

El interés de todos en el fondo de reconstrucción

El acuerdo sobre el fondo europeo de reconstrucción para los países más afectados por el Covid-19 no va a ser fácil. Lo reiteró ayer el primer ministro holandés, Mark Rutte, antes de reunirse con el presidente Pedro Sánchez, pero era una evidencia desde mucho antes. No va a ser fácil, pero es necesario y justo que se ponga en marcha, teniendo en cuenta sobre todo la naturaleza extraordinaria de la crisis, provocada por una epidemia inesperada que ha afectado sobremanera al tejido productivo de Europa. Se equivocan Rutte y el resto de los países denominados frugales (Dinamarca, Austria y Suecia) si entienden que en la creación de ese fondo sólo ganan los países receptores de las ayudas o los créditos.

El futuro de la Unión Europea, un proyecto que tiene indudables beneficios para todos sus miembros, depende en buena medida de la salud de todos y cada uno de los países que componen el club. Una crisis profunda en una parte de sus miembros deteriora el proyecto global y tiene consecuencias nefastas para el conjunto. No se trata en este caso de meras subvenciones de países disciplinados hacia economías poco ortodoxas, sino de la reconstrucción y modernización de un tejido productivo que en el futuro va a sostener al propio proyecto europeo. La reconstrucción, en este sentido, es una prioridad para todos, incluidos los frugales, porque garantizaría la normalización del Mercado Único.

En este sentido, los ciudadanos de los denominados países del sur que, como España o Italia, más están sufriendo la crisis por el efecto del confinamiento en sectores como el turismo y la hostelería, deben ser los primeros interesados en que el dinero procedente de Europa se gaste bien. No es un fondo para que el Gobierno practique el clientelismo. De ahí que la condicionalidad más que un obstáculo pueda ser incluso una garantía. La mayor parte de los agentes económicos responsables lo entienden así. El propio Banco de España ha señalado que los fondos se tienen que acompañar de reformas y que el objetivo último debe ser mejorar y modernizar nuestra economía, la de los españoles y los europeos, para recuperar cuanto antes la senda del crecimiento y la consolidación fiscal. El impacto de la crisis ha sido tal que, a corto plazo, deberá haber una cierta flexibilidad que es perfectamente compatible con el objetivo fundamental, que no es otro que fortalecer el propio proyecto europeo.

Un nuevo ciclo político que pide moderación

Las contundentes victorias electorales de Alberto Núñez Feijóo e Iñigo Urkullu del pasado domingo, acompañadas del pésimo resultado cosechado por Unidas Podemos tanto en Galicia –donde desaparece del Parlamento regional– como en País Vasco –donde queda reducida a la mitad su presencia– debería ser un claro indicador de que la mayoría de los votantes se inclinan por las apuestas que garanticen la estabilidad y acrediten capacidad de gestión. Tras unos años de intenso adanismo en muchos de los principales partidos, parece que se entra en un nuevo ciclo. La crisis sanitaria aún latente, junto a la contundente crisis económica que va cobrando cuerpo con el correr de las semanas, hace que la necesidad de liderazgos solventes sea cada vez mayor. Sirva como ejemplo la desastrosa gestión que la Generalitat de Cataluña de Quim Torra está realizando en los brotes del coronavirus que están surgiendo en varios puntos de la comunidad. Los gobernantes deben asumir que no basta con centrifugar responsabilidades a otras administraciones. Incluso en un momento de máxima tensión sanitaria, Torra parece empeñado en buscar el choque institucional por encima de todo. Se avecinan meses de una extraordinaria crudeza tanto en el plano económico como político. Nada ayudaría más que los principales partidos encauzaran una senda de diálogo y entendimiento, desde posicionamientos divergentes, pero con acuerdos entre ellos, que sirviera para dar un mensaje de estabilidad y seriedad hacia Europa y hacia los propios ciudadanos. La magnitud del desafío así lo requiere.

La condicionalidad del fondo no debe ser un obstáculo sino la garantía de que el dinero se gasta bien

Responsabilidad contra el absentismo

El absentismo laboral sigue siendo alto en España y, según datos de la mutua de accidentes de trabajo Muvale, en el sector de comercio no especializado va en aumento, pasando del 3,7% en 2015 al 5,3% en 2018. El porcentaje incluye tanto las bajas justificadas como el fraude, y según distintas fuentes el aumento en los últimos años se debe a un mayor fraude. La patronal de supermercados Asedas, que agrupa a la mayoría de las cadenas, desde la líder Mercadona a otras más pequeñas, cuantifica ese 5% en dos millones de jornadas perdidas al año, que supone un importante coste oculto para el sector. El director general de Asedas, Ignacio García Magarzo, realizó hace unos días en el Congreso de los Diputados, en el seno de la comisión de reconstrucción, una llamada a la responsabilidad. Por un lado, reconociendo el importantísimo desempeño realizado por los trabajadores del sector durante la pandemia, digno de elogio. Por otro, calificando de insolidario el absentismo no justificado, que supone una carga adicional para la plantilla que sí cumple, y por ende para la empresa. Para Asedas, el sistema de control del absentismo no es eficaz debido a que la gestión sanitaria, desde la emisión de partes de baja, se realiza exclusivamente por las Comunidades Autónomas, mientras que las prestaciones son abonadas por el Instituto

Nacional de la Seguridad Social, dependiente del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, que es además el que teóricamente se ocupa de su control. La patronal defiende que las mutuas privadas podrían colaborar con el sistema emitiendo partes de baja y verificando los mismos, además de colaborar en la gestión del absentismo no fraudulento. Las propuestas de Asedas son interesantes y merecen un estudio detallado. El absentismo no justificado es un fraude a la empresa, pero también a los compañeros que asumen más carga de trabajo. Es asunto de elemental justicia y solidaridad, y el objetivo de todos debe ser su reducción cuando no está justificado.

BlackRock castiga la contaminación

En su visita a Madrid con motivo del COP25 el pasado diciembre, Larry D. Fink, CEO de BlackRock, la mayor firma de inversión mundial, cuya cartera suma el 4% de las capitalización de las Bolsas mundiales y que en España es el mayor inversor en el Ibex, lanzó un mensaje sobre la necesidad de que las empresas consideren la sostenibilidad medioambiental como uno de los pilares fundamentales de sus estrategias. Y un mes después, en su carta anual a los

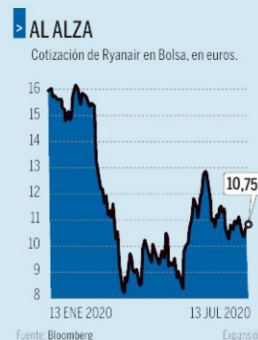
CEO de las compañías en las que está invertido, insistió sobre esta cuestión, con mucha repercusión mediática. Ahora el grupo ha hecho público su informe *Nuestro enfoque hacia la sostenibilidad*, en el que revela que ha mantenido 1.230 encuentros con compañías para tratar temas medioambientales. La entidad precisa que ha votado en contra de la elección de consejeros o las políticas retributivas de las compañías en las juntas de 53 grandes empresas mundiales precisamente por no contar con una política contra el riesgo climático sostenible a largo plazo, y ha puesto además bajo vigilancia a otras 151 entidades por falta de progreso adecuado. Los anuncios de compromisos medioambientales por parte de las grandes empresas están a la orden del día, y la exigente política de BlackRock es un acicate para que las compañías no solo sean actores positivos en la reducción de los gases de efecto invernadero, sino que también establezcan planes de contingencia ante los riesgos derivados del cambio climático.

Auge en residencias de estudiantes

Tras el boom del segmento de residencias de estudiantes del pasado año, el mercado de alojamiento universitario entra en una etapa de consolidación. Con una inversión ejecutada de 445 millones en suelos y activos en funcionamiento en 2019, y compromisos y opciones de compra que podría elevar la cifra a más de 900 millones, el pasado año fue un hito para un negocio que hace apenas un lustro estaba obsoleto y poco profesionalizado. El empuje de los fondos y el aterrizaje de firmas internacionales especializadas a España ha avivado el mercado y se prevé que en los próximos años salgan a la venta carteras de activos, lo que contribuirá a la consolidación del sector y permitirá la entrada a inversiones institucionales. Pese a que el Covid ha tenido un impacto inmediato, con una caída de rentas y ocupaciones en el pasado curso escolar debido al confinamiento y la interrupción de las clases, así como un freno en las reservas para el que viene dada la incertidumbre actual, la vuelta a la normalidad podría ser un revulsivo para el sector y dar de nuevo alas a la inversión ya que la oferta actual no es suficiente para atender la demanda. Un informe de JLL recuerda que este diferencial se reducirá con el desarrollo de 22.000 plazas adicionales hasta 2022. Pese a que con estos nuevos proyectos la cifra total de plazas se elevará a 116.000 camas, casi un 24% más, existen 526.363 estudiantes desplazados que necesitan alojamiento. Es decir, la demanda insatisfecha persiste.

Aena y las aerolíneas constatan que la recuperación será lenta

Los datos registrados en junio en los aeropuertos de Aena no son una sorpresa ni para la propia cotizada ni para las aerolíneas. Aunque el tráfico ha repuntado, el pasado mes se mantuvo un 96,5% por debajo del nivel de junio de 2019. El transcurso de las semanas ha conducido al sector a asumir que la recuperación será muy lenta, mucho más de lo que se previó en marzo. Un informe de HSBC publicado ayer dejó claro que las compañías deberán llevar a cabo ajustes estructurales, y no solo los temporales que se desprenden de los ERTe que las aerolíneas han aplicado en España. Iberia, por ejemplo, teme que el tráfico de 2019 no vuelva hasta 2023. Las principales empresas –comenzando en Europa por British Airways, Air France y Lufthansa, siguiendo en EEUU por American Airlines y terminando por las de bajo coste, como Ryanair– preparan ajustes cifrados en miles de empleos. Aena ya sufre las consecuencias por el menor tráfico, pero tiene pendiente de cuantificar cuál podría ser el



impacto en 2020. Las previsiones son difíciles de realizar. En esencia, la mejoría del sector se producirá cuando se descubra una vacuna contra el coronavirus. Mientras no llegue el remedio, los aeropuertos y las aerolíneas dependen de que no se desborden las infecciones en el mundo. La más que tímida confianza por volver a viajar puede truncarse y retrasar, aún más, la recuperación de un sector que está muy tocado.