

CincoDías
Martes, 24 de febrero de 2026

Las horas extras no pagadas equivalen a 62.000 empleos a tiempo completo



Cuatro de cada diez horas extras se quedan sin pago ni compensación

Ahorran a las empresas 3.243 millones al año, según un estudio de CC OO con datos de la EPA

RAQUEL PASCUAL CORTÉS MADRID

Los asalariados que declararon hacer horas extras en 2025 ascendieron a 960.000, el 5% del total de empleados por cuenta ajena, según las cifras de la encuesta de población activa (EPA) que elabora el INE. Un porcentaje casi similar al del año anterior (5,1%). También se mantuvo estancado el porcentaje de asalariados que realizó horas de más sin cobrar (ni en forma de salario ni de descanso): el 2,3% del total de asalariados, igual que el año anterior, según se desprende de los datos de la EPA analizados por el gabinete económico de CC OO y publicados ayer. Esas horas sin cobrar ni compensar suponen casi cuatro de cada 10 de las extraordinarias.

Esta situación lleva al sindicato a denunciar que las horas extraordinarias no compensadas "siguen siendo una forma de explotación laboral persistente desde hace décadas (...) y que no se ha logrado reducir de manera significativa en los últimos años, a pesar de la aprobación de normativa específica como el registro obligatorio de la jornada de trabajo".

Precisamente, el Ministerio de Trabajo aguarda a recibir los resultados de los informes pertinentes sobre un endurecimiento de este registro horario para aprobar nuevas condiciones para la

forma en la que los trabajadores deberán registrar las horas que trabajan diariamente. Este nuevo sistema de registro horario deberá ser obligatoriamente digital e interoperable y, previsiblemente, si el contenido del texto normativo no cambia finalmente, deberá detallar, entre otras cosas, cómo se compensa cada hora extra que haga el trabajador.

En total, el pasado año se trabajaron de media 6,38 millones de horas extras a la semana. De ese volumen, cuatro de cada diez horas realizadas (el 39%) no se cotizó, ni se pagó ni se compensó con descanso.

Salarios y cotizaciones

Así, cada persona que hizo horas extras no pagadas en 2025 trabajó 5,6 horas semanales de media sin remuneración, lo que supone un coste laboral no abonado de 7.355 euros anuales entre salarios y cotizaciones. Todo esto multiplicado por las personas que las realizaron indica que las horas extras no pagadas supusieron un coste laboral anual, que se ahorraron las empresas, de 3.243 millones de euros (salario bruto y cotizaciones sociales).

El sindicato ha calculado también cuánto empleo a tiempo completo se habría generado el pasado año si no se hubieran realizado las horas extra. En concreto, ese tiempo de más que pasaron

los trabajadores en su puesto equivalió a 160.000 empleos a jornada completa. De estos, 62.000 se corresponderían con las horas extra no pagadas por las empresas.

CC OO detalló que los sectores que concentraron mayor porcentaje de personas asalariadas que trabajaron horas extra no remuneradas respecto al total de asalariados de dicha actividad fueron los de finanzas y seguros, donde el 5,6% de sus asalariados trabajó horas extra no pagadas; educación (con el 4,9%); las actividades profesionales, científicas y técnicas (4,6%), e información y comunicaciones (4%). Cuando analizaron los sectores "con mayor intensidad media de horas extra no pagadas por asalariado", aquí destacan los trabajadores de transporte y almacenamiento; agricultura y ganadería, y la construcción.

Los técnicos de comisiones también han analizado una tercera métrica de esta problemática, observando los sectores con mayor volumen de trabajadores en esta situación en números absolutos. Así, de las 441.000 personas asalariadas que semanalmente hicieron horas extras no pagadas, 72.000 trabajaban en la educación; 49.000 en industria manufacturera; 46.000 en comercio; 41.000 en actividades profesionales, científicas y técnicas, y 33.000 en Administración pública y defensa.

La comisión de investigación de Adamuz aparta a un vocal para reforzar su independencia

El encargado de infraestructuras se inhibirá en las deliberaciones sobre el siniestro

Es uno de los cuatro representantes del órgano de gobierno

JAVIER F. MAGARIÑO MADRID

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) se está adelantando a posibles problemas de incompatibilidades en el análisis que lleva a cabo sobre el siniestro de Adamuz (Córdoba). El órgano ha prescindido de uno de los pilares del pleno en las deliberaciones sobre este caso —el vocal de infraestructuras, Ignacio Sánchez Marhuenda—, que se inhibirá. El motivo es que este ingeniero ha participado como asesor en proyectos de infraestructuras, aunque en principio las últimas empresas con las que ha trabajado están fuera de la investigación del siniestro ferroviario del pasado 18 de enero. Se trata de extremar la precaución para apuntalar la independencia de la comisión.

Otra cautela en este proceso ha sido abrir los trabajos al escrutinio de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (ERA por sus siglas en inglés), de la que se recuerda una advertencia tras la instrucción del grave accidente ferroviario de Angrois, en 2013, precisamente por la subordinación de la CIAF al entonces Ministerio de Fomento.

Dos representantes de la ERA, invitados de la CIAF la semana pasada en Madrid, han validado la independencia del órgano que preside Iñaki Barrón para investigar todo lo que rodeó al suceso ocurrido en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. El descarrilamiento de un tren de alta velocidad de Iryo en Adamuz, y la inmediata colisión con él de un Alvia de Renfe, dejó 46 muertos.

La llamada a la ERA como observadora fue decidida en la reunión extraordinaria del pleno el pasado día 11 con el objetivo de que validara los procedimientos y la autonomía de la CIAF en su organi-



Vagones de los trenes Alvia e Iryo siniestrados en el accidente ferroviario de Adamuz (Córdoba), el 18 de enero. EFE

zación, estructura jurídica y capacidad de decisión, pese a seguir siendo una comisión bajo el paraguas del Ministerio de Transportes. Además de someterse a la mirada de la agencia europea, la CIAF también ha analizado las vinculaciones de cada uno de los miembros del pleno con las compañías envueltas en el accidente de Adamuz. De aquí sale la citada inhibición del vocal experto en infraestructuras, Ignacio Sánchez Marhuenda.

Se trata de uno de los cuatro vocales con larga experiencia en el sector ferroviario que integran el órgano de gobierno de la CIAF junto al presidente Barrón y el secretario general, Adolfo Vázquez Fernández. El ingeniero de caminos Sánchez Marhuenda tiene en su historia laboral el paso por la constructora Sacyr y la ingeniería Sener, ambas al margen del siniestro bajo investigación. Pero desde 2021 está relacionado con firmas de infraestructuras, desde la empresa de encofrados Alsina Formwork, participante en grandes proyectos

de construcción, y también como miembro de Artic Infrastructure Managemet, asesoría técnica de proyectos de infraestructuras.

El tramo en que descarriló el convoy de Iryo, probablemente la rotura de la vía, fue remodelado por una unión temporal de empresas formada por Ferrovial, FCC, OHLA y Azvi, con fin de obra en junio de 2025. El tramo de vía, responsabilidad de la gestora de la infraestructura Adif y con dirección de la obra en manos de la pública Ineco, fue supervisado por las ingenierías Redalsa y Ayesa. Tal cadena de firmas del sector de las infraestructuras ha aconsejado que Sánchez Marhuenda se quede fuera de las deliberaciones del pleno de la CIAF.

Junto a Sánchez Marhuenda se sienta en la comisión Adolfo Moreno Díaz, asesor por cuenta propia desde antes de la pandemia con conocimientos en seguridad ferroviaria, y que anteriormente ejerció como gerente de planificación, control del sistema e investigación de accidentes de Renfe. El tercer sillón lo ocupa Vicente Mendoza García de Paredes, cuya última responsabilidad fue la subdirección de circulación sur en Adif. Y Francisco Rincón Arroyo es el cuarto vocal, ingeniero que tuvo el cargo de director adjunto de programación de instalaciones del área de circulación de Adif.

El ingeniero ha trabajado en Sacyr y Sener, ambas sin relación con el accidente