%. Representa una caída de 15 puntos porcentuales respecto a 2019.

Todo ello a pesar de los esfuerzos de la empresa por lanzar nuevos productos para ese mercado. En abril de este año, Volkswagen anunció la mayor ofensiva de su historia en China,

La empresa ha perdido 1,54 millones de ventas anuales en China en seis años

El consorcio pasará de montar 12 millones de unidades al año a nueve millones

con el lanzamiento de 50 vehículos electrificados (incluyendo híbridos enchufables y eléctricos puros) hasta 2030, de los cuales 20 estarán disponibles desde este mismo año. "Nuestra estrategia 'en China, para China' [lo que vende allí, lo produce allí] ya está tomando forma. En tan solo 36 meses, el grupo ha desarrollado una gama completamente nueva de vehículos eléctricos inteligentes en China", celebró Ralf Brandstätter, presidente y director general del grupo en el país durante el Salón del Automóvil de Pekín acontecido en primavera. En ese campo, en el del vehículo eléctrico, lo tendrá más que difícil. Según datos de la consultora Automobility, nueve de los diez mayores vendedores de coches eléctricos del país son chinos: solo Tesla se cuela en la séptima posición.

ANDREU MISSÉ

Pobre economía cotidiana

En medio de las grandes cifras económicas, que incluyen las astronómicas ganancias de tecnológicas, petroleras y bancos, tropezamos con la pobre realidad de la vida cotidiana. Este septiembre la vuelta al cole supondrá un difícil comienzo de curso para 1,2 millones de niños pobres que no contarán con la beca comedor. La Fundación Educación y Cooperación (Educo), con más de 30 años dedicada a la defensa de los derechos de la infancia, proporciona una radiografía inquietante de este aspecto de la economía más a ras del suelo: en España más de 2,2 millones de niños, niñas y adolescentes que van a la escuela están en riesgo de pobreza o exclusión, pero las becas y ayudas

al comedor escolar solo llegan a 981.000, según la directora general de la fundación Pilar Orenes. Según esta ONG, en el último curso la inversión en becas alcanzó los 659,4 millones de euros, un 2,6% más que el año anterior. Educo reivindica que el comedor sea universal y gratuito para todo el alumnado. Según la ONG esta propuesta supondría un coste de unos 6.166 millones de euros por curso, lo que representa el 0,37% del Producto Interior Bruto (PIB) de España. Una cifra realmente elevada, pero no imposible. España invierte en educación pública el 4,34% del PIB y con la mencionada ayuda a la infancia se elevaría hasta el 4,71%. Una cuantía muy inferior a la que destinan Suecia y Finlandia a educación, el 6,9% y 6,3% res-

pectivamente. Ambos países garantizan el comedor escolar en las etapas obligatorias.

Claro que Suecia y Finlandia disponen de muchos más recursos entre otras cosas porque el peso de los impuestos y las cotizaciones sociales representa más del 42% de su economía, mientras que en España es del 37%, según Eurostat. En este país, cada vez que el Gobierno de coalición progresista establece o intenta fijar impuestos a las disparadas ganancias de las petroleras y bancos tropieza con la resistencia feroz de estas compañías en el Congreso y en los tribunales, donde salvan buena parte de sus intereses.

El riesgo de pobreza o exclusión, que afecta a un tercio de los niños y adolescen-

tes, según Unicef, tiene un impacto grave en la alimentación. Cerca de 450.000 niños no pueden consumir carne, pescado o proteínas equivalentes, según el INE. Más allá del impacto humano, el Consejo Económico y Social estima que la pobreza infantil supone unas pérdidas anuales de 63.000 millones de euros (5,1 % del PIB). Su presidente, el catedrático Antón Costas, aboga por la instauración de una prestación universal por crianza para complementar los costes de educación, alimentación, vivienda y cuidados.

La batalla inmediata está en los próximos presupuestos. La ministra de Juventud e Infancia, Sira Rego, ha propuesto que las cuentas públicas de 2027 incluyan una prestación universal por crianza de 200 euros mensuales. Pablo Bustinduy, ministro de Derechos Sociales, aseguró el mes pasado en este periódico que la prestación universal por crianza "va a ser una realidad en España". Pero los presupuestos tienen muchos y poderosos enemigos.

La tarifa regulada de la luz anota precios negativos por 9 horas este fin de semana

Es la primera vez que el sistema, con ocho millones de beneficiarios, paga por consumir

N.C. MADRID.

El mercado eléctrico ha presentado este fin de semana una anomalía: los precios de la tarifa regulada han alcanzado valores negativos por primera vez, lo que en la práctica significa que el sistema ha llegado a pagar a los beneficiarios de esta tarifa por consumir luz durante algunas de las horas centrales del sábado y el domingo. No obstante, la previsión es que este hito apenas tenga impacto real en su factura.

Esta tarifa, a la que se acogen unos ocho millones de consumidores, se denomina PVPC (Precio Voluntario para el Pequeño Consumidor) y está regulada por el Estado. A diferencia de las opciones diseñadas por las comercializadoras, no tiene un precio fijo, sino que el precio de la luz se calcula cada hora en función del nivel de producción y de demanda. De esta manera, el coste de la electricidad puede experimentar importantes diferencias a lo largo de una misma jornada.

También es la tarifa a través de la que se accede al bono social eléctrico, por lo que es a la que se encuentran ligados los hogares considerados como más vulnerables.



Contadores de luz. EP

El precio por hora nunca se había situado por debajo del cero, hasta este fin de semana. En concreto, este fenómeno se registró entre las 12:00 y las 16:00 horas del sábado y las 11:00 y las 16:00 horas del domingo y el precio más bajo (−0,00152 €/kWh) se anotó en la primera jornada del fin de semana.

Los expertos explican que esto se debe al método con el que se calculan estos precios desde el año 2024,

cuando se decidieron incorporar precios de mercado a plazos (futuros) para reducir parte de la volatilidad del mercado mayorista. Un componente que se conoce como término de ajuste de mercado a plazo. Al atenuarse estos cambios, se hizo más complicado que el precio hora pasase a ser negativo, mientras que el del mercado mayorista ya demostró este comportamiento por primera vez en el año 2024.

Con todo, este fin de semana concurren una serie de factores que llevaron durante unas pocas horas el precio de la tarifa regulada a valores negativos. Estos son una gran producción de energía solar durante las horas centrales del día, un nivel de oferta que superaba con creces al de la demanda y una caída del precio del mercado diario que no llegaron a compensar los futuros, que también anticipaban valores

más bajos que los ya reducidos por el impulso de la energía solar.

Se trata de un hecho destacable por ser la primera vez que ocurre, si bien, su efecto será muy limitado en la factura a la que tendrán que hacer frente los consumidores que están sujetos a la tarifa regulada, debido al precio alcanzado en las más de 20 horas de cada día en las que los precios se situaron en valores positivos. En el caso de este domingo, el precio se mantuvo por debajo de cero durante cuatro horas pero ascendió a 0,30 €/kWh a las 21:00 horas, tramo de mayor consumo de los hogares.

Además, la cantidad abonada por los hogares no se corresponde solo con el coste de la energía marca-

Este fenómeno apenas tendrá efectos en la factura de los hogares afectados

do por este precio hora, sino que se añaden peajes, cargos y costes de comercialización, el término de potencia, el alquiler del contador y los impuestos. De modo que durante estas horas solo uno de los componentes de la factura llegó a cifras negativas, mientras que el resto mantuvieron su evolución por encima del cero. Por ello, que el precio horario de la energía sea negativo no garantiza un ahorro importante.

Foment muestra su respaldo a Seat y reclama la continuidad industrial de la fábrica de Martorell

La patronal considera prioritario que los planes de Volkswagen consoliden su actividad en Cataluña

elEconomista.es MADRID.

La patronal catalana Foment del Treball muestra su “pleno apoyo” a Seat tras la incertidumbre generada por la estrategia de futuro del grupo Volkswagen, matriz de la marca española de automoción. En un comunicado, Foment trasladó su solidaridad a los trabajadores y la dirección de Seat y ha reivindicado el legado industrial de la empresa.

“La compañía automovilística ha formado parte del corazón industrial catalán desde 1950 y ha sido Barcelona la ciudad que la ha visto nacer y crecer. La relación de SEAT SA con Cataluña no solo es histórica, sino también de referencia y cargada de futuro. La marca SEAT forma parte de nuestro patrimonio industrial. Y SEAT SA, Martorell y su capacidad para fabricar vehículos deben seguir formando parte del futuro industrial de Cataluña”, expresó la organización empresarial integrada en CEOE.

Por otro lado, la patronal liderada por Josep Sánchez Llibre ha valorado el “mensaje de confianza transmitido por la dirección de SEAT SA y Grupo Volkswagen —especialmente Markus Haupt y Oliver Blume— sobre el futuro de la compañía y su capacidad industrial, así como las manifestaciones de Matías Carnero, presidente del Comité Interc centros de SEAT SA y miembro del Consejo de Supervisión de Volkswagen AG”.

Continuidad industrial

En otro orden de cosas, Foment ve “imprescindible” diferenciar el futuro comercial de la marca Seat de la continuidad de la actividad en las fábricas de Martorell, El Prat de Llobregat y Barcelona.

Hoy, la plataforma industrial de Seat da empleo directo a más de 13.000 profesionales y sus plantas alimentan un importante circuito de proveedores y empresas auxiliares.



El presidente de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre. EP

“Cualquier transformación estratégica del Grupo Volkswagen debe tener como objetivo reforzar el papel industrial de SEAT SA dentro del grupo y preservar su capacidad para generar empleo, inversión, innovación y actividad económica en Cataluña”, ha observado la organización.

“En este sentido, la patronal espera que las nuevas responsabilidades industriales permitan consolidar y ampliar el empleo durante los próximos años”, ha añadido, en alusión a los potenciales nuevos modelos eléctricos que podrían ensamblarse en Martorell.

De hecho, Seat ha protagonizado en los últimos años una de las transformaciones industriales más profundas de su historia. El proyecto Future: Fast Forward movilizará una inversión total de 10.000 millones de euros para acelerar la electrificación de la automoción en España. El Cupra Raval es el primer proyecto materializado a raíz de esta estrategia.

“Este esfuerzo inversor, junto con las inversiones realizadas en Martorell, constituye una apuesta a largo plazo que debe tener continuidad y permitir situar a Cataluña en el centro de la nueva industria europea del automóvil”, concluye Foment en su comunicado.

Empresas & Finanzas



Sede de Indra en Alcobendas (Madrid). LYDIA MAHIQUES

Indra cifra en 1.500 millones el impacto de su futuro centro de defensa en Madrid

La Comunidad le ha otorgado la aprobación inicial y se encuentra en fase de alegaciones

Nacho Martín MADRID.

El macrocomplejo de defensa que Indra construirá entre Torrejón de Ardoz y Paracuellos del Jarama (Madrid) generará un impacto económico en la región de 1.500 millones de euros, según estimaciones de la compañía, considerando conjuntamente las labores de urbanización, construcción y funcionamiento a pleno rendimiento de las instalaciones planeadas. El proyecto ha recibido la aprobación inicial por parte de la Comunidad de Madrid, y el plazo para presentar alegaciones está abierto hasta el próximo 30 de septiembre.

Según documentación aportada por la propia tecnológica, el llamado 'Indra Technologic Hub' obtuvo la declaración de interés regional y utilidad pública por parte de la Comunidad de Madrid el 7 de febrero de 2025 "por la relevante creación

de empleo que supone, por la inversión que comporta, y, en suma, por la consiguiente creación de riqueza para la Comunidad de Madrid que la ejecución del referido proyecto conllevaría". Como contó este medio, algunos vecinos de la zona estaban retrasando la iniciativa por su negativa a vender a la empresa algunas pequeñas parcelas.

Las cifras son de gran escala, con una inversión total estimada de 355,5 millones de euros, de los cuales unos 215 millones de euros se destinarán directamente a los trabajos físicos de urbanización y edificación de las parcelas. Cabe recordar que el centro tecnológico es uno de los planes prioritarios en los que Indra planea ejecutar la financiación de 385 millones de euros que recibió el año pasado por parte del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que fue la mayor dotación de la entidad presidida por Nadia Calviño en España

El proyecto fue declarado de interés regional y utilidad pública por su impacto previsto

hasta la fecha.

Está previsto que la infraestructura se asiente sobre una superficie total de 77,6 hectáreas, repartidas entre los términos municipales de Torrejón de Ardoz, con unas 62 hectáreas, y Paracuellos de Jarama, con 15,5 hectáreas. Actualmente, el modelo operativo de Indra se encuentra fragmentado en ocho centros de trabajo distintos en la Comunidad de Madrid, una dispersión que la documentación técnica tacha de "ineficiente" y que, para la compañía, "limita la capacidad para invertir en

nuevas tecnologías de última generación". Por eso la idea es aglutinar la mayoría de esas plantas bajo un mismo techo, un proyecto que comenzó a cocinar la anterior junta directiva de Indra, con José Vicente de los Mozos, el anterior CEO, al frente.

Además del impacto tecnológico, el proyecto actuará como un motor de empleo, estimándose la creación de más de 3.000 empleos directos equivalentes a tiempo completo durante las fases de urbanización y edificación. En su fase operativa, cuando las instalaciones alcancen su máximo rendimiento, se prevé el sostenimiento de más de 15.000 puestos de trabajo totales si se suman los efectos directos, indirectos e inducidos de la actividad.

Obras para los accesos

Para viabilizar este flujo de personal y mercancías, el estudio presen-

tado por Indra propone obras de adaptación en la red de carreteras circundante para contar con dos principales accesos por carretera. El primero se situará al norte del complejo y partirá de un nuevo enlace con la M-115. Desde este punto, un vial público distribuirá el tráfico entre tres áreas del proyecto, incluida una zona situada en Paracuellos de Jarama que albergará dos parcelas destinadas principalmente al almacenamiento de materias primas y productos no seriados y a prestar apoyo logístico al campus.

Una vez atravesada la Cañada Real Galiana, ya en Torrejón de Ardoz, este viario dará acceso a las dos principales áreas del ITH. La zona oeste concentrará la actividad productiva del campus, mientras que la zona este tendrá un carácter principalmente dotacional y acogerá, entre otros usos, terrenos de cesión al Ayuntamiento de Torrejón, una escuela infantil y alojamientos tempo-

El objetivo es unificar las sedes de la compañía para acabar con la ineficiencia actual

rales.

El complejo contará además con un segundo acceso por el sur, a través de una glorieta en la M-108, que tendrá principalmente un carácter institucional y permitirá conectar el campus con el núcleo urbano de Torrejón. La ordenación contempla también un nuevo vial de este a oeste para garantizar la conexión entre las distintas áreas urbanísticas del entorno. Dentro del propio campus, la circulación de vehículos se organizará principalmente mediante un anillo viario perimetral, mientras que una vía central en forma de 'X' canalizará los desplazamientos peatonales y separará las áreas productivas de las dotacionales. En el extremo oeste se concentrarán, por su parte, las instalaciones encargadas de suministrar de forma centralizada los principales servicios al campus, como energía, agua y climatización.

Indra mantendrá los centros de control del AVE por 32 millones de euros

Víctor de Elena MADRID.

Indra se ha adjudicado un contrato de Adif, el administrador de infraestructuras ferroviarias español, para llevar a cabo el mantenimiento y soporte de los sistemas y equipos que operan en los Centros de Regulación de Circulación, desde los que se controla en remoto y en tiempo real toda la red de alta velocidad.

El contrato, por importe de 32,7 millones de euros y una duración de

cuatro años, contempla desde el mantenimiento preventivo y programado hasta la renovación de sistemas y dotaciones, incluyendo también el mantenimiento correctivo y la atención ante eventuales incidencias en los centros de Atocha, Delicias y Villaverde, Antequera, Albacete y Zaragoza. Entre los equipos y sistemas de alta tecnología con que cuentan estos centros figuran el Control de Tráfico Centralizado (CTC) y el sistema Da Vinci, desarrollado por In-

dra en colaboración con Adif, que gestiona la alta velocidad española. Permite optimizar la operación, mejorar la eficiencia de la red, incrementar la capacidad disponible y reforzar los máximos niveles de seguridad y fiabilidad.

"Este nuevo proyecto refleja la capacidad de Indra para actuar como socio tecnológico en el desarrollo y mantenimiento de los sistemas más críticos. Nuestra tecnología está diseñada para ayudar a operar redes

de transporte cada vez más complejas de la forma más eficiente, segura y automatizada, contribuyendo a redefinir el futuro de la gestión ferroviaria", ha destacado José Benito García Cuéllar, director de Negocio Rail & Transit España en Indra.

Gracias al contrato, Indra contribuirá a "garantizar la máxima operatividad y fiabilidad" de esta avanzada tecnología, que ofrece a los operadores una visión única e integrada de la red, facilita la toma de decisio-

nes en tiempo real y permite automatizar procesos clave. Entre sus principales ventajas están que contribuye a optimizar el uso de la capacidad ferroviaria, mejorar la eficiencia operativa, reducir costes de explotación y reforzar la seguridad de la circulación. La compañía también desarrolla contratos similares en países como Lituania, Estonia o Arabia Saudí, donde ha revalidado su posición como socio de la línea de Alta Velocidad Meca-Medina.

La industria alemana quiere subir la jornada a 40 horas sin elevar sueldos

El coste laboral bate récords y obliga a buscar formas para impulsar la competitividad

Lidia Montes BRUSELAS.

La competitividad se convertía en uno de los ejes de las políticas comunitarias en el actual mandato de Ursula von der Leyen. Y justo es esta cuestión la que reabre un debate importante en uno de los países fundadores de la UE. Alemania, abanderada de la productividad laboral comunitaria, se enfrenta a un gran dilema: la industria quiere recuperar la jornada laboral de 40 horas semanales en sectores industriales vinculados a la automoción y el metal, frente a las 35 horas actuales.

Lo que está en juego es algo sustancialmente más importante, tras décadas de luchas sindicales para lograr que la industria pactara una semana laboral de 35 horas, la caída en los niveles de competitividad arroja una mirada al pasado. Los grandes ejecutivos de firmas del sector industrial alemana alegan que es necesario que los empleados vuelvan a jornadas de 40 horas semanales sin recibir un salario extra para poder recuperar la competitividad industrial del país.

El sector empresarial germano tiene muy clara sus necesidades, quiere aumentar un 14% el tiempo contractual de los empleados, cinco horas más a la semana, sin que esto suponga un aumento de salario. Ciertamente, pasar de una jornada laboral de 35 a 40 horas supondría que el coste laboral por hora actual, de 65 euros, se vería reducido en un 13%.

El país centroeuropeo presenta uno de los niveles de costes laborales más elevados de la UE. La hora trabajada media en Alemania se correspondía con 45 euros en 2025. La cifra se sitúa un 29% por encima de la media comunitaria de casi 35 euros la hora. En el caso del sector de fabricación industrial, la cifra se eleva a 49,5 euros la hora, y excede en un 47% la media comunitaria,



El canciller alemán, Friedrich Merz. REUTERS

que es de 33,7 euros.

El sector de la automoción es uno de los motores de la actividad industrial germana pero también ha sido uno de los más golpeados en los últimos años. La crisis de los mi-

crochips derivada de los cortes de la cadena de suministro en la pandemia asestaba un mazado a sus líneas de producción. No ayudó tampoco el alza de los costes de la energía, derivada de la guerra de Ucra-

nia, ni la ralentización de las exportaciones por las tensiones comerciales con Estados Unidos.

Si la producción de un coche en Alemania tiene unos costes laborales de más de 3.300 euros, la cifra dista sustancialmente de los 950 euros de España o los casi 600 de China. Lo que en sí mismo compromete la estructura manufacturera de Alemania y le obliga a rediseñar sus costes de producción.

Ahora Alemania trata de recuperar con una jornada laboral más larga, y menores costes laborales, una ventaja de costes que, hasta ahora, había compensado con una mayor productividad. En los últimos años, concretamente, desde 2017, la producción industrial germana ha caído un 15%. La transición hacia el

vehículo eléctrico ha tenido también su peso, ha obligado al sector a incurrir en mayores costes y adaptar sus cadenas de suministro.

La ventaja competitiva que el sector industrial alemán atesoraba hace unos años se ha ido difuminando. No solo por la propia caída de la competitividad, la entrada en el juego de la producción de China ha tenido que ver en este cómputo. En los últimos años, el sector del automóvil ha atestiguado una reestructuración que ha sido palpable no solo en la línea de producción si no en el cierre de plantas y destrucción de empleo.

La multinacional Volkswagen ejemplifica la situación. En este momento, se plantea el cierre de cuatro plantas en el país germano, con la consecuente destrucción de empleo, y de la industria auxiliar que se nutre del centro de producción en estas localizaciones. La firma ha planteado renegociar los convenios laborales e incluir jornadas más largas para sostener la producción. Un movimiento que se puede aplicar también a la casuística de Merce-

Sindicatos avisan de que podría provocar una mayor destrucción de puestos de trabajo

Patronal y sindicatos se verán las caras el próximo mes para una negociación

Algunos economistas defienden que el problema de productividad alemán no se resuelve incrementando las jornadas laborales de los empleados. Los costes de los precios de la energía tras romper con el gas ruso, la competencia con los fabricantes chinos o la irrupción del coche eléctrico suponen un golpe sustancial para la industria que requiere de soluciones más profundas. En octubre patronal y sindicatos se enfrentarán a una ronda de negociación salarial que tiene todos los elementos para convertirse en un largo diálogo

La UE y los países del Golfo celebrarán una cumbre en octubre

La reunión se enmarca en las tensiones entre Estados Unidos e Irán

Agencias BRUSELAS.

Los líderes de la Unión Europea y de los países del Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo (CCG) se reunirán el próximo 24 de octubre en Arabia Saudí para celebrar su segunda cumbre conjunta, convocada en un momento

en el que Irán y Estados Unidos siguen intercambiando ataques y amenazas siete meses después del inicio de la guerra en la región, y mientras el estrecho de Ormuz sigue afectado por la inestabilidad.

La reunión dará continuidad a la primera cumbre entre los Veintisiete y Arabia Saudí, Baréin, Kuwait, Omán, Qatar y Emiratos Árabes Unidos, celebrada el 16 de octubre de 2024 en Bruselas, y tendrá lugar después de que ambas partes hayan intensificado sus contactos políti-

cos a raíz de la guerra en Irán.

En concreto, los ministros de Exteriores europeos y del CCG mantuvieron el pasado 5 de marzo una reunión extraordinaria por videoconferencia para abordar la escalada regional tras el ataque lanzado por Estados Unidos e Israel contra Irán el 28 de febrero de este mismo año.

El presidente del Consejo Europeo, António Costa, ha defendido que la asociación estratégica entre ambos bloques se sustenta en el diá-

logo político, la coordinación y el compromiso para promover la paz, la seguridad y la prosperidad regional y global, señalando que ha señalado que ha llegado el momento de "profundizar" en una relación que considera cada vez más interconectada.

"La alianza estratégica UE-CCG se fundamenta en el diálogo político, la coordinación y el compromiso, con el objetivo de promover la paz, la seguridad y la prosperidad a nivel global y regional, en beneficio

de los pueblos de nuestras regiones y de todo el mundo. Nuestro pasado, presente y futuro están interconectados", ha indicado en declaraciones remitidas en un comunicado.

La UE es actualmente el segundo mayor socio comercial de los países del Golfo, con los que mantiene desde 1989 un acuerdo de cooperación que abarca ámbitos como las relaciones económicas, la energía, el clima, el medio ambiente y la investigación.

EL QUINTO EN DISCORDIA | JOSÉ RAMÓN ITURRIAGA

Ahora (o nunca)

La presidencia del BCE es uno de los puestos clave de la Unión y, por primera vez, un español tiene serias opciones de ocuparlo



La semana pasada supimos que Isabel Schnabel, representante alemana en el Comité Ejecutivo del Banco Central Europeo, dejará el cargo antes de tiempo para asumir una importante responsabilidad en el Fondo Monetario Internacional. Su salida del BCE la descarta como posible candidata a la presidencia del Banco, una decisión que deberá tomarse en poco tiempo. No era la candidatura con mayores probabilidades –los alemanes presiden actualmente la Comisión Europea–, pero tampoco era en absoluto descartable en un momento como el actual, en el que Alemania está recuperando el liderazgo dentro de la Unión Europea.

La presidencia del BCE es uno de los puestos clave de la Unión. Y, por primera vez en la ya no tan corta historia del proyecto europeo, un español tiene serias opciones de ocuparlo. Pablo Hernández de Cos concita un amplio apoyo. Su paso por Fráncfort dejó muy buen sabor de boca. Con una trayectoria técnica impecable y un prestigio personal incuestionable, se encuentra en el lugar adecuado en el momento oportuno.

Hasta hace poco parecía despertar más apoyo fuera que dentro de España, pero eso parece haber cambiado en los últimos tiempos. La duda es si, en el habitual reparto de equilibrios institucionales que se producirá en las próximas semanas, Hernández de Cos acabará siendo una pieza que nuestro Gobierno entregue a cambio de otra cosa. Desde el punto de vista del interés general, tendría poco sentido. Hay pocos puestos con mayor responsabilidad y visibilidad que la presidencia del Banco Central Europeo. Además, toca. España no ha presidido nunca esta importante institución y cuenta con un candidato extraordinariamente sólido. Conviene recordar también que, en los últimos repartos de cargos, nuestro país no se ha llevado posiciones especialmente relevantes. La presidencia del BEI en manos de Calviño es, comparativamente, una pieza menor frente al BCE.

Con todos los factores alineados, lo único que podría hacer descarrilar la candidatura española serían consideraciones políticas ajenas al interés general. Visto lo visto, no puede descartarse nada. Solo cabe esperar que prevalezca el sentido común.

Definición de transitorio

Los responsables de la política monetaria de las principales economías desarrolladas se enfrentan a otra situación decisiva. Tras el repunte de los precios durante el verano, se están quedando sin excusas para no subir los tipos de interés. Hasta ahora han remoloneado porque son conscientes de que no está el horno para bollos. La deuda pública que arrastran las grandes economías desarrolladas desde la pandemia es difícil de ignorar.

El comodín de la transitoriedad, al que se aferraron la última vez, empieza a quemarse en las manos. Hasta cierto punto, y como no podía ser de



Pablo Hernández de Cos. EP

otra forma, son prisioneros de sus errores pasados. Tenemos muy reciente el hecho de no haber reaccionado a tiempo tras el fuerte repunte de los precios provocado por la invasión de Ucrania, y eso les obliga a afrontar esta nueva situación con una mano atada a la espalda.

Sin embargo, el repunte de la inflación de los últimos meses encaja bastante bien en la definición de transitorio. La reciente aceleración de los precios responde fundamentalmente al encarecimiento del petróleo, que, por otra parte, ni ha sido tan intenso ni tan prolongado como cabía esperar tras el cierre de Ormuz. En el momento en que esa situación se normalice –y es probable que lo haga–, la presión sobre los precios debería remitir.

Con independencia de lo que ocurra en las próximas semanas, el mercado ya ha incorporado a sus expectativas una subida de los tipos de interés. Tendremos, y de hecho ya estamos teniendo, titulares grandilocuentes, pero probablemente sin grandes consecuencias para el crecimiento económico.

Los banqueros centrales, aunque por momentos haya podido parecer lo contrario, también son humanos. Y sobre sus decisiones, como sobre las de

todos, pesa el pasado. Si no hubieran cometido errores hace tres años, hoy tendrían más margen para hacer probablemente lo correcto. En cualquier caso, tampoco parece que su cambio de rumbo vaya a tener consecuencias especialmente relevantes, sobre todo si, como todo indica, los precios no tardan en volver a moderarse.

Otra de arbitrariedad

El nuevo decreto conocido a finales del verano para limitar el desarrollo de los centros de datos en España resulta difícil de justificar desde un punto de vista económico e industrial. Se trata de una nueva arbitrariedad surgida sin demasiada explicación. Quienes conocen bien el asunto sostienen que podría tratarse de una contrapartida que el principal partido del Gobierno ha tenido que conceder a su socio tras la decisión de prolongar la vida de la central nuclear de Almaraz.

Como hemos tenido que mantener abierta Almaraz porque no queremos arriesgarnos a un nuevo apagón –a la gente, por extraño que parezca, no le entusiasma pasar horas sin electricidad–, ahora nos disponemos a dificultar una de las grandes palancas de crecimiento futuro de la economía española. Muy sensato todo.

El planteamiento resulta difícilmente defendible. Y más allá de su arbitrariedad, contradice los postulados que hasta hace apenas unos meses sostenía este mismo Gobierno. Por un lado, aspira a que España atraiga algunas de las grandes gigafactorías europeas; por otro, impulsa medidas que dificultan precisamente el desarrollo de las infraestructuras necesarias para hacerlo posible. Se utiliza un argumento y su contrario sin solución de continuidad.

Aunque tiene pocas probabilidades de salir adelante –parece que la realidad acabará imponiéndose, como también está ocurriendo con la energía nuclear–, su mera presentación constituye un síntoma revelador de la forma de actuar del Gobierno en esta fase terminal de la legislatura. Se plantean iniciativas extemporáneas y con escasas posibilidades de prosperar sin que resulte evidente cuál es su objetivo último.

En cualquier caso, esta penúltima arbitrariedad sirve para reflexionar sobre la oportunidad que tiene actualmente España en el desarrollo de la capacidad de computación en Europa. Se dan prácticamente todas las condiciones para convertirnos en uno de los principales ‘hubs’ europeos: capacidad instalada, precio de la electricidad, mix de generación, posición geográfica y disponibilidad de suelo. Sin embargo, nadie parece dispuesto a plantear una verdadera política de Estado, atrapados como están en consignas y proclamas.

Hasta ahora se había impuesto la realidad y las inversiones, con algo de retraso respecto al calendario previsto, seguían llegando. Sin embargo, este último e inesperado giro constituye un buen indicador de la escasa prioridad que el interés general parece tener para el Gobierno. Una oportunidad estratégica de primer orden merece algo más que improvisación y arbitrariedad. ●