FÁTIMA BÁÑEZ, SABIA Y LEAL CONSEJERA

«Fue puro ímpetu, generosidad y bondad. Amiga de todos, sin ideologías, sin bandos, fuera y dentro de su amada Andalucía»

OBITUARIO

ANTONIO GARAMENDI

Ha fallecido nuestra presidenta, nuestra compañera, nuestra amiga Fátima Báñez. Eso nos acerca al dolor que en estos momentos están sufriendo de la misma manera cada una de las familias de las víctimas del trágico accidente ferroviario de Urda, para los que, como presidente de CEOE, solo tengo palabras de consuelo y apoyo.

En mi caso, como uno más, es constante el recuerdo hacia una persona con la que he compartido en los últimos años un trabajo diario y una profunda amistad. Una cercanía que me ha llevado a decir muchas veces y en muchos lugares que, sin duda, Fátima ha sido una de las personas más generosas que he conocido. Ahora lo digo con más emoción aún.

Por eso, es complicado escribir estas líneas cuando sabes que, llegado el punto final, no habrás podido ni rozar la idea de lo que realmente significó para CEOE y para todos los que formamos parte de esta casa. O que no alcanzarás a dar forma a algo suficientemente bello que pueda estar a su altura. Los límites de las palabras son muy dolorosos a veces, nos damos cuenta hoy, como lo son las vueltas inesperadas del destino, como volvimos a comprobar el pasado miércoles.

Estos días se hablará extensamente de la carrera profesional de Fátima, de su trayectoria política, especialmente como ministra de Trabajo, o de la reforma laboral que impulsó, así como de la de pensiones. Esa tarea, que mejor saben hacer analistas y periodistas, quedará siempre en las hemerotecas, pero quienes conocimos bien a Fátima y tuvimos el privilegio de compartir con ella horas de trabajo, dedicación y, también, de amistad, sentimos la obligación de dejar también para los que vengan la imagen de una mujer valiente, comprometida con su país y la sociedad y profundamente coherente con sus convicciones.

Una persona con la capacidad de generar sin descanso proyectos que siempre perseguían el bien común y, especialmente, el de las personas más vulnerables. Con ese objetivo, fue capaz de tomar las riendas de la Fundación CEOE durante la complicada fase de la pandemia y convertirla en un auténtico centro de ayuda, conectando el mundo de la empresa con los ciudadanos, a través de donaciones de alimentos, centros de testeo o incluso haciendo de las empresas centros de vacunación.

Y, después de aquello, llegó la ayuda que la Fundación CEOE canalizó a través de las empresas para los refugiados que venían de Afganistán; o el trabajo conjunto con el Ministerio de Inclusión y Seguridad Social para servir de puerta de entrada para las personas que huían de la guerra de Ucrania, para las que se creó una plataforma para poder ofrecerles un empleo y una oportunidad de vida en España; o la ayuda aportada a los damnificados por la DANA.

Y no solo eso, Fátima empujó con convicción proyectos tan dispares como la donación de ordenadores y tabletas para hacerlos llegar a personas en riesgo de exclusión o para ofrecer oportunidades de empleo a mujeres con discapacidad que querían trabajar en el ámbito digital.

Y toda esa vocación social era la que quiso trasladar a través de un duende que hizo llegar a los colegios, *Olegario, el empresario*. Un personaje de cómic con el que explicar a niños y niñas el sentido y el valor de crear una empresa y la importancia de, como él, tratar de dar forma a sueños no siempre tan imposibles.

Su palabra favorita era *sumar* y su conclusión cuando un proyecto estaba en marcha y daba frutos siempre era algo parecido a «no me digas que no es bonito esto que hemos conseguido».

Y fue con esa ilusión con la que orquestó el 40 aniversario de la Fundación CEOE en el Teatro Real hace apenas unos meses para dar a conocer todo ese trabajo que se había hecho y que se sigue haciendo.

Sin embargo, Fátima fue en todo momento algo más que la presidenta de la Fundación. Para mi fue, ante todo, una sabia y leal consejera.

Su capacidad para incluir iba mucho más allá de su vocación de servicio social. Nunca nadie en una reunión en la que ella participaba se sentía excluido y tenía la virtud y la altura de dar las gracias a todos, cuando los focos se habían apagado, las puertas se habían cerrado y tocaba recoger. El broche final siempre lo ponía en privado.

Fátima era amiga de todos, fuera y dentro de su amada Andalucía. Sin colores, sin ideologías, sin bandos. Su capacidad humana trascendía todo eso, esa batalla que en momentos así nos parece algo tan absurdo en el fondo, porque lo realmente importante somos las personas, como ella siempre decía.

Durante las largas horas de sufrimiento que pasamos hasta poder empezar a asumir su ausencia, la estela de Fátima ya se hizo presente en forma de innumerables mensajes de apoyo y cariño. Y si algo aprendemos los que estamos en lugares de alta responsabilidad es a saber discernir entre lo que es compromiso y lo que es verdad. Y el dolor que hemos percibido por Fátima era tan verdad como las anécdotas y recuerdos que han aflorado estos días sobre las numerosas veces que ella nos echó una mano, dedicó parte de su tiempo para atender nuestros problemas o tuvo unas palabras de cariño o un abrazo sincero cuando nos fue necesario.

Esa fue Fátima Báñez. Puro ímpetu, generosidad y bondad.

No quiero olvidarme de su profunda fe cristiana y su coherencia a la hora de vivir de acuerdo con sus creencias. No solo desde su desempeño en CEOE, pues tuvo un papel clave a la hora de desarrollar programas de ayuda de la mano de la Iglesia y, también, para poder hacer llegar al Papa León XIV nuestra visión empresarial de la economía y la sociedad.

Desde esa convicción religiosa recibió con especial entusiasmo el reconocimiento como hermana de la Hermandad Matriz de la Virgen del Rocío de Almonte o la Medalla del Cristo de Mena en 2025, privilegio que también recibí con ella, y que confío que dé cobijo a esas víctimas del accidente, a quienes, si ella pudiera, estaría ayudando y apoyando en estos momentos.

Y, para terminar, decir que Fátima no se conformó nunca con que todo estuviera bien, en el sentido que fuera. Ella siempre fue una firme defensora de hacerlo todo con alegría, de ir un paso más allá y celebrar la vida. Y esa celebración la llevó hasta su punto final. Por eso, quizás el mejor homenaje que le podemos brindar sea terminar aquí este intento de atrapar algo que se nos escapa como es el legado de una persona irrepetible. Eso y conformarnos con tratar de mantener su legado con una sonrisa.

Y, por supuesto, aprovechar este momento para enviar un mensaje de apoyo y cariño personal y en nombre de toda la CEOE a las víctimas del accidente y a sus familias, con quienes compartimos su dolor porque, como ella diría, solo somos uno más.

Descanse en paz.

Antonio Garamendi Lecanda *es presidente de la CEOE.*



TAREK / PP

DESPEDIDA EN GÉNOVA. ***El PP ha habilitado un libro de condolencias en su sede de Madrid para rendir homenaje y «honrar la memoria» de la presidenta de la Fundación CEOE y exministra de Empleo y Seguridad Social con gobiernos del PP, Fátima Báñez, informa Efe***

El Tema del día

Nueva tragedia ferroviaria en España

La cadena de fallos más allá del error humano que provocaron el accidente

Un técnico se saltó el protocolo y permitió reanudar marcha a velocidad normal

Víctor de Elena MADRID.

08.30 horas del miércoles 28 de octubre de 2026. Seis trenes que circulaban de forma simultánea por un tramo de 63 kilómetros de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla a la altura de Toledo se detienen automáticamente. El sistema LZB, encargado de supervisar continuamente la marcha, había dejado de funcionar tras un fallo de comunicación entre tres ordenadores situados en la central técnica situada en la estación de Urda. La detención automática cumplió su cometido: los convoyes quedaron parados.

La primera pieza de la cadena de fallos fue la avería del LZB. Este sistema, presente en la línea desde su apertura en 1992, está pendiente de sustitución por el ERTMS. La incidencia dejó sin su supervisión continua a un tramo del trazado y provocó la detención automática de los trenes que circulaban por él. Para el ministro Óscar Puente, la caída del sistema no era en sí misma el origen del problema: la normativa contempla este tipo de contingencias y establece cómo debe actuarse cuando se pierde la protección habitual.

A partir de ese momento, la circulación debía gestionarse mediante el bloqueo con señalización lateral (BSL), mientras que el sistema ASFA podía seguir proporcionando protección al tren mediante la información recibida de las balizas situadas junto a la vía. Ambos sistemas cumplen funciones distintas: el BSL organiza la circulación y la separación entre trenes, mientras que el ASFA supervisa determinadas indicaciones y puede activar el frenado ante ciertos incumplimientos.

08:31 horas. El centro de control de Adif en Atocha pasaba, como cualquier otro día, a asumir la gestión de la incidencia. Los técnicos responsables de circulación tienen que decidir en qué condiciones podían reanudar la circulación. En la instalación se encuentra un responsable de circulación sentado delante de varias pantallas. Tras la caída del sistema, recibe el apoyo de un auxiliar. Por encima de él se encuentra un supervisor al frente de todas las operaciones en paralelo. Lo que debía ser una operación para recuperar la circulación con seguridad se convirtió, sin embargo, en el inicio de una cadena de errores que terminó con al menos 74 personas fallecidas.

08:36 horas. Segundo error. Seis minutos después de la caída del LZB, y mientras gestiona las llamadas de seis trenes a la vez, uno de los técnicos autoriza al AVE 2080 de Renfe a reanudar la marcha. Según la reconstrucción que ofreció el ministro de Transportes, Óscar Puente, el convoy tenía una notificación de detención –conocida como "meta 0"– que le impedía hacerlo en circunstancias normales. La instrucción del centro de control le invita a continuar "al amparo del BSL con marcha normal". La pérdida del LZB obligaba a gestionar la circulación bajo el régimen alternativo establecido para la incidencia. Según la normativa, los trenes debían reanudar la marcha a la vista, a una velocidad máxima de 40 kilómetros por hora que les permitiera detenerse ante cualquier obstáculo.



Estado en que quedaron las motrices de los trenes de Renfe e Iryo. EFE

> Otro maquinista advirtió del error en la orden, pero el operario solo rectificó para su tren

Tercer error. Las comunicaciones reveladas apuntan a que el error pudo detectarse antes del impacto. Puente aseguró que otros trenes afectados por la caída del LZB también recibieron instrucciones para reanudar la marcha y, en uno de los casos, fue el propio maquinista quien corrigió al centro de control. "No puede ser marcha normal, tiene que ser marcha a la vista", advirtió. El controlador de Adif reconoció el error y rectificó, pero sólo para ese tren. No para el resto: la orden de continuar con normalidad se mantuvo. A partir de entonces, el centro de control tuvo tiempo suficiente para comprobar la situación y corregir la instrucción antes del alcance. Nadie lo vio.

08:38 horas. El tren Iryo 6076 se para delante de una señal "en blanco" delante de la señal situada a la entrada de la estación de Urda, 25 kilómetros más adelante, sentido Sevilla, de donde se paró el AVE. Según la versión de la compañía, el tren había detectado previamente el problema con el LZB y había comenzado a circular bajo ASFA, el sistema de protección secundario que quedó como referencia tras la pérdida del principal. Tras la parada, y siguiendo el protocolo habitual, la maquinista contactó con el centro de regulación de circulación para gestionar la reanudación de la marcha. Desconectó y volvió a conectar el sistema LZB hasta en dos ocasiones, pero no consiguió recuperarlo, pasando a pedir ayuda al puesto de mando de su empresa.

08:53 horas. El tren de Iryo sufre un golpe a 136 kilómetros por hora en la parte trasera por un tren de la serie 103 de Renfe. En ese tiempo, ningún empleado situado en el centro de control de Adif se dio cuenta de que esta unidad, que recibió autorización para desplazarse a velocidad normal pese a la situación degradada, recorrió unos 25 kilómetros alcanzando hasta 178 kilómetros por hora. Las consecuencias son las conocidas.

Antes del accidente

Las advertencias sobre el LZB se remontan a las semanas previas al accidente. Los maquinistas habían comunicado incidencias recurrentes en la señalización, con episodios de pérdida de transmisión y bloqueos del sistema. Estas anomalías, que se habrían prolongado durante meses, obligaban a gestionar situaciones de circulación degradada.

La sustitución del LZB por el ERTMS, el estándar europeo, añade otra incógnita. La línea Madrid-Sevilla utiliza esta tecnología desde 1992 y Adif adjudicó en 2021 a Thales GTS, integrada posteriormente en Hitachi Rail, la renovación de la señalización por 93,8 millones de euros, con un calendario inicial que apuntaba a enero de 2026 para su finalización. Pero no se había terminado. En octubre, el proyecto se encontraba en la fase final de pruebas para activar el nuevo sistema. El mantenimiento de la señalización vigente corresponde a la UTE formada por Thales GTS y SEMI, mediante un contrato de 87,3 millones de euros.

El accidente también pone el foco en las condiciones de trabajo de los centros de regulación de circulación. El Sindicato de Circulación Ferroviaria (SCF) lleva meses denunciando falta de personal, puestos sin cubrir y sobrecarga de trabajo en los CRC. En enero publicó una comunicación sobre las "situaciones insostenibles" en estos centros y en mayo remitió una carta a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la que desvelaba jornadas de hasta 12 horas y falta de descanso del personal de control del tráfico.

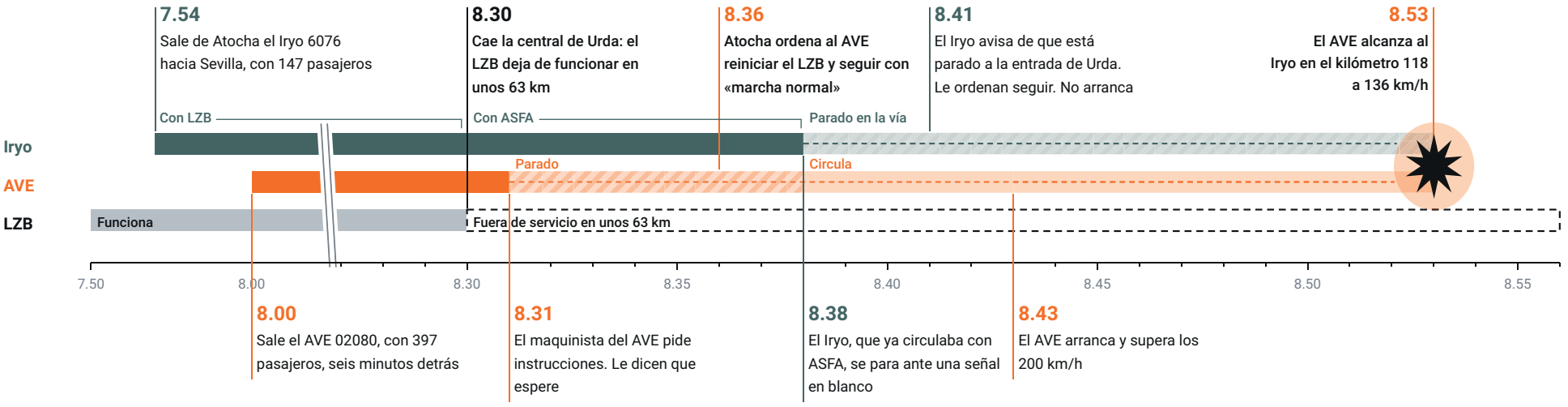
> El Iryo se detuvo tras el fallo del LZB y esperaba permisos cuando le arrasó el AVE

Las investigaciones judiciales, administrativa de la AITAT e interna de Adif tendrán que reconstruir lo sucedido y determinar por qué se autorizó la marcha del AVE mientras el Iryo permanecía detenido. Por ahora, la reconstrucción presentada por el Ministerio de Transportes sitúa el error en una instrucción mal formulada tomada por uno de los responsables de circulación de Adif seis minutos después de la avería, que desencadenó una sucesión de fallos que nadie frenó.

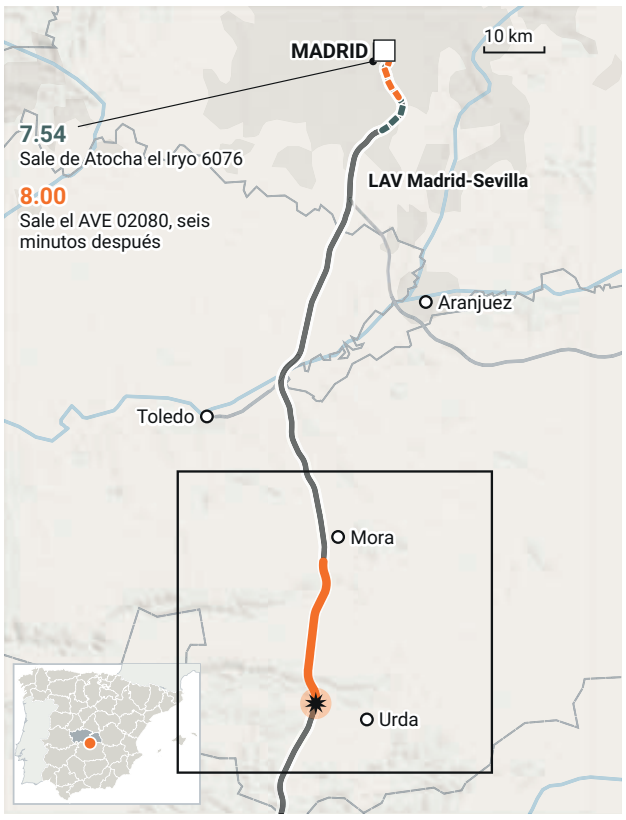
Diecisiete minutos entre la orden y el choque

Un AVE de Renfe alcanzó por detrás a un tren de Iryo detenido en el kilómetro 118 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, a la altura de Urda (Toledo). Antes había caído el sistema que vigila la distancia entre trenes y el centro de control ordenó al AVE seguir con «marcha normal».

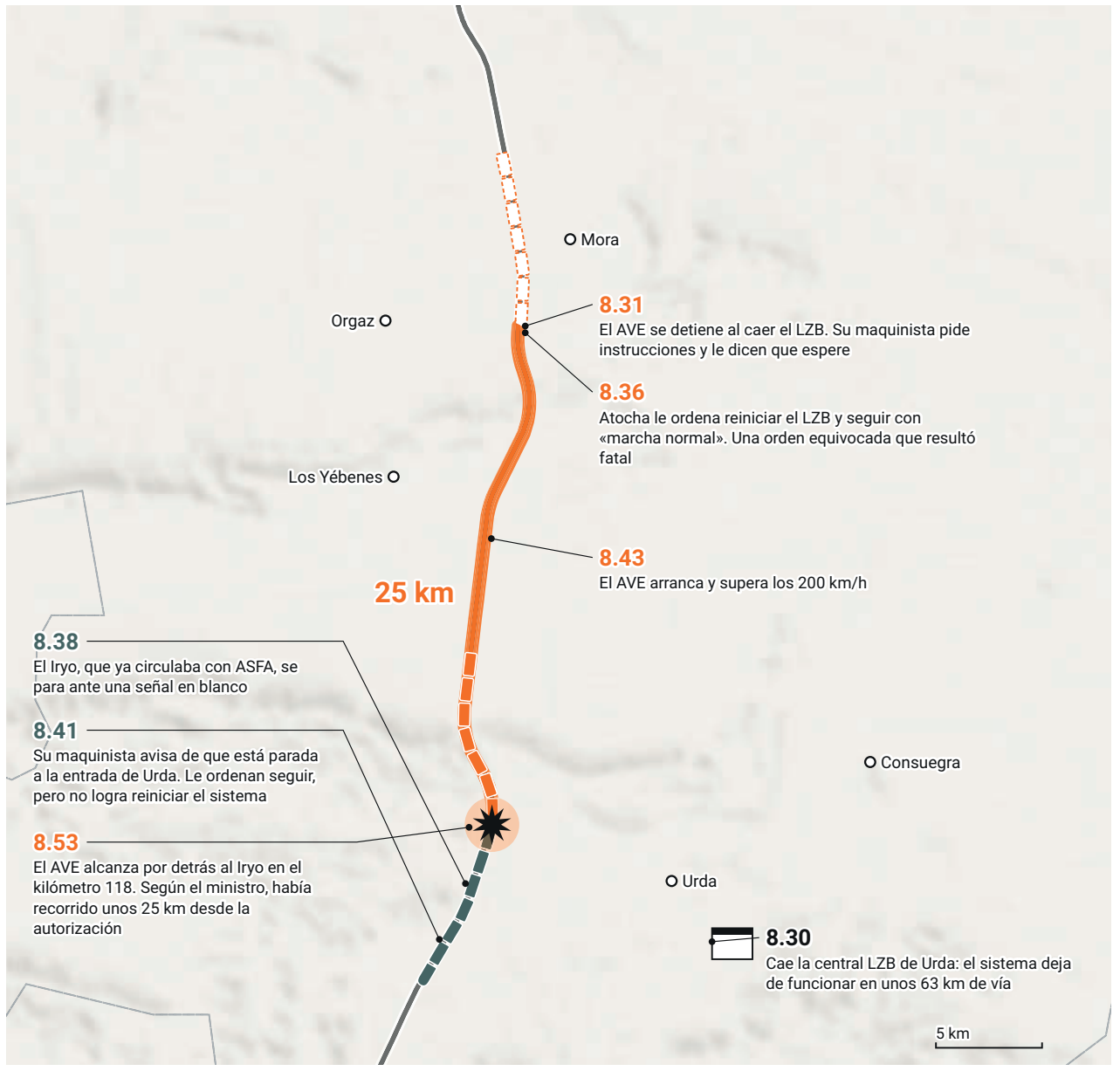
Minuto a minuto



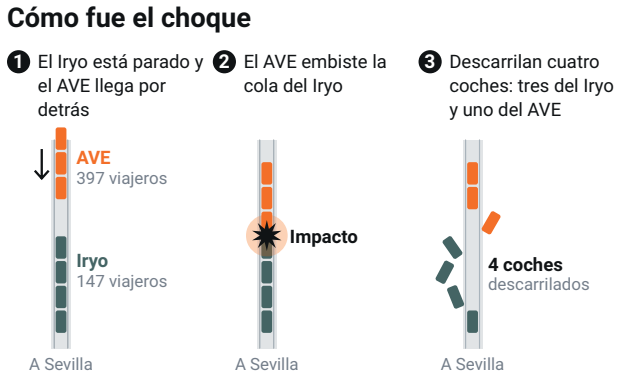
El recorrido



Qué pasó en cada punto



Cómo fue el choque



Por qué nada frenó al AVE

LZB
Vigila de forma continua, con un cable entre los carriles, la distancia entre trenes y frena el que no respeta el punto de parada. A las 8.30 dejó de funcionar.

ASFA
Sin LZB quedan las señales y el ASFA, que solo actúa al pasar sobre las balizas de la vía: entre una y otra no sabe si hay un tren delante.

Marcha a la vista
Para rebasar una señal en rojo con permiso, la norma obliga a ir a la vista, a unos 40 km/h, para poder parar ante cualquier obstáculo. Al AVE se le dio «marcha normal».

La respuesta a la emergencia

- **8.54** El 112 registra el incidente
- **9.10** Adif corta la línea Madrid-Andalucía
- **9.15** Castilla-La Mancha activa el plan de emergencias (Platecam)
- **10.30** Se pide la intervención de la UME

200 militares de la UME, con perros y drones

Centenares de bomberos de Castilla-La Mancha

Guardia Civil Seguridad, Tráfico, Seprona y Policía Judicial

Sescam helicópteros, ambulancias y UVI móviles

Pabellón en Urda para víctimas y familiares

Adif atención en Atocha, Sevilla y Córdoba

3 grúas para retirar los trenes

Fuente: audios difundidos, Ministerio de Transportes, Ministerio de Defensa, Adif, 112 y Junta de Castilla-La Mancha. Mapa: OpenStreetMap, Natural Earth y Mapzen (relieve). Reconstrucción provisional; ubicaciones aproximadas.

PUENTE POLITIZA LA CÚPULA DE ADIF CON SOCIALISTAS EN PUESTOS CLAVES

Funcionarios del gestor ferroviario denuncian que el ministro de Transportes «ha cambiado a los técnicos por comisarios políticos» y ha «desmantelado» a la antigua dirección



Ketty Garat
Madrid

Fueron nombrados o ascendieron por orden del ministro de Transportes, Óscar Puente, desde su llegada al departamento en noviembre de 2023 y encarnar la politización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y el desmantelamiento de la anterior cúpula técnica del gestor ferroviario. Funcionarios y empleados consultados por ABC denuncian que Puente «ha cambiado a los perfiles técnicos por comisarios políticos con carné del PSOE», que han primado las decisiones políticas en detrimento de la seguridad «al dictado del ministro y del secretario de Estado».

La cúpula del ministerio no es ajena a esa selección de personal. El secretario de Estado de Transportes, José Antonio Santano, fue alcalde de Irún (Guipúzcoa) durante veinte años y «no tiene ninguna experiencia en el sector ferroviario». El número tres del ramo, el director general del sector ferroviario es Carlos María Juárez, nombrado por Puente al mes de su llegada al ministerio. Ingeniero de Caminos y conocedor del sector, fue nombrado con polémica tras eliminar el Gobierno el requisito de ser funcionario para ocupar una dirección general. Su afinidad con el PSOE viene dada por ser miembro de la Ejecutiva del PSE.

Sin embargo, la politización que verdaderamente preocupa es la que se ha producido en Adif en los últimos tres años, con la llegada de Puente. Los técnicos del gestor hablan de una «cúpula secuestrada» y «tomada por políticos», que ha «desmantelado» a la antigua dirección formada por perfiles de capacitación técnica. Una muestra de ellos son estos doce perfiles.

Luis Pedro Marco de la Peña

Luis Pedro Marco de la Peña fue nombrado por Puente en diciembre de 2024, en sustitución de Ángel Contreras, quien se vio salpicado por las conversaciones intervenidas en el caso Koldo. Ingeniero de Caminos, ejerció en el sector privado en diferentes constructoras hasta 2020, cuando fue nombrado viceconsejero de Infraestructuras y Transportes del gobierno vasco tras el pacto con el PNV. Previamente, ejerció como director general de infraestructuras (ETS) durante el gobierno de Patxi López en el País Vasco.

Según revelan fuentes de Adif, se trata de un perfil «muy político» que «no gestiona realmente la empresa» sino que delega sus funciones en Concepción (Conchi) Casillas, la directora general corporativa de Personas, Estrategia y Seguridad. «Pedro Marco está centrado en actuaciones políticas, como la política de soterramientos y nuevas líneas en enclaves electorales estratégicos como Almería, y sigue el dictado del ministro», explican a este periódico.

Salvador Almenar Antón

Almenar entró en Adif como director de Comunicación y Reputación Corporativa en el año 2024, nombrado por Óscar Puente, y en 2025 pasó a dirigir el gabinete de presidencia. Su nombramiento soliviantó a la plantilla de Adif porque asumió entre sus competencias las funciones de la dirección de seguridad en la circulación, una dirección general que depende directamente de él contraviniendo las recomendaciones europeas en materia de seguridad.

Con anterioridad desarrolló su carrera en la Administración Pública, donde fue nombrado asesor de Ximo Puig en la Delegación del Gobierno en la Generalitat Valenciana. Previamente, fue director de Comunicación de Emergencias en la Generalitat Valenciana en 2020, jefe de Gabinete de la Consejería de Justicia, Interior y Administración Pública (2020–2022) y fue director general de Interior de la Generalitat Valenciana (2022–2023). Pese a no tener experiencia ferroviaria alguna, de él depende la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif.



El ministro de Transportes, Óscar Puente, el pasado miércoles. Tania Sieira

Conchi Casillas

Conchi Casillas es «una funcionaria de la casa de toda la vida», según relatan sus compañeros, que ascendió a su actual ocupación, directora general corporativa de Personas, Estrategia y Seguridad en marzo de 2024, por decisión del actual ministro de Transportes. Su afinidad con el PSOE viene dada por su inclusión en las listas socialistas por Ávila, tanto para la diputación como al ayuntamiento, entre 2019 y 2023. Concretamente, fue en el puesto número 11 en 2019. Además, pertenece a UGT y es «la presidenta en la sombra y responsable de los nombramientos políticos».

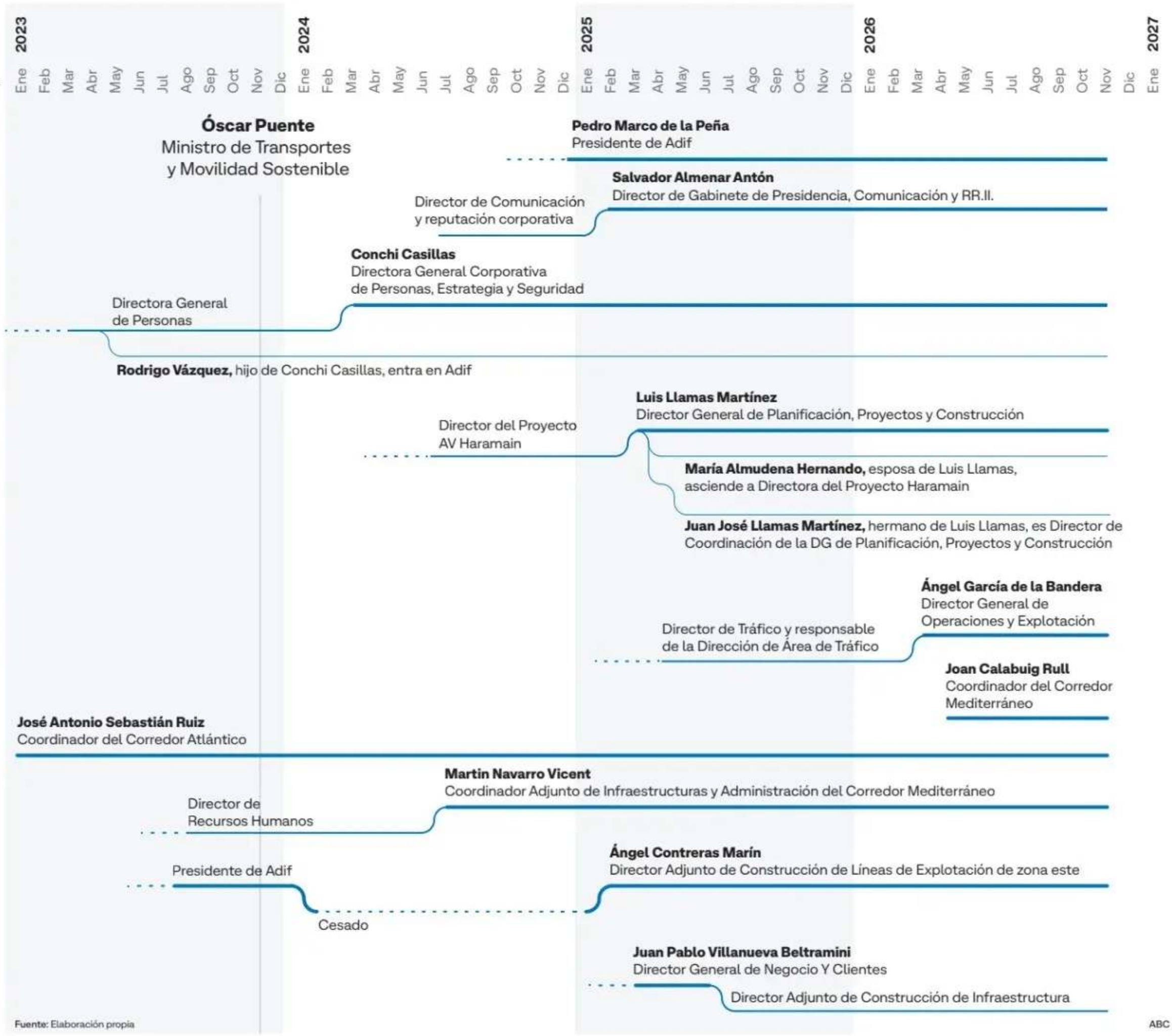
Su hijo, Rodrigo Vázquez, fue fichado en Adif en 2023 gracias a una convocatoria de movilidad interadministrativa para el proyecto Haramain (el AVE en Arabia Saudí), que fue adjudicada por el predecesor de su madre en el cargo, Michaux Miranda, imputado en el caso Koldo. El nombramiento de Vázquez vino acompañado de polémica interna en Adif, donde algunos trabajadores denunciaron un enchufe «a dedo», ya que fue el único que llegó a la entrevista final para el puesto.

Luis Llamas

Responsable del fichaje de Rodrigo Vázquez, Luis Llamas, hasta entonces director proyecto Haramain, ascendió a director general de Planificación, Proyectos y Construcción, un departamento al que los empleados públicos de Adif califican como «el 'core' de la compañía». Fue nombrado el 5 de marzo de 2025, también suscrito por Puente.

Se trata del segundo posible caso

Todos los enchufados de Puente



Fuente: Elaboración propia

ABC

de nepotismo en el ente público, ya que desencadena una serie de nombramientos de familiares, que son tildados de «escándalo» en el organismo responsable de la seguridad ferroviaria. El más sonado fue la promoción interna de su mujer, María Almudena Hernando.

María Almudena Hernando

María Almudena Hernando Gutiérrez era asesora del proyecto Haramain que dirigía su marido Luis Llamas. Cuando éste ascendió a la Dirección General de Planificación, su esposa asumió la dirección del proyecto Haramain en el mismo mes, marzo de 2025. Un dato relevante es que, tras el fichaje del hijo de Conchi Casillas, dicho proyecto pasó de depender de su dirección general, la de Personas, Estrategia y Seguridad, a la de Viajeros y Desarrollo de Negocio, en manos de Elena González Gómez. Una forma de «desvincularse del nombramiento», según las citadas fuentes.

Juan José Llamas

Tras el ascenso de Luis Llamas no solo promocionó en Adif su esposa sino también su hermano Juan José Llamas Martínez, al mes siguiente. El 15 de abril de 2025, fue nombrado Director de Coordinación de la dirección general de Planificación, Proyectos y Construcción, en manos de su hermano Luis.

Ángel García de la Bandera

Ángel García de la Bandera es otro de los perfiles políticos que Óscar Puente puso al frente de otra dirección general. Vinculado al PSPV-PSOE desde hace una década, en marzo de 2026 fue nombrado director general de Operaciones y Explotación. Un perfil técnico que fue nombrado director gerente de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana en 2015, con la llegada de Ximo Puig al Gobierno regional.

Desde 2024 fue director de trafico de Adif y ascendió a esta nueva dirección operativa del gestor ferroviario cuando fue cesado en el cargo Raúl Míguez, junto a Josep Enric García Alemany después del accidente de Rodalíes de Cataluña, pocos días después del siniestro de Adamuz que no provocó ninguna destitución por parte del Ministerio de Transportes.

Joan Calabuig Rull

Junto a los nombramientos en las direcciones generales, el titular de la cartera de Transportes realizó una serie de nombramientos de nueva creación: los coordinadores de los corredores Atlántico y Mediterráneo, quienes también dependen del director de gabinete de Adif, Salvador Almenar. Una «suerte de comisarios políticos» que disponen de fondos para la creación de páginas web para la promoción de su actividad. En abril del 2026, Puente nombró a Joan Callabuig coordinador del Corredor Mediterráneo.

Exdiputado en las Cortes Valencianas (1983-87), eurodiputado (2004-2008) y diputado en el Congreso por Valencia (2008-2011), es un puesto de marcado carácter político «sin actividad definida» en la casa.

José Antonio Sebastián Ruiz

Un caso similar es el de José Antonio Sebastián, con el factor diferencial de que éste es el único de los doce casos citados en

▸▸

ECONOMÍA / POLÍTICA

TRAGEDIA FERROVIARIA

Los accidentes de tren se disparan ante el recorte en el mantenimiento de la red

FALTA DE MEDIOS/ La inversión del Estado en la infraestructura de la red ferroviaria y su mantenimiento se ha hundido en los últimos años pese a la llegada de cientos de miles de millones de fondos europeos y a la liberalización de la alta velocidad.

Diego S. Adelantado. Toledo

La buena salud de la que gozaba la red ferroviaria española a comienzos del siglo XXI, cuando fue incluso una referencia en Europa y en el resto del mundo, sufrió el miércoles un nuevo y duro revés tras el accidente en Urda (Toledo), donde al cierre de esta edición 74 personas perdieron la vida después de un fallo en el sistema automático de señalización LZB que provocó que un tren de alta velocidad de Renfe y otro de Iryo colisionaran a primera hora de la mañana. Un fallo que el ministro de Transportes, Óscar Puente, aseguró que "no pasa todos los días, pero que puede ocurrir".

La tragedia de Urda se produjo apenas nueve meses después de que otros dos trenes de alta velocidad colisionaran el 18 de enero en el término municipal de Adamuz (Córdoba), dejando 46 víctimas mortales. En este caso, los últimos informes de la Guardia Civil apuntan a un fallo en la soldadura de la vía, lo que habría provocado el descarrilamiento de uno de los convoyes y el fatal accidente.

En total, más de 120 víctimas mortales en sólo un año, que desde el Gobierno insisten en atribuir bien a "un error humano" de magnitud "inverosímil", bien a factores que dejan –como afirmó Óscar Puente tras la tragedia de Adamuz– "bajísimas posibilidades" de volver a repetirse.

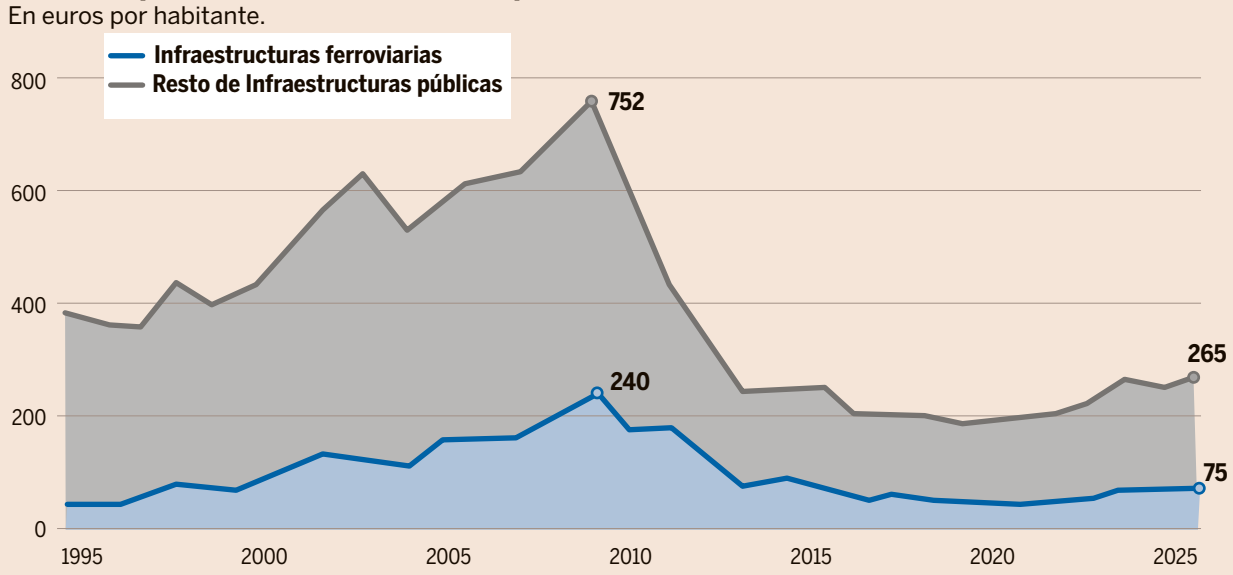
La radiografía que dibujan los datos de inversión y mantenimiento de la red ferroviaria española trascienden la realidad descrita por el máximo responsable político de la infraestructura ferroviaria.

Desde que Pedro Sánchez llegó a La Moncloa en 2018, y hasta 2024, los accidentes crecieron un 142%, según los datos del Centro de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), convirtiendo a la red nacional en la primera de Europa en mortalidad. Asimismo, el número de descarrilamientos ha crecido más de un 300% en el mismo periodo, pasando de apenas 7 hace ocho años a 22 en 2024.

LA FALTA DE MEDIOS DISPARA LA INSEGURIDAD EN LA RED FERROVIARIA

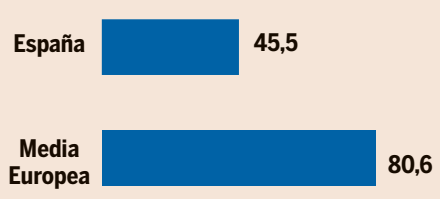
Inversión pública en infraestructuras por habitante

En euros por habitante.



Gasto en mantenimiento por cada 1.000 kilómetros de red ferroviaria

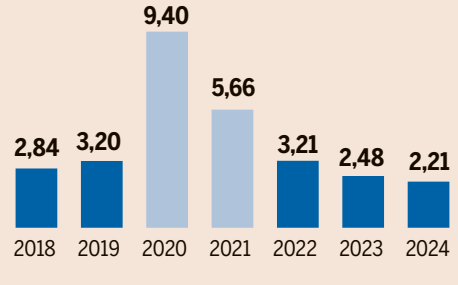
En millones de euros



Conservación de la red de alta velocidad por viajero

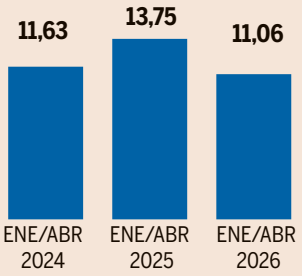
Gasto, en céntimos de euros

Pocos viajeros por los efectos de la pandemia



Viajeros de alta velocidad

En millones de personas



Expansión

Fuente: INE, Fundación BBVA-Ivie, Adif-AV, IEE, Instituto Juan de Mariana

La primera gran crisis ferroviaria en el Gobierno de Sánchez se produjo en 2023, después de la liberalización de la red de alta velocidad que culminó con la entrada en el mercado de la compañía francesa Ouigo y de la italiana Iryo desde mediados de 2021, elevando hasta un 42% el uso de la red para superar las 100.000 circulaciones anuales, según los datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Especialmente desde entonces, el número de retrasos en los trenes de larga distancia se ha multiplicado por siete. Sin embargo, y lejos de aumentar la inversión en infraestructura, el Gobierno redujo las indemnizaciones a las que tienen derecho los pasajeros y destinó una partida superior a subvencionar los billetes de Renfe (1.371 millones de euros) que Adif al mantenimiento de las vías (1.100 millones), según un informe publicado ayer por el Instituto Juan de Mariana.

Las continuas incidencias en la red, sumadas a las dos catástrofes vividas en Adamuz y en Urda este año, amenazan ahora con hundir un sector –el del transporte ferroviario de pasajeros– que ya pasaba en 2026 por un ejercicio menguante pese al récord del turismo. Los últimos datos del Instituto Nacional de Estadística en este sentido muestran una caída del 5,3% en número de viajeros en el segundo trimestre, después de haber caído un 12% en el primero tras el accidente de Adamuz, por debajo incluso de la cifra registrada en 2024.

La inversión bruta en infraestructuras ferroviarias ha caído un 68,75% desde 2009, hasta los 75 euros por habitante en 2025

España gasta poco más de la mitad que la media de la Unión Europea en el mantenimiento de la red ferroviaria

Los accidentes crecen un 142% desde 2018 y sitúan a la red española como la primera de Europa en mortalidad

El gasto en conservar la red de alta velocidad registra su mínimo en años pese al aumento de trenes por la liberalización

Falta de conservación

Lo cierto es que el hundimiento de la inversión y el mantenimiento de la red ferroviaria española comenzó a producirse antes de la llegada de Sánchez al poder. Desde su punto álgido en 2009, cuando el Estado destinaba 240 euros brutos por habitante al año, la inversión ha caído un 68,75%, hasta los 75 euros por habitante desembolsados el año pasado, según los datos de la Fundación BBVA y el Ivie.

Del total de este gasto, el Gobierno apenas destinó el 15,8% al mantenimiento de la red ferroviaria, una cifra sensiblemente inferior a las registradas por Eurostat en algunas de las grandes economías de la UE, como Países Bajos (29,1%), Italia (25,9%), Bélgica (22,8%) o Francia (19,1%). Algo que, a su vez, sitúa a España como el tercer peor Estado miembro de la Unión Europea en este ámbito, con un gasto de 45,5 millones de euros en conservación por cada 1.000 kilómetros de red, frente a los 80,6 millones que desembolsan, de media, los países europeos, según las estimaciones del Instituto de Estudios Económicos (IEE).

Observando la evolución temporal de la inversión en mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, se puede apreciar cómo la reducción del gasto en conservación se ha intensificado en los últimos años pese al aumento de los trayectos de larga distancia y la llegada de dos nuevos operadores al mercado de la alta velocidad. En este sentido, el informe del Instituto Juan de Mariana muestra cómo, descontando los años de la pandemia, el gasto en conservación por viajero-kilómetro ha descendido desde los 2,84 céntimos en 2018 hasta los 2,21 en 2024.

Editorial / Página 2

El PIB de EE UU crece un 3,4% impulsado por la IA

JESÚS SÉRVULO GONZÁLEZ
Washington

Estados Unidos tomó impulso durante el tercer trimestre a lomos de la industria de la IA. El producto interior bruto (PIB) estadounidense creció un 3,4% en tasa anualizada entre junio y septiembre, 1,2 puntos porcentuales más que el 2,2% registrado en el trimestre anterior, gracias al aumento de la inversión privada y del consumo de los hogares, según los datos publicados ayer por la Oficina federal de Análisis Económico (BEA, en sus siglas en inglés). En tasa trimestral, como se ofrecen los datos de crecimiento de PIB en Europa, la economía estadounidense avanzó un 0,8% en el trimestre.

El ritmo de crecimiento ha superado las expectativas de los analistas, que auguraban un repunte de la actividad respecto al trimestre anterior, pero algo más moderado, en torno a un 3%. El auge de la inteligencia artificial y el mayor dispendio del gasto público por parte de la Administración de Trump han contribuido a acelerar la economía. La contribución de la inversión en equipamiento al PIB fue la mayor desde 2011, sin contar el periodo de recuperación tras la pandemia.

"El aumento del PIB real en el tercer trimestre se debió principalmente al incremento de la inversión, el consumo y el gasto público, compensado parcialmente por la disminución de las exportaciones. Las importaciones, que se restan en el cálculo del PIB, aumentaron", señala la oficina estadística en un comunicado.

Los datos muestran la resiliencia de la economía estadounidense. Acelera su ritmo de crecimiento pese a los estragos de la guerra contra Irán, la crisis energética y el pesimismo entre muchas familias estadounidenses golpeadas por la inflación creciente. El último dato publicado, correspondiente a septiembre, elevó los precios hasta el 3,7%, una cifra peor de lo esperado.

"En comparación con el segundo trimestre, la aceleración del PIB real en el tercer trimestre reflejó principalmente una aceleración de la inversión y un aumento del gasto público, que se vieron parcialmente compensados por una caída de las exportaciones. Las importaciones aumentaron más en el tercer trimestre que en el segundo", precisa la BEA.

El empleo público aporta más de un tercio de los nuevos puestos de trabajo

Pese al tirón laboral de las administraciones en el tercer trimestre, el mercado privado ha avanzado más en los últimos años

EMILIO SÁNCHEZ HIDALGO
Madrid

España ha ganado 567.600 trabajadores asalariados en el último año, una cifra altísima en términos comparados. Este número se ve impulsado por un gran aumento interanual del empleo público, con 204.000 ocupados más, según las cifras de la Encuesta de Población Activa del tercer trimestre. Así, un 36% de los nuevos puestos están asociados a las administraciones públicas, la cifra más alta de la serie histórica. Según los especialistas, ese acelerón parece vinculado al frenazo que esta variable registró en 2025, con destrucción neta de puestos de trabajo, y que este año se está compensando. En términos globales, el empleo público representa un 19% del total asalariado.

El país nunca había ganado tantos trabajadores públicos en 12 meses, según el registro de la EPA. Los 204.000 ocupados del tercer trimestre suponen un avance del 5,8%, por encima del récord del segundo trimestre de 2021, con 183.100 trabajadores públicos más y un salto del 5,7%.

Esta subida tan fuerte viene del fenómeno contrario a lo largo de 2025. En su tercer trimestre se perdieron 8.100 trabajadores públicos frente al mismo periodo del ejercicio anterior. Fue un episodio anómalo en estos años de fuerte creación de puestos de trabajo, en los que se venían notificando avances tanto del empleo público como del privado, con mucha más fuerza del segundo. Por ejemplo, en el tercer trimestre de 2024 el empleo asalariado público avanzó en 24.600 personas (+0,7%) y el privado en 390.600 (+2,65%).



Opositores, en Silleda (Pontevedra). ÁLVARO BALLESTEROS (EP)

Evolución anual del empleo asalariado

Miles de ocupados respecto al mismo trimestre del año anterior



Fuente: INE EL PAÍS

La sección de servicios públicos de UGT subraya que la subida puede estar relacionada con que últimamente ha habido muchas tomas de posesión de plazas en la Administración General del Estado (AGE). Esa impresión conecta con la desagregación de datos por niveles administrativos: la AGE ha ganado 63.800 ocupados en el último año, con un avance hasta los 622.000, un salto en un solo año del 11,4%. La cifra contrasta con el retroceso del 1,3% en el mismo periodo de 2025, con una pérdida de 7.400.

Luis Zarapuz, coordinador del Gabinete Económico de CC OO, ve plausible que los datos de este año estén compensando los del anterior. También subraya que el empleo público no gana peso respecto al privado: supone el 19% del total de asalariados, medio punto más que en 2025 (cuando se dio el retroceso público), mientras que en 2024 la proporción también fue del 19%.

El empleo público también avanzó con fuerza en la Administración con más empleados, la autonómica, pero lo hizo con menos fuerza relativa que la estatal. Ganó 71.400 empleados en el último año, hasta llegar a un total de 2,14 millones, lo que supone un avance del 3,5%. En la misma línea que la Administración central, en 2025 se dio un retroceso de 7.500 ocupados en el conjunto de las autonomías, un retroceso del 0,4%.

Una mirada más hacia atrás muestra que el empleo privado ha avanzado con más fuerza que el público en los últimos años, en los que España se ha situado como el país que más puestos de trabajo crea (con más margen de mejora que el resto, al notificar la tasa de paro más alta de la Unión Europea). Desde el tercer trimestre de 2019, España ha ganado 508.100 asalariados públicos y 2,38 millones de asalariados privados, hasta un total de 3,74 millones y 15,94 millones respectivamente. El primer número ha avanzado un 15,7%, frente al 17,5% que ha crecido el empleo asalariado privado.

Los inspectores de Hacienda denuncian que la Administración está abandonada

PABLO SEMPERE
Toledo

La presidenta de la Asociación de Inspectores de Hacienda del Estado (IHE), Ana de la Herrán, denunció ayer el "abandono y la desidia" que, a su juicio, afectan a las administraciones públicas de España y contribuyen a su deterioro. Lo hizo en la inauguración del XXXVI Congreso de Inspectores de Hacienda, que se celebra en Toledo un día después del trágico accidente ferroviario de Urda. Al encuentro también asistió Jesús Gascón, secretario de Estado de Hacienda.

El congreso, que los inspectores decidieron celebrar pese al accidente, versó sobre el destino de los ingresos públicos en un momento en el que el prestigio del conjunto de la Administración está tocado por un nuevo siniestro en la red ferroviaria. De la Herrán encabeza una asociación que, en los últimos años, ha endurecido sus críticas al Ejecutivo. Uno de los principales motivos ha sido la reforma del sistema de financiación autonómica y el debate sobre las competencias tributarias de Cataluña. A estas discrepancias se suman las relacionadas con las reformas que afectan a la función pública y a los procesos de acceso al cuerpo de inspectores.

La presidenta trasladó sus condolencias a las víctimas del siniestro antes de vincular la tragedia con la gestión de los servicios públicos. "El problema no son los trenes, sino las personas que dirigen, organizan y gestionan", afirmó. Y contrapuso la temporalidad de los responsables políticos a la permanencia de los funcionarios.

En esa línea, reivindicó el papel de los inspectores en el sistema público. De la Herrán señaló que España atraviesa un "evidente deterioro institucional" que atribuyó al "abandono y la desidia". Aseguró, además, que los inspectores se han sentido "solos" en la defensa de su profesionalidad y sostuvo que la profesión está siendo "vapuleada, pisoteada y escupida", por lo que reclamó "reformas urgentes". Ante estas críticas, el secretario de Estado de Hacienda mostró su apoyo al cuerpo de élite de la Agencia Tributaria. Gascón, también inspector, criticó los "ataques injustificables" que sufren los funcionarios por parte de muchos contribuyentes y se hizo cargo de las situaciones "difíciles y desagradables" a las que muchas veces se enfrentan.

Economía

El Estado inyecta más de 42.000 millones hasta octubre para sufragar las pensiones

El Gobierno ha ampliado un 9,2% los fondos previstos para estas prestaciones desde 2023

El Consejo de Ministros autorizó este martes un traspaso de 2.090 millones a la Seguridad Social

R. Antolín MADRID.

La Seguridad Social vuelve a ganar peso en las cuentas públicas. La última transferencia aprobada por el Consejo de Ministros ha elevado por encima de los 42.000 millones de euros las aportaciones del Estado al sistema de enero a octubre de 2026, superando ya las registradas en el mismo periodo del año anterior.

El Estado transfirió a la Seguridad Social 41.199 millones de enero a octubre de 2025, mientras que en el mismo periodo de este año (quitando de la ecuación septiembre y octubre ya que aún no se ha hecho públicos los documentos de la ejecución de los ingresos y gastos de ambos meses) se han traspasado, al menos, 40.185,7 millones. A esta última cifra hay que sumarle una transferencia de 2.090 millones que se autorizó en la última reunión del Consejo de Ministros. En total, serían 42.275,7 millones. Por tanto, se trata de un incremento del 2,6% interanual.

Además, según consta en el informe del mes de agosto del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, para el 2026 el presupuesto total previsto para las transferencias del Estado a esta cartera era de 38.688,51 millones. No obstante, en el octavo mes del año ya se había empleado un 3,8% más. Es más, si se tiene en cuenta la transferencia aprobada el pasado martes en el Consejo de Ministros sería un 9,2% más. Cabe mencionar que en 2025, el Gobierno transfirió un total de 47.815,4 millones adicionales, un 11% más que el año anterior para costear las prestaciones.

El sistema de pensiones se financia a través de dos vías diferenciadas. Las prestaciones contributivas, como las pensiones de jubilación, viudedad o incapacidad permanente, deben sufragarse fundamentalmente con las cotizaciones sociales. Por el contrario, las no contributivas y de carácter universal se financian mediante aportaciones del Estado con cargo a los Presupuestos Generales, según recoge la Ley General de la Seguridad Social.

En este contexto, Moncloa autorizó dicha transferencia para cumplir el compromiso de que el Estado asuma progresivamente los gastos de naturaleza no contributiva. La medida se enmarca en las transferencias previstas en los Presupuestos Generales del Estado y responde al objetivo de descargar a las cotizaciones sociales de costes ajenos a las prestaciones contributivas, una de las principales recomendaciones del Pacto de Toledo para clarificar las fuentes de financiación del sistema.

La factura de las pensiones se incrementa año tras año por distintos motivos. En concreto, por un mayor número de beneficiarios ya que la generación del *baby boom* está empezando a jubilarse, el aumento de la pensión media al retirarse del mercado con carreras de cotización más largas y mejores bases salariales y la revalorización de las pensiones con el IPC. De hecho, todo apunta a que las pensiones subirán alrededor de un 3,5%, a falta de conocer los datos del IPC de octubre y de noviembre.

A estos factores hay que sumarle el componente más relevante: la falta de unos Presupuestos Generales del Estado actualizados desde 2023. El Gobierno de Pedro Sánchez no ha superado la votación del techo de gasto en el Congreso de los Diputados, el paso previo a los Presupuestos Generales del Estado. Desde entonces, las cuentas han permanecido prorrogadas.

La ausencia de unos presupuestos limita el margen del Ejecutivo para aumentar de forma ordinaria la financiación destinada al sistema de pensiones. En este contexto, el refuerzo de los recursos de la Seguridad Social se está canalizando principalmente mediante transferencias del Estado y, en algunas ocasiones, préstamos extraordinarios. Se trata de mecanismos que permiten cubrir el creciente gasto sin necesidad de aprobar nuevas partidas presupuestarias.

De hecho, en la penúltima reunión del Consejo de Ministros –que tuvo lugar el pasado 20 de octubre– se autorizó un préstamo de unos 10.000 millones a la Tesorería General de la Seguridad Social, que ya venía consignado en los Presupuestos Generales del Estado de 2023. Desde entonces, esta operación se repite anualmente, especialmente en los meses de noviembre y diciembre, cuando se abona también la paga extraordinaria. Se trata de un crédito que no contiene tipos de interés y que la autoridad deberá devolver en un plazo de diez años, según recoge la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado.

> Uno de los motivos del aumento de las transferencias es la ausencia de presupuestos

Un gasto en ascenso

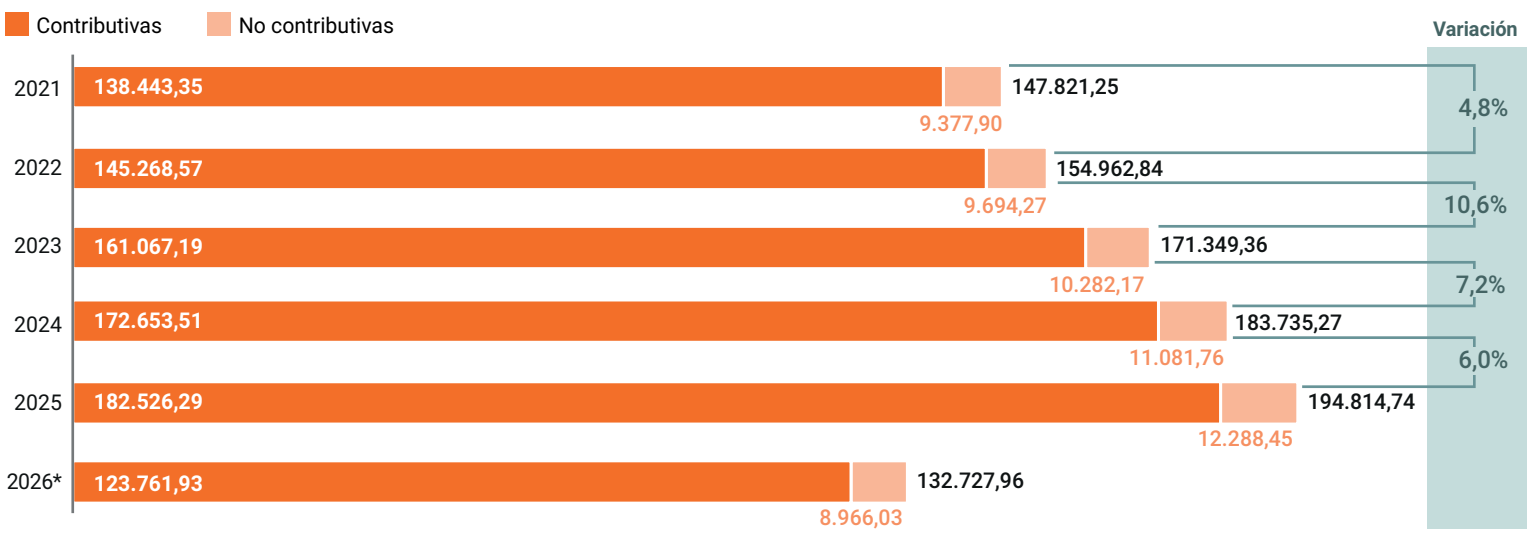
La previsión de las autoridades y de los economistas es que el gasto en pensiones, tanto contributivas como no, mantenga una senda ascendente. Es más, el departamento de Saiz estima que la factura se incrementará hasta situarse en torno al 15,3% del PIB en 2050. Asimismo, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) maneja una previsión más elevada y prevé que alcance el 16,4% del PIB ese año.

El gasto de las prestaciones alcanzó los 194.815 millones de euros en 2025, un 6% más que el año anterior (183.735 millones), encadenando así un nuevo máximo histórico. Aunque el desembolso continúa creciendo, la tasa de aumento se ha moderado respecto a ejercicios anteriores, ya que en 2024 el incremento fue del 7% y en 2023 llegó al 11%, pasando de los 154.963 millones en 2022 a los 171.735 millones ese año.

La mayor parte del gasto correspondió a las prestaciones contributivas. Estas sumaron 182.526 millones en 2025 y representaron alrededor del 94% del total. Las prestaciones no contributivas, por su parte, ascendieron a 12.288 millones. Los datos de ejecución de 2026 muestran que hasta agosto la Seguridad Social ya había desembolsado 132.728 millones en prestaciones, de los que 123.762 millones se destinaron a las contributivas y 8.966 millones a las no contributivas.

Gasto en pensiones contributivas y no contributivas

En miles de millones



Fuente: Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. (*) Datos hasta agosto de 2026



La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz. EP

EMPRESAS

VW Navarra prevé una producción récord en 2027

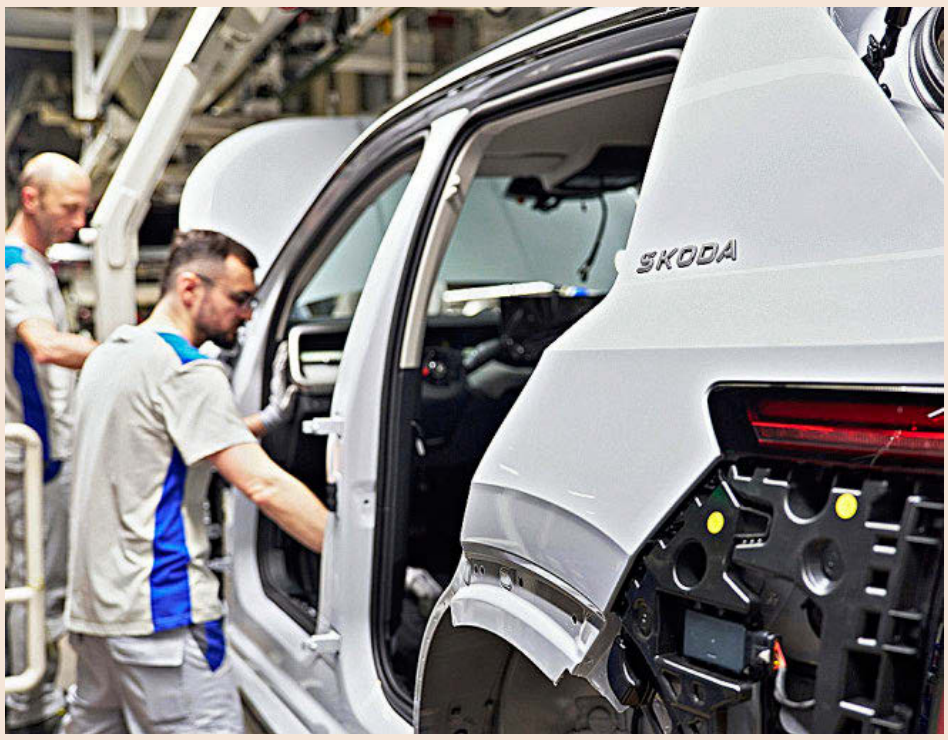
LANDABEN/ La histórica planta de Pamplona planea producir 360.000 vehículos en 2027, casi la mitad de ellos eléctricos, y aumentar la plantilla hasta 6.000 personas.

Daniel G. Lifona. Pamplona

El goteo constante de malas noticias para el Grupo Volkswagen, que ayer informó de unas pérdidas operativas de 5.860 millones de euros en el tercer trimestre debido a partidas extraordinarias, contrasta con las buenas noticias del grupo alemán en España.

La fábrica de Volkswagen Navarra –una de las dos plantas del consorcio en España, junto con Seat Martorell– establecerá un nuevo récord de producción en 2027 gracias a los nuevos ID. Cross y Skoda Epiq, los dos modelos eléctricos que han empezado a producirse en Landaben y que han superado las previsiones.

La dirección de la planta navarra prevé producir 360.000 vehículos el próximo año, un nuevo hito tras las 353.353 unidades de 2011. Después de completar su adaptación a la producción de coches eléctricos, que supuso una caída programada de la actividad en 2025, Landaben prevé cerrar el ejercicio 2026 con 263.417 vehículos y alcanzar un nuevo récord en 2027, que supondría un crecimiento del 37% respecto a 2026 y del 60% en comparación con las cifras del año pasado.



El Skoda Epiq es el primer modelo de la marca checa que se fabrica en España.

Nuevo turno de trabajo

El crecimiento de producción irá acompañado de un aumento de la plantilla, que podría alcanzar los 6.000 trabajadores durante el primer trimestre del próximo año, así como de la incorporación de un turno adicional los sábados por la mañana, según ha informado VW Navarra.

A los coches de combustión que se fabrican ahora –los Volkswagen T-Cross y Taigo– se han sumado en los últimos meses el Skoda Epiq, que se lanzó al mercado a finales de junio, y el Volkswagen ID. Cross, que entró en producción el 18 de septiembre.

VW Navarra se situó el año pasado como la quinta fábrica del mundo de la marca alemana por volumen de producción y en 2026 ha escalado hasta la cuarta posición tras superar a la planta portuguesa de Palmela, donde se fabrica el superventas T-Roc y a partir de 2027 se producirá un eléctrico urbano derivado del prototipo ID. Every1.

El Skoda Epiq que se fabrica en la planta de Landaben supera los 60.000 pedidos en sólo tres meses

El objetivo de Navarra es superar en 2027 a la planta mexicana de Puebla y convertirse en la tercera fábrica de la marca por volumen de producción, sólo superada por las de Bratislava (Eslovaquia) y Wolfsburgo (Alemania).

La factoría de Landaben produce actualmente 1.438 vehículos diarios, a un ritmo de un coche cada 54,6 segundos. Según la dirección, se emplean 14 horas en fabricar un coche y se producen 70 vehículos por cada trabajador al año, unas cifras que la sitúan entre las instalaciones más productivas del Grupo VW en todo el mundo (112 fábricas en 26 países).

La planta navarra superó los 10 millones de vehículos en febrero de 2025 desde que empezó a fabricar el Polo en 1984. En tres décadas ha pasado de ser una planta de un modelo único a multimodelo (T-Cross y Taigo), multimarca (VW y Skoda) y multienergía (coches de combustión y eléctricos).

"La planta de Volkswagen Navarra es muy flexible y se adaptará a la demanda del mercado", dijo ayer el director general de Skoda España, Fidel Jiménez de Parga, quien desveló que el lanzamiento del Skoda Epiq ha superado las previsiones y ha generado más 60.000 pedidos en sólo tres meses.

La Llave / Página 2

El grupo Volkswagen pierde 5.822 millones por Porsche

D. G. L./E. Galián. Barcelona

El Grupo Volkswagen perdió en el tercer trimestre 5.822 millones de euros, más de cinco veces más que un año antes, debido a partidas extraordinarias por depreciaciones en Porsche, la debilidad del negocio en China, los costes de la reestructuración del grupo y los aranceles de EEUU.

El consorcio alemán informó ayer de que hasta septiembre sufrió una pérdida neta de 2.720 millones, frente al beneficio de 3.405 millones de 2025. En los tres primeros trimestres obtuvo un beneficio operativo de 71 millones, lo que supone un 99% menos respecto a los 5.408 millones que ganó un año antes.

Este descalabro se debió a extraordinarios por valor de 8.700 millones, de los que 7.800 millones corresponden al tercer trimestre. Los cargos son por el deterioro del fondo de comercio de Porsche de 6.400 millones, ajustes por deterioro de activos en China de 1.000 millones y gastos adicionales vinculados a la venta de VW Osnabrück.

Seat reduce beneficio

Seat, por su parte, redujo un 62,5% el beneficio operativo en los nueve primeros meses del año en un entorno de mercado "más competitivo" y de "aumento de gastos". Su facturación fue de 11.109 millones, un 1,17% menos.

Antolin negocia con los bonistas para sellar su reestructuración

Jesús de las Casas. Madrid

Antolin sigue negociando a contrarreloj con los bonistas para lograr un consenso en torno a su plan de reestructuración. El fabricante de componentes de automoción ha anunciado una segunda prórroga del acuerdo de moratoria con el comité directivo (SteerCo) de los tenedores de sus bonos con vencimiento en 2028 y 2030. El nuevo plazo expira el 25 de noviembre, según ha comunicado Antolin a la Bolsa de Luxemburgo.

Se trata de la segunda extensión que firma la compañía con este grupo de acreedores. La primera amplió la moratoria hasta el pasado 16 de octubre, un plazo que ya venció sin que las partes llegasen a un entendimiento definitivo. Ahora, la compañía gana cuatro semanas adicionales para tratar de allanar las diferencias que persisten con los inversores que controlan una parte significativa de su deuda en bonos.

En el comunicado remitido a Luxemburgo, Antolin subraya que la empresa y el comité de bonistas "siguen manteniendo conversaciones constructivas con el fin de alcanzar un acuerdo sobre las condiciones de una recapitalización consensuada del grupo". Según fuentes conocedoras, las negociaciones han avanzado en gran medida y ambas partes se encuentran cerca de llegar a un acuerdo.

Tras el acuerdo con la banca, la empresa prorroga plazos para llegar a un consenso con los bonistas

El pacto entre Antolin y los bancos acreedores quedó sellado antes de agosto. Santander, BBVA, CaixaBank, Sabadell y Bankinter dieron su visto bueno al plan de reestructuración presentado por la compañía, cuyos términos rechazaron los bonistas.

El comité, liderado por Benefit Street Partners, cuestiona el trato diferencial que recibirían e incluso ha iniciado acciones judiciales en Reino Unido para tratar de bloquear la homologación del plan en España. Antolin ha solicitado que suspenda la homologación por el momento al juzgado de Burgos, ante el que el plan fue presentado en julio.

Lograr la adhesión de los bonistas no es un requisito estrictamente necesario para Antolin, ya que el plan puede imponerse mediante el efecto arrastre que prevé la regulación concursal si se alcanzan las mayorías requeridas.

Sin embargo, sí resulta determinante para reducir el riesgo de impugnaciones que podrían retrasar o incluso impedir la implementación del plan. La deuda neta total de la compañía supera ya los 1.300 millones de euros.

El plan anti 'spam' de Movistar se dispara

I. del Castillo. Madrid

Movistar ha superado los 1,2 millones de usuarios activos de su función *Llamadas Spam*, que ayuda a proteger a los clientes frente a llamadas no deseadas. Esta acelerada aceptación por parte de la base de clientes de Movistar convierte a *Llamadas Spam* en el servicio más rápidamente adoptado por la marca de Telefónica.

Con *Llamadas Spam*, Movistar identifica y notifica en el dispositivo del cliente por defecto las llamadas que puedan considerarse no deseadas, como *spam*, llamadas con patrones de *spam* o que ya han sido señaladas como molestas por otros clientes, de modo que el usuario recibe una advertencia en pantalla cuando la llamada entrante presenta indicios de ser molesta con lo que puede ignorarla o bloquearla. Además, con este servicio, el cliente puede activar el bloqueo total del *spam* para que ni siquiera llegue a su móvil.

Desde el inicio de *Llamadas Spam* en marzo, Movistar ha identificado 166 millones de llamadas *spam* y ha bloqueado más de 15 millones a petición del cliente. Además, cumpliendo el decreto antifraude para bloquear las llamadas fraudulentas de 2025, Telefónica ha bloqueado 241 millones de llamadas de voz y 28 millones de SMS.

Lagarde acelera su salida y da un mes a De Cos para lograr apoyos

● Abandonará anticipadamente la presidencia del BCE el 7 de febrero ● Busca «libertad» para expresarse en plena crisis política en Francia ● El español Hernández de Cos comienza su carrera para sucederla

LAURA DE LA QUINTANA MADRID

«Nunca es buen momento para irse», acertó a decir Christine Lagarde después de confirmar los rumores que desde hace meses anticipaban su marcha de la presidencia del Banco Central Europeo (BCE). La todavía presidenta –lo será hasta el próximo 7 de febrero– anuncia su salida un año antes de que venciera su mandato y dando tres meses de margen a las autoridades comunitarias para decidir cómo se repartirán tres asientos clave en el seno del BCE: el suyo propio, la presidencia; el que dejará vacante el economista jefe, Philip Lane, en el mes de mayo; y otro más en el Comité Ejecutivo que pertenecía a la alemana Isabel Schnabel hasta que anunció su salida (también antes de tiempo) en septiembre para marcharse al Fondo Monetario Internacional.

Lagarde se marcha con el pretexto de quien se siente atado y necesita libertad para poder expresarse, algo impropio de un cargo al que se exige neutralidad. Según ha trascendido, el objetivo de la presidenta ahora sería volcarse con actividades no remuneradas y pasar a «ser útil en su calidad de ciudadana francesa, europea y del mundo». Fuentes conocedoras aseguran que Lagarde se ve incapaz de mantenerse al margen de «los acontecimientos que tienen lugar tanto en su propio país como en el resto del mundo». Otras fuentes consultadas por EL MUNDO no descartarían que Lagarde, que ya ha ocupado cargos políticos en Francia, pudiera hacer campaña activamente por candidatos de centro derecha y europeístas. Francia atraviesa una auténtica crisis social y política, aderezada con una deuda disparada (hasta un déficit público del 5,1%) y con poco margen para recortes presupuestarios. La primavera europea supone un desafío para la Unión Europea, considerando elecciones generales en Francia, con la amenaza de la ultraderecha de Marine Le Pen, e Italia estaría planteándose también convocar a las urnas en abril de 2027.

Con el contador en marcha, hace semanas que el Gobierno habría acelerado la maquinaria para posicionar al español Pablo Hernández de Cos como futuro sucesor de Lagarde al frente del BCE. Hace un mes el presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez, oficializó públicamente su apoyo al exgoberandor del Banco de España con el Gobierno de Mariano Rajoy. Llevaría un año trabajando en ello entre bambalinas. A mediados de octubre fue el turno de Alberto Núñez Feijoó, líder de los *populares*, en trasladar en Bruselas su respaldo a Hernández de Cos. Esto es clave en un momento de transición política en nuestro país a las puertas de la celebración de las elecciones el 29 de noviembre. Fuentes próximas a la candidatura reconocen ser «razonablemente optimistas», aunque no rema a favor el posible cambio de color en Moncloa. En cualquier caso, la inestabilidad política es una *receta* compartida en Europa. La noticia, trasladada hace días a las autoridades comunitarias, ha desbloqueado la carrera por la sucesión para el BCE dentro de un proceso muy pautado desde Bruselas. Minutos después de oficializar la noticia el presidente del Consejo Europeo, el portugués António Costa, dio el pistoletazo de salida con el fin, afirmó en sus redes sociales, de garantizar «una transición fluida hacia el próximo liderazgo del BCE». Mientras, el Eurogrupo se comprometía a «actuar con celeridad para preparar la recomendacióndel Consejo de la UE al Consejo Europeo», que es el encargado de nombrar a los seis miembros del Comité Ejecutivo del BCE, incluyendo al presidente y vicepresidente, cargo que ocupó el español Luis de Guindos hasta el pasado pasado 31 de mayo, momento en el que le sucedió el croata Boris Vujcic.

La premura con la que las autoridades europeas abordan el relevo en el BCE hace pensar que la decisión de quién presidirá el banco central podría estar tomada en el plazo de un mes. Con el calendario sobre la mesa, el Eurogrupo se reunirá en Bruselas el 9 de noviembre y las miradas se centran en la reunión del Consejo Europeo del 26 y 27 de noviembre, para cuando deberá estar claro quién será el candidato a suceder a Schnabel, que se marchará un mes antes que Christine Lagarde. Otra fecha posible que se valora es la siguiente reunión del Consejo del 17 y 18 de diciembre. España nunca ha ocupado la presidencia del banco central. Desde su constitución ha habido cuatro presidentes, el neerlandés Wim Duisenberg hasta 2003; dos franceses, empezando por Jean-Claude Trichet hasta 2011, y ahora Christine Lagarde, y entre medias presidió el BCE el italiano Mario Draghi. Sobre el papel, el rival a batir para Hernández de Cos es el también holandés Klaas Knot, considerado más *hawkish* y alineado con los postulados alemanes sobre una mayor disciplina fiscal, que teóricamente despertarían reticencias entre los gobernadores de países del sur de Europa.



La presidenta del BCE, Christine Lagarde, durante su comparecencia de prensa ayer en Fráncfort. EFE



Pablo Hernández de Cos, director general del BIS. ARABA PRESS

La primavera electoral de Francia e Italia acelera su marcha

Lagarde busca recuperar su «voz» para influir en la campaña

El español De Cos parte como favorito en las encuestas

El BCE anticipa un alza de tipos en diciembre tras pausarlos en el 2,5%

LA PRESIÓN EN LOS MERCADOS DE DEUDA, CLAVE EN LA DECISIÓN/ La autoridad monetaria se da más tiempo para elevar el precio del dinero después de la subida vertiginosa del interés de los bonos soberanos.

El banco central valoró subir ya sus tasas, pero prefirió esperar por la incertidumbre

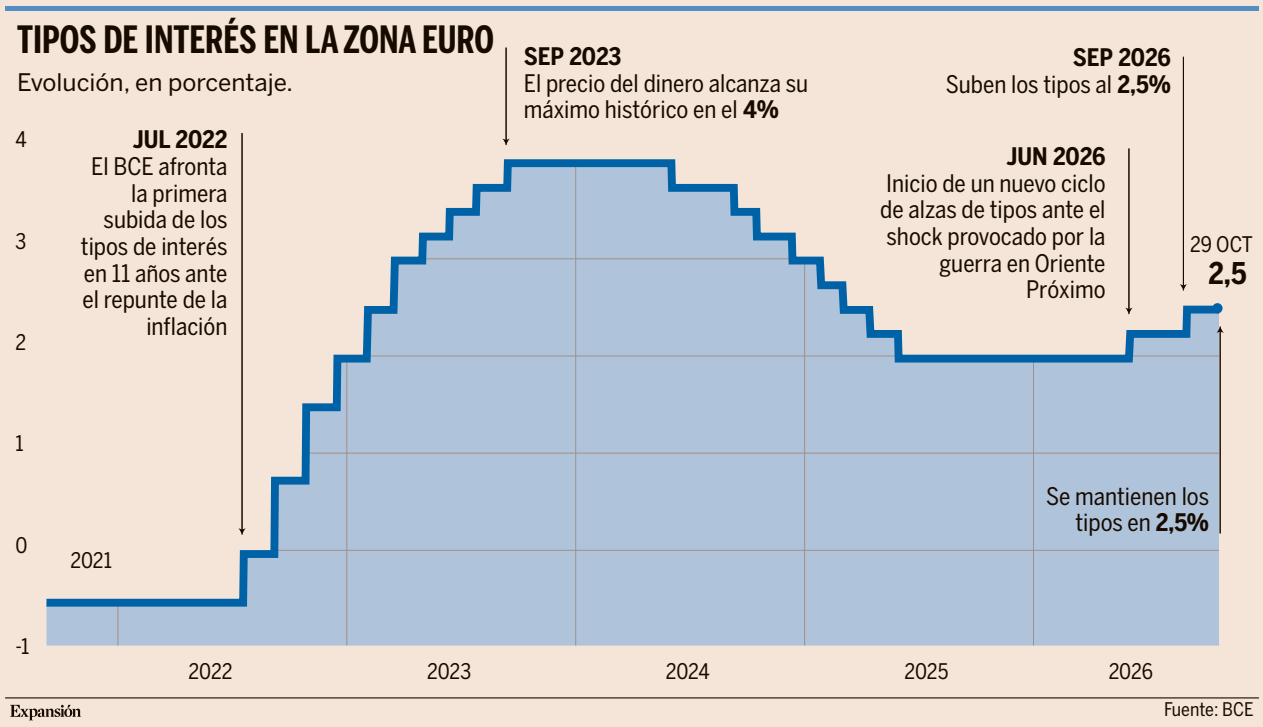
Los miembros del Consejo de Gobierno reconocen que aún no hay efectos de segunda ronda

Andrés Stumpf. Fráncfort

El Banco Central Europeo (BCE) se toma un respiro. La autoridad monetaria anunció ayer que deja los tipos de interés sin cambios en el 2,5%, el nivel en el que quedaron fijados en la cumbre de septiembre.

Aunque la inflación sigue estando muy por encima del objetivo del 2% que marca la estabilidad de precios del BCE, la institución que preside Christine Lagarde –ahora ya de salida (ver pág. 17)– considera que no hay que precipitarse en un momento de incertidumbre. Con el crecimiento de los precios marcando un 3,8% en septiembre, el banco central prefiere dejar el potencial nuevo movimiento para diciembre.

"El Consejo de Gobierno debatió si era apropiada una subida, pero, sobre la base de la incertidumbre que se acumula, hubo una decisión unánime al final de la discusión de que estábamos en una posición lo suficientemente buena como para esperar a tener información adicional", aseguró Lagarde en la rueda de prensa posterior a la cumbre monetaria.



Pausa

El BCE puede permitirse entrar en compás de espera por los acontecimientos del mercado de deuda. Los intereses de los bonos soberanos han subido con fuerza en las últimas semanas provocando un intenso endurecimiento de las condiciones de financiación en el mercado. Ha ocurrido sobre todo en Francia, donde las dudas sobre la sostenibilidad de las finanzas públicas aprietan en el mercado y llevan a los inversores a exigir por momentos más de un 5% por prestar al país a 10 años vista.

Este endurecimiento ha hecho parte del trabajo que la institución con sede en Fráncfort tenía pendiente, pues genera un efecto similar al que se consigue subiendo los tipos de interés: que gobiernos, empresas y familias se financien más caro, se enfríe con ello el consumo y la actividad y baje la inflación.

"Las condiciones de financiación se han endurecido desde la última reunión del Consejo de Gobierno, lo que probablemente afectará a la inflación y al crecimiento", aseguraron los banqueros centrales.

Pero la pausa no será muy larga. La presidenta del BCE adelantó en su intervención que un nuevo alza de los tipos de interés es más que probable para la reunión de diciembre a pesar de que esperarán a obtener la confirmación de los datos.

Según aseguró Lagarde, "a menos que se produzcan acontecimientos importantes, la dirección del viaje es bastante clara para todos nosotros". Además, la presidenta confirmó justo después que el ritmo de una subida de tipos de interés al trimestre –que calificó como endurecimiento moderado– sigue siendo válido.

En diciembre, la autoridad monetaria contará con nuevos datos de inflación que le permitirán saber si los temidos efectos de segunda ronda del *shock* energético se están materializando, algo que hasta la fecha ni los mayores halcones de la institución han sido capaces de demostrar.

"Los efectos de la perturbación energética aún no se han materializado plenamente, pero la inflación subyacente se ha mantenido, en general, estable hasta ahora y los salarios no muestran una respuesta sustantiva en esta fase", reconocieron los miembros del Consejo de Gobierno en el comunicado de la reunión monetaria celebrada ayer en Fráncfort.

Además, los expertos del BCE prepararán una nueva hornada de proyecciones macroeconómicas en las que por primera vez se darán datos para 2029. Se trata del ejercicio más importante para la institución a la hora de valorar la trayectoria tanto de la inflación como del crecimiento de la zona euro, que, por el momento, ha aguantado el envite de los efectos de la guerra de Oriente Próximo con más entereza de lo que se esperaba hace unos meses.

Subida casi garantizada

El BCE trasladó el alza de los tipos de interés que se llevará a cabo en diciembre de forma tan contundente que Lagarde incluso llegó a calificar la decisión de la reunión de ayer como "una no subida", dando a entender que los argumentos para llevar a cabo el incremento ya eran potentes y habían tenido que buscar motivos por los que no ejecutarlo. Sin embargo, el BCE se mantiene fiel a su estrategia de tomar la decisión reunión a reunión y su presidenta reitera que "no se han embarcado en un ritmo predeterminado de subidas de los tipos de interés". La puerta sigue abierta a que el conflicto bélico en Oriente Próximo se resuelva o que los intereses de la deuda sigan aumentando hasta el punto de que las condiciones de financiación vuelvan a situarse en el nivel de dureza que los banqueros centrales querrían obtener con las subidas de tipos, haciéndolas innecesarias.

Eso sí, la vara de medir para volver a repetir el nivel de tipos de interés en un par de meses estará mucho más alta que en esta última cumbre. Si la inflación se mantiene elevada, la autoridad monetaria ha reconocido que "habrá más riesgos de que se generen efectos de segunda ronda".

Respuesta

Pese a la pausa de ayer, el BCE sigue siendo uno de los bancos centrales que ha respondido con mayor agresividad ante el *shock* energético experimentado desde comienzos de año. Frente a la inacción de otras grandes autoridades monetarias como la Fed de Estados Unidos, la europea ha acometido dos ajustes para una subida acumulada del precio del dinero de 50 puntos básicos.

Sin embargo, es cierto que el BCE también partía de niveles más bajos, ya que, pese a los recientes incrementos, las tasas en Europa siguen a dos puntos porcentuales del nivel de las de EEUU. Por el momento, el BCE mantiene el precio del dinero en un territorio considerado neutral y solo a partir de una nueva subida de tipos de 25 puntos básicos, hasta el 2,75%, comenzaría a hablarse de restricción monetaria.

EURIZON
ASSET MANAGEMENT

EURIZON CAPITAL SGR S.p.A. – Luxembourg Branch
28, boulevard de Kockelscheuer, L-1821 Luxembourg

Aviso a los partícipes de «Eurizon Fund II» y «Eurizon Fund», dos organismos de inversión colectiva establecidos según la legislación luxemburguesa (los «Fondos»)

Se informa a los partícipes de que el Consejo de Administración de la sociedad gestora de los Fondos, ha acordado el pago de los siguientes dividendos:

Fondo	Subfondo	Clase de participationes	Código ISIN	Divisa	Fecha Ex-dividendo	Fecha de pago	Tipo del dividendo trimestral
Eurizon Fund	Absolute Green Bonds	ZD	LU2093577554	15/01/2027	29/01/2027	EUR	1,09%
Eurizon Fund	Bond Aggregate RMB	ZD	LU2191353940	15/01/2027	29/01/2027	EUR	0,21%
Eurizon Fund	Bond Aggregate RMB	CD	LU2643908697	15/01/2027	29/01/2027	EUR	0,17%
Eurizon Fund	Bond Emerging Markets	ZDH	LU2181960639	15/01/2027	29/01/2027	EUR	1,60%
Eurizon Fund	Bond EUR Short Term LTE	CD	LU2643225704	15/01/2027	29/01/2027	EUR	0,80%
Eurizon Fund	Bond USD Short Term LTE	CD	LU2643226934	15/01/2027	29/01/2027	EUR	1,11%
Eurizon Fund	Conservative Allocation	RD	LU1090960839	15/01/2027	29/01/2027	EUR	0,73%
Eurizon Fund	Top European Research	CD	LU2643225530	15/01/2027	29/01/2027	EUR	0,02%

A partir de la Fecha Ex-Dividendo, el Valor de la Unidad de la mencionada Clase de Participationes tendrá en cuenta la distribución de dividendos.

El Consejo de Administración de la sociedad gestora de los Fondos, ha resuelto no pagar dividendos para los siguientes subfondos: Eurizon Fund II - Euro Bond (CD - LU2643232742), Eurizon Fund II - Emerging Bond Total Return (CD - LU2643232668), Eurizon Fund - Absolute Green Bonds (CD - LU2642543537), Eurizon Fund - Absolute Prudent (CD - LU2643223329), Eurizon Fund - Bond Aggregate RMB (RD - LU1724372815), Eurizon Fund - Bond EUR Medium Term LTE (CD - LU2643225613) y Eurizon Fund - Bond USD LTE (CD - LU2643226181).