



Confederación Española de Comercio



DOSSIER DE PRENSA

Rafael Torres

Presidente de CEC y Confcomerc. Rafael Torres asume el mando de la mayor organización de comercio nacional para hacer ganar influencia a un sector que, denuncia, ha sido olvidado por las administraciones

«Con la subida de la luz y el gas, muchos comercios van a cerrar»

► Reclama ayudas públicas para amortiguar los efectos del precio de la energía y la inflación

MATEO L. BELARTE. VALÈNCIA

■ Rafael Torres (Valencia, 1967) acaba de ser refrendado como presidente de la Confederación Española de Comercio (CEC). Un cargo que compatibilizará con el de líder de Confcomerc, la principal organización comercial de la C. Valenciana, y que llega en un momento crítico para un sector que ve cómo la guerra tensiona más si cabe a unos negocios muy castigados tras dos años de pandemia.

► **¿Qué sensaciones le deja la reciente elección como presidente de la Confederación Española de Comercio?**

► Sustituí al anterior presidente, Pedro Campo, a propuesta de la junta directiva, pero desde el inicio dije que quería elecciones y refrendar ese apoyo. Quería un proyecto de 4 años para poder cambiar ciertas cosas. Tuve un respaldo absolutamente mayoritario, por lo que las sensaciones son positivas, ya que cuento con la confianza de las organizaciones miembro.

► **¿Qué cosas quiere cambiar?**

► Quiero que por fin se nos reconozca y ser el lobby que queremos ser. Somos la organización más representativa del comercio urbano y el objetivo es crear lazos permanentes con el Gobierno central. Porque aunque las competencias las tienen las autonomías, hay mucha normativa que parte del Estado e influye en la normativa autonómica. Queremos tener voz propia como CEC y reforzar lazos con la comisión de comercio de la CEOE, en la que tenemos un papel fundamental. Queremos que se nos reconozca y dar voz a absolutamente todos los miembros

de la asamblea y que cualquier decisión sea negociada y consensuada.

► **¿Son muy distintas las realidades del comercio valenciano y nacional?**

► La problemática es común, aunque hay diferencias por subsectores, porque no es lo mismo una franquicia que una pyme textil, por ejemplo. Desde CEC no trabajamos las peculiaridades sino lo común, que es el 90 %. La CEC es el soporte transversal de todos los formatos comerciales. La legislación nos afecta a todos por igual (rebajas, ley de hurtos...) y ese es el papel de la CEC, defender los intereses comunes. Las diferencias dependen de los gobiernos locales. No del color sino de cómo se trata al pequeño comercio, porque unos se vuelcan y otros te dejan un poco de lado. No voy a dar nombres, pero entre todos hemos de conseguir que el comercio sea considerado un sector estratégico.

► **¿Cómo está el tejido comercial valenciano tras dos años de pandemia?**

► Es muy difícil hacer medias. Subsectores como la alimentación y el equipo del hogar han salido bastante mejor parados. El más dañado es el de equipamiento personal: moda, calzado, joyería, perfumería... Ha sufrido mucho y le está costando muchísimo remontar.

► **¿Les queda oxígeno a los comercios para afrontar las consecuencias de la guerra?**

► Ya no es solo cosa de la guerra. Antes de la guerra ya sufríamos una alta inflación, la subida de costes de las materias primas, la falta de componentes... Una serie de desajustes



Rafael Torres posa para la entrevista en la sede de la CEC.

GERMÁN CABALLERO

a los que se suma la guerra, que ha venido como un tsunami. Llegamos sin oxígeno.

► **¿El escenario actual pospone las perspectivas de recuperación?**

► Lógicamente. Hace agonizar a muchos comercios que solo con la subida de la luz y del gas ya dicen que no aguantan más y que van a tener que cerrar.

► **¿Cuánto se han elevado los costes energéticos del comercio?**

► Se han multiplicado por 4 y por 5. Es impresionante. Lo peor es la indefinición, porque no sabemos plazos y no podemos tomar decisiones. Las consecuencias cada vez van a ser peores y tomar decisiones es imposible con este grado de incertidumbre.

► **¿El estallido del conflicto y sus derivadas puede poner en apuros a las firmas que recurrieron al ICO y que deben amortizar ya los préstamos?**

► El Gobierno no parece que tenga intención de alargar las carencias para ayudar a sectores como la hostelería. Pedimos que se alargue la moratoria un año más, no por capricho sino porque las condiciones son cada vez peores. La administración autonómica y nacional están para eso, no para ponerse de perfil sino

para afrontar el problema. La CEC y todos pedimos que urgentemente se tomen medidas para paliar efectos devastadores de la guerra. Creemos que la inflación, que estaba en el 7 %, se va a ir a doble dígito. Es insostenible por la repercusión en los costes asociados y lo único que se les ocurre para pagar la fiesta es subir impuestos. Es un desprecio, ninguna medida va encaminada a descargar lo que aguantamos.

► **¿Qué medidas reivindica?**

► Por ejemplo, se dejaron sin reparar más del 50 % de los fondos del Plan Resistir Plus por las condiciones tan estrictas del Gobierno. No han llegado las ayudas a las empresas, por lo que pedimos al Estado que no obligue a devolver dinero a las comunidades y permita gastar

«Se ha cerrado mucho negocio autóctono y se ha sustituido por formatos estándar que no dejan el beneficio en el territorio»

esas partidas para ayudar a los sectores afectados.

► **¿Se han perdido muchos negocios por la pandemia?**

► No hay una cifra. No la tiene ni el INE ni el Ivie ni nadie, pero el saldo es negativo. Va por barrios, en zonas donde el turismo era más importante hablamos del 20 % de cierres. Además, se ha cerrado mucho negocio autóctono, que aportaba algo diferencial, y se ha sustituido por formatos más estándar, que generan empleo igual pero que no es lo mismo, porque el beneficio no se queda en el territorio.

► **¿Temen que el constante aumento de precios derive en un frenazo del consumo?**

► Evidentemente. El presupuesto de las familias es limitado y no crece, pero si los productos y servicios son más caros y se traslada la inflación a los precios, porque si no es imposible seguir, se retrae el consumo. En diciembre se calculaba en 11.000 millones de euros la pérdida de poder de compra a nivel nacional. Ahora no me atrevo a dar cifras, pero el impacto es importante. Además, también influye el estado de ánimo. La emoción es clave y si piensas que vienen problemas y hay incertidumbre, las decisiones de compra se aplazan. En este sentido, vemos absolutamente fundamental que haya una política firme con los bonos de consumo. Han sido una bomba, se han recibido de forma positiva por el consumidor y el comerciante. Han sido la mejor medida para dinamizar el sector en circunstancias como la actual. Es mejor que una ayuda directa porque mueve el mercado. La situación es excepcional y necesitamos medidas excepcionales.

► **¿Qué efectos tiene sobre el sector la reciente subida del SMÍ?**

► Me da cosa decir esto por si algún subsector se enfada, pero creo que su impacto es leve. En el comercio los convenios colectivos contemplan salarios superiores al medio, y creo que no será mucha la afectación, aunque ha subido un 30 % desde 2019, una barbaridad en un entorno ralentizado. Pedimos más empatía y hacer las cosas cuando procede, porque es otro palo más. Hay que poner una medalla a toda empresa que esté aguantando.

► **¿Qué piensa de la candidatura de Unión Gremial al pleno de la Cámara de Comercio?**

► Están en su derecho de presentarse. Hay que plantearse por qué nunca han estado y ahora tienen tanto interés. Igual se han dado cuenta de que hay que estar en las instituciones, como hemos hecho desde Confcomerc. Por eso estamos en CEC, Cepime, CEOE, Cámaras, Feria... Estamos en todos los foros en los que se puede discutir de comercio para defender al sector. Está bien que se den cuenta de que ese es el camino, para el sector es positivo que apuesten por esa vía.

► 15 Marzo, 2022

El paro del transporte tensiona las cadenas de suministro

- Puertos y polígonos industriales sufren los mayores retrasos en las entregas de mercancía
- El Gobierno reconoce un impacto, «limitado», de las protestas pero descarta problemas de abastecimiento

TERESA SÁNCHEZ / G. D. VELARDE
 MADRID

El primer día de paro de los pequeños transportistas en protesta por la fuerte subida de los precios del combustible dejó ayer escenas de bloqueo en las entradas de las principales ciudades de España y en varios de los puertos más importantes para la distribución de mercancías, así como en numerosos polígonos industriales a lo largo y ancho del territorio.

Este paro indefinido convocado por la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte, que incluye a unas 130.000 pymes y autónomos, ya está afectando a las cadenas de suministro, que registraron este lunes retrasos en las entregas de mercancía en comparación con su actividad habitual. «Pedimos que se prohíba la contratación a pérdidas del transporte porque las fábricas están pagando, pero los intermediarios que tenemos se están quedando con la mitad de nuestro viaje y eso lo tiene que erradicar la Administración porque no cubrimos costes», aclaraba a ABC el presidente de la plataforma convocante, Manuel Hernández. Si bien, desde el Gobierno, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, hizo un llamamiento a la calma, asegurando que el desabastecimiento de ciertos productos por las protestas está descartado.

Retraso en las operaciones

Sin embargo, pese al esfuerzo tranquilizador por parte del Ejecutivo, la jornada de protesta se dejó sentir en Sevilla, donde los piquetes informativos impidieron desde primera hora de la mañana la entrada de camiones con

mercancía. Los tráileres con productos hortofrutícolas procedentes de Francia y con destino a almacenes de la provincia de Sevilla permanecieron parados durante el mediodía cerca de la localidad de Huévar, afectando también al tráfico de turistas.

En el puerto de Sevilla el tránsito de camiones se redujo debido a la protesta aunque no se han registrado piquetes, que sí actuaron de forma intermitente en la SE-31 -la carretera de la Esclusa de Sevilla-, con el desvío de los camiones de más de 20 toneladas en la capital andaluza, tal y como confirmaron fuentes del Centro de Control de Tráfico de Sevilla a ABC.

Mientras tanto, en Galicia el cese de actividad de los transportistas produjo retenciones en varias carreteras y colas en varios polígonos industriales en las principales ciudades de la comunidad autónoma. La presencia de piquetes informativos frenaron la llegada de los camiones que no se habían sumado a las protestas al muelle de San Diego, en La Coruña.

En el País Vasco únicamente secundó el paro un sindicato, Hiru. La tónica general fue así de tranquilidad y sus efectos más visibles se dejaron notar en el puerto de Bilbao. Desde primera hora de la mañana varias decenas de personas se concentraron en los accesos para formar piquetes informativos, provocando que la entrada de camiones fuera más lenta de lo habitual.

En el puerto vizcaíno a diario operan unos 800 vehículos de carga. Según fuentes sindicales, a primera hora 250 de ellos se habían sumado al paro, lo que provocó una cierta ralentización de las entregas. La situación fue a más conforme pasaban las horas, ya que algunos camioneros, que en principio no secundaban el paro, finalmente



Camiones parados en Córdoba // VALERIO MERINO

te se unieron a la protesta para evitar problemas. «Tenemos constancia de que algunas empresas que habitualmente operan en el puerto hoy no lo están haciendo por miedo», explican desde Asetravi, la Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya. Algunas fuentes apuntan a que en algunos momentos se podría haber paralizado entre el 70 y el 90% de las operaciones. Sin embargo, desde Asetravi aseguraban que es difícil cuantificar este extremo porque muchas empresas habían adelantado operaciones el viernes.

En la Comunidad Valenciana también se produjeron algunos piquetes informativos en puntos estratégicos, como el puerto de Valencia o en algunos polígonos industriales. En concreto, el muelle de la capital del Turia ha

tenido bloqueado su acceso principal por vía terrestre durante dos horas.

Desde las 8.00 hasta las 10.00 horas hubo retenciones de camiones en el acceso sur de las instalaciones portuarias de la ciudad de Valencia, hasta que la Policía regularizó por completo la situación, sobre las 12.00 horas del mediodía, según fuentes del sector del transporte.

Además, en algunos polígonos industriales que son clave para la logística a nivel nacional e internacional, como es el caso del de Ribarroja de Turia, se han avistado grupos de piquetes informativos que han querido dar explicaciones a los transportistas sobre los motivos de los paros. El sentir general en el sector del transporte, según explican empresarios de pequeñas compañías y autónomos a este periódico,



es que los paros están teniendo un fuerte seguimiento y han concretado que «siguen trabajando las empresas grandes de más de 100 camiones».

En Cataluña, el cese de la actividad tuvo un impacto muy desigual, y solo los efectos por la presencia de piquetes en los principales polos industriales y logísticos se dejaron notar en forma de retenciones en las carreteras de acceso. Así, por ejemplo, hubo colas de camiones en los accesos al Puerto de Tarragona, mientras que en el de Barcelona la actividad no se vio alterada, informaron fuentes de su dirección.

También hubo piquetes en el polígono de la Zona Franca, así como en el centro logístico CIM Vallés, en un paro que en Cataluña apenas se dejó notar más allá de las zonas señaladas.

Por su parte, en Mercamadrid aseguran que la actividad se ha desarrollado sin incidentes. «Ha habido presencia de un grupo de personas esta madrugada, durante una hora aproximadamente, para informar a los vehículos que accedían», aclaran fuentes de Mercamadrid.

Reunión con el sector

Con este panorama, la respuesta del Gobierno no se hizo esperar con el llamamiento a la «calma» con vistas a eventuales episodios de desabastecimiento de ciertos productos. Fuentes oficiales aseguran a ABC que esta misma semana la ministra Raquel Sánchez mantendrá una reunión de urgencia con el Comité Nacional de Transporte por Carretera, asociación que el Ejecutivo reconoce como interlocutor válido del sector, y con quienes se han mantenido encuentros en otras ocasiones para tratar las deman-

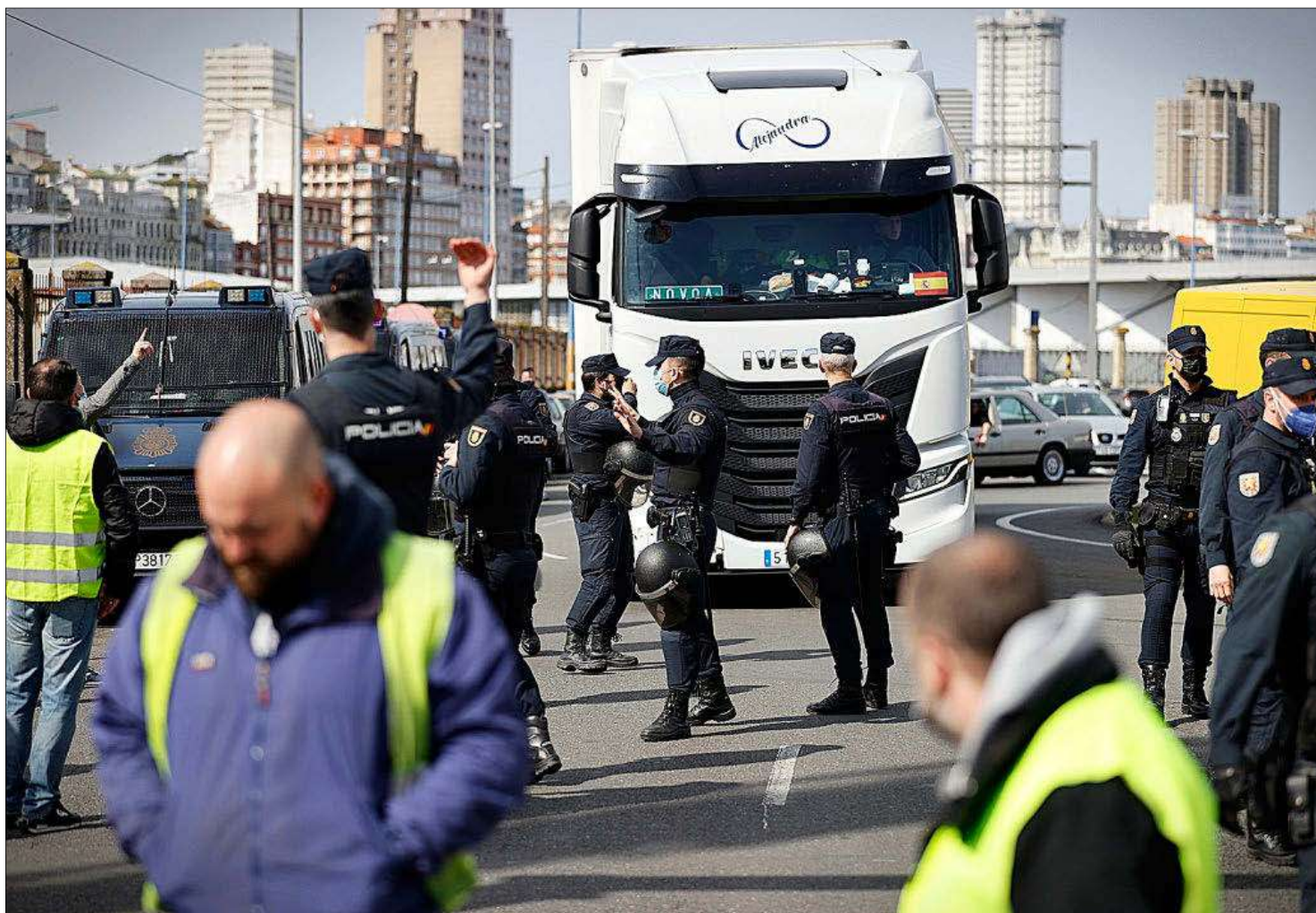
Protestas de los trabajadores en Galicia // EP

das del colectivo. Precisamente, estas fuentes apuntan que la intención del Gobierno es poner en valor en dicha reunión el contenido del real decreto ley aprobado hace escasas dos semanas, donde se incorporaron los acuerdos adoptados a finales del pasado año, ante una primera amenaza de paro durante las fiestas navideñas.

Los transportistas, no obstante, piden mayores esfuerzos por parte de la administración. Entre los puntos acordados en dicho real decreto, la principal medida que podría impactar en el bolsillo de estos pequeños transportistas es la revisión obligatoria del precio del transporte «ante la variación del precio del combustible desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte» debido a su elevada volatilidad.

Sin embargo, estas mismas fuentes del Gobierno aseguran que no están previstas más actuaciones específicas para los trabajadores del colectivo más allá de la «pronta» aplicación del real decreto recientemente aprobado. De hecho, de llevarse a cabo algún tipo de actuación extraordinaria para atajar esta subida de precio de los combustibles, apuntan desde el Ejecutivo que se llevarían a cabo «de forma global», coordinadas desde Presidencia del Gobierno, «ya que es una cuestión que afecta a la economía en su conjunto».

Con información de M^a Jesús Pereira, Ántar Vidal, Miriam Villamediana, Guillermo Gabarda y Alex Gubern



Agentes de la Policía tratan de mediar ante un piquete informativo de los transportistas en huelga, ayer, en el puerto de La Coruña. EFE / CABALAR

El Gobierno no se reunirá con los camioneros de la huelga

Escasa incidencia en el inicio del paro convocado por 'pymes' y autónomos

F. CERREZO / D. G. LIFONA MADRID

«No tenemos noticias de los distintos ministros a los que trasladamos nuestras peticiones. No nos ha llamado nadie y tienen que recibir a esta organización, que es la que aglutina a la mediana y pequeña empresa. Mientras no sea así, me temo que vamos a ir agravando la situación y agotando la paciencia de miles de familias que estamos parados por necesidad». Miguel Hernández, presidente de la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte, que ha convocado un paro indefinido de camioneros que arrancó ayer, advertía de que el conflicto sólo puede ir a peor si el Ejecutivo no les recibe.

Horas antes, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, aseguraba que estaban haciendo un seguimiento «exhaustivo de la situación» junto con Interior. Además, tienen previsto re-

unirse «en los próximos días» con su interlocutor con el sector, con el que están en contacto permanente: el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).

El problema es que la plataforma convocante de la huelga no está representada en dicho comité, a cuyos integrantes —las grandes patronales— no consideran «representativos» ni interlocutores válidos. «No puede ser que un 10% maneje al otro 90%. Si el Gobierno se sienta a negociar con la gente equivocada, están condenando a que esto se alargue y perdamos la paciencia. No vamos a tolerar que nos reten y se rían en nuestra cara».

Hernández hizo estas declaraciones en una jornada donde los efectos de su llamada al paro no causaron grandes estragos, aunque el presidente de la plataforma afirmó a mediodía que los camiones no se movían por España. «Ya sabíamos que

las grandes empresas sí iban a trabajar. Las pequeñas y medianas han parado todas» en un primer día que calificó de «concienciación para convencer a los compañeros». Pero mientras asociaciones regionales como las de Cantabria y Aragón se sumaban a la huelga, otras como la de Andalucía se desmarcaba.

Lo cierto es que los piquetes informativos se sucedieron por distintos puntos de la geografía, especialmente en los accesos a polígonos y áreas industriales. Aunque, a primeras horas de la tarde, la DGT sólo tenía localizadas retenciones en tres puntos de la península: en las proximidades de Lugo, en la A7 a su paso por Murcia y en AP-7 en Girona, en dirección a la frontera. Por la mañana, se habían registrado problemas en la Zona Franca de Barcelona y el Puerto de Tarragona.

Asimismo, desde el lado del Gobierno se transmitían mensajes de tranquilidad. «El abastecimiento de suministros está garantizado, aunque el paro tendrá un impacto» dijo la ministra Sánchez, quien apeló a la «calma y la tranquilidad» para no introducir «más incertidumbres a la ciudadanía en estos momentos». En la misma línea se pronunció el titular de Agricultura: «En España tenemos un gran nivel de autonomía alimentaria, por lo que el suministro está absolutamente garantizado».

Por su parte, el alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, señaló que la actividad de Mercamadrid no se había visto afectada por los paros. Y desde Mercabarna, el presidente del gremio de mayoristas de frutas y verduras, Jaime Flores, lanzó el mensaje de que «en los próximos días

LAS RAZONES DE LOS CONVOCANTES

Plataforma del Transporte. Los convocantes del paro no forman parte del Comité Nacional del Transporte, pero dicen hablar en nombre de las pymes y los autónomos, que representan el 85% del sector —«el transportista efectivo y material, los que tenemos los camiones y echamos el gasoil»—, según sus estimaciones.

Precio del gasoil. En junio de 2021 el litro de gasóleo costaba 1,20 euros de media y 11 meses después se paga a casi 1,90. La subida fue gradual hasta febrero, pero se disparó tras el estallido de la guerra en Ucrania.

Costes de explotación. La principal demanda de la Plataforma del Transporte es la «prohibición de la contratación por debajo de los costes de explotación», una medida que supondría intervenir los precios. «Bajar el precio del gasoil no es la solución», sostienen.

Asalariados. Los chóferes no están llamados al paro porque no es una huelga convocada por los sindicatos. Algunos de ellos denuncian que las condiciones laborales y salariales han empeorado mucho por las malas prácticas de la patronal —grande y pequeña—.

as no habrá problemas de desabastecimiento, ya que hay productos de sobra para cubrir toda la semana».

La protesta planteada ahora tiene como escollo añadido el rechazo de las grandes asociaciones del sector, caso de CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías) o Fenadismer y del sindicato CCOO.

Fruto de ello es la guerra de cifras, donde los convocantes aseguran representar al 85% del sector a través

de las pymes y los autónomos. Algo que niegan desde CETM, que es quien cuenta con una mayor representación en el CNTC, en nombre de más de 31.000 empresas que operan 129.000 vehículos.

«Es absolutamente falso que nosotros defendamos los intereses de los grandes operadores y los autónomos estén con la plataforma. Ninguna organización empresarial tiene tantos autónomos como la

«Si negocian con la gente equivocada, terminaremos por perder la paciencia»

CETM. Y no lo decimos nosotros, lo dice el Ministerio de Transportes. Representamos al 80% del sector, que es la inmensa mayoría del tejido empresarial del transporte. El 50% de nuestros asociados son autónomos y otro 30% son pymes» declaraba a este diario Dulsé Díaz, su secretario general.

La CETM sí entiende que hay que hacer algo mientras dure la guerra de Ucrania, que ha disparado los precios de los combustibles. De este modo, si llenar el depósito de un camión de transporte internacional a

comienzos de enero costaba 2.100 euros, ahora está en los 2.700 y podría llegar a los 3.000 euros.

«Le hemos pedido al Gobierno reunimos con ellos y así lo hará con el CNTC, que son los legítimos representantes del sector. Pero esta huelga no tiene sentido si se convoca con carácter indefinido y con unos objetivos, que la mitad de ellos ya se han conseguido y la otra mitad son de difícil cumplimiento en una economía de mercado».

Díaz se refería a los acuerdos alcanzados en diciembre entre el Gobierno y las patronales del transporte y que «son francamente buenos para el sector en una situación normal de mercado». En ellos se contempla una revisión del precio del combustible y que los camioneros no tengan que hacer

también la carga y descarga.

«Pero ahora hay que buscar una solución excepcional a un problema coyuntural» concluyó. Entre ellas, por cierto, los técnicos del Ministerio de Hacienda, Gestha, advirtieron ayer de que hay «poco o ningún margen» para bajar los impuestos a los carburantes, más allá de aumentar la devolución del gasóleo bonificado empleado en la agricultura y ganadería.

EL CONSEJO EDITORIAL DE **elEconomista** INSTA A BAJAR EL IVA DEL GAS E IMPUESTOS ESPECIALES

La inflación sube la recaudación del IVA 5.000 millones al año

El Gobierno estudia ya una rebaja de la imposición a las gasolinas y gasóleos

La inflación de los últimos meses aumentará la recaudación tributaria del IVA. La subida de precios, que se traslada de forma casi direc-

ta a los ingresos a través de ese impuesto, supondrá, en función del desempeño del IPC este año, unos 5.000 millones de euros extra para

Hacienda. Ante esa situación el Consejo Editorial de *elEconomista* insta a usar dicho *colchón* para rebajar la tributación del gas y los Im-

puestos Especiales. El Gobierno, por su parte, ya abre la puerta a una reducción de la fiscalidad de la gasolina y el gasóleo. **PÁGS. 26 Y 27**



► 15 Marzo, 2022

La inflación aumentará la recaudación del IVA con 5.000 millones adicionales

Los datos de la Agencia Tributaria muestran ya una subida del 13% en los ingresos del impuesto

Montero estudia rebajas fiscales para carburantes por la escalada de los precios de los últimos meses

Ignacio Faes MADRID.

La inflación de los últimos meses aumentará la recaudación tributaria del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). La subida de precios, que se traslada de forma casi directa a los ingresos a través del IVA, supondrá, en función del desempeño del IPC este año, unos 5.000 millones de euros extra para Hacienda después de que los analistas estimen una inflación para el conjunto del año cercana al 7%. Esta alza se trasladará a la base imponible del impuesto. Hasta noviembre –los últimos datos disponibles de la Agencia Tributaria–, los ingresos homogéneos del IVA crecen un 13,2%.

La subida de la recaudación aún recoge el impacto de la caída del consumo en el año 2020, por la pandemia del coronavirus Covid-19. Sin embargo, los datos de Hacienda ya incluyen el impacto de la subida de precios. “La aceleración tiene que ver con la recuperación de la actividad y del consumo y con las subidas de precios vividas en los últimos meses”, explica Hacienda en su informe mensual.

A falta del informe oficial de recaudación del año 2021, que se publicará en una semana, los datos adelantados muestran que la recaudación tributaria aumenta un 14%, el doble que la economía. Tanto la inflación como la economía sumergida tienen que ver con este asunto. El sistema fiscal español no deflacta las tarifas. Una subida de precios como la actual, al 7,6%, se traslada a los impuestos de manera casi inmediata. Así, el impacto de la crisis del coronavirus ha sido mayor en sectores donde la economía sumergida está más presente. Aunque sin datos oficiales, el acceso a los Ertes y las ayudas ha podido aflorar gran parte de este trabajo en negro.

Los datos provisionales de la Agencia Tributaria indican que la base imponible del impuesto podría recuperar el nivel previo a la crisis, hasta unos 485.000 millones de euros. De aplicarse la inflación a esta cantidad a un tipo efectivo del 15%, los ingresos por el impuesto aumentarían en un total de 5.000 millones de euros.

El dato de noviembre recoge, sobre todo, el devengo de septiembre y supone de nuevo una mejora con respecto al mes anterior, igual que sucedió, con intensidad, en octubre, aunque en este caso sin la apor-

Ingresos Tributarios por el IVA

Ingresos tributarios por conceptos y distribución entre administraciones

DESIGNACIÓN DE LOS INGRESOS	RECAUDACIÓN				RECAUDACIÓN				%	
	AÑO 2020				AÑO 2021					
	ESTADO	CC.AA.	CC.LL.	TOTAL	ESTADO	CC.AA.	CC.LL.	TOTAL	ESTADO	TOTAL
IVA	1.009.877	3.009.907	66.741	4.086.525	1.655.117	2.980.098	64.996	4.700.211	63,9	15,0
IVA Bruto	6.123.815	–	–	6.123.815	6.724.288	–	–	6.724.288	9,8	9,8
Importaciones	1.423.763	–	–	1.423.763	1.985.495	–	–	1.985.495	39,5	39,5
Operaciones Interiores	4.700.052	–	–	4.700.052	4.738.793	–	–	4.738.793	0,8	0,8
Devoluciones	–2.037.290	–	–	–2.037.290	–2.024.077	–	–	–2.024.077	0,6	0,6
Participación AA.TT.	–3.076.648	3.009.907	66.741	0	–3.045.094	2.980.098	64.996	0	1,0	–

Fuente: Agencia Tributaria

elEconomista



La ministra de Hacienda, María Jesús Montero. EFE

sarán por revisar la fiscalidad a la baja de algunos productos que “claramente” estén impactados por el incremento de la inflación.

“Tenemos que ser cautos a la hora de anticipar ningún tipo de medida hasta que no esté dialogada y consensuada”, recalco Montero en declaraciones a los medios antes de la presentación de un nuevo homenaje a las mujeres con el libro *Pioneras, cien años de la presencia de la mujer en el Tribunal de Cuentas 1921-2021*.

Aunque la ministra no detalló qué tipo de impuesto se pretende revisar, sí aseguró que se evaluará la fiscalidad de los productos más afectados por el alza de la inflación, como pueden ser los carburantes. Montero explicó que el plan nacional de respuesta a esta crisis, que espera que el presidente del Gobierno pueda presentar a final de este mes o principios del próximo, tiene una cuádruple dimensión, siendo el primero de ellos el consenso a nivel europeo.

La titular de Hacienda señaló que el Consejo Europeo de final de mes será trascendente para conocer la posición de Europa respecto a la regulación del gas y del pool eléctrico. “Esto ha sido una obsesión de España porque nuestros precios energéticos han subido de forma desorbitada”, reconoció la ministra.

Además, la ministra mencionó al diálogo con los agentes sociales para impulsar un pacto de rentas, así como a las conversaciones que el Gobierno iniciará con los partidos políticos para conocer cuál es su opinión, ya que este tipo de regulaciones que se pretenden abordar tienen que ser ratificadas por el Congreso de los Diputados.

Montero también destacó que se convocará en una conferencia específica a las comunidades autónomas para poner en común las medidas que cada una entiende que pueden ser complementarias a las que adopte el Gobierno central.

“Con todo esto tendremos un proyecto colectivo, ojalá participado por todos los agentes, que nos permita hacer frente al impacto del incremento de la inflación, que es el síntoma más claro de cómo está afectando la guerra de Ucrania al conjunto de Europa”, incidió la ministra.

Montero remarcó que la intención del Ejecutivo es prepararse por si la invasión dura más en el tiempo de lo esperado y que España sea capaz de prevenir todas aquellas

Los ingresos de la Agencia Tributaria aumentan un 14%, al doble de ritmo que la economía

actuaciones que pueden ocurrir por las sanciones contra Putin.

Sobre la propuesta del secretario general de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), Mathias Cormann, de subir impuestos a las eléctricas para paliar la factura de los consumidores, Montero recordó que el Gobierno en materia eléctrica ha topado los llamados “beneficios caídos del cielo”. Argumentó que existen diferentes formas de abordar los beneficios, bien por la vía fiscal directa o por la vía de la regulación.

ECONOMÍA / POLÍTICA

El Gobierno ultima una bajada fiscal de IVA e Hidrocarburos sobre las gasolinas

NECESITA EL PLÁCET DE LA COMISIÓN EUROPEA/ Montero promete responder al “tsunami” provocado por la guerra en Ucrania con una “revisión fiscal a la baja” que pondrá especial atención en amortiguar el impacto para transportistas y agricultores.

Juande Portillo. Madrid

La crisis energética desatada tras la invasión rusa de Ucrania, que está disparando los precios de luz y gas a máximos históricos y los del petróleo a cotas inéditas desde 2008, en un contexto de inflación galopante que iguala los récords de 1986, ha llevado finalmente al Gobierno a plantearse una rebaja fiscal sobre los carburantes que ayude a paliar los efectos sobre la economía española. Como su margen de actuación en solitario es limitado, el Ejecutivo negocia estos días con la Comisión Europea con el objetivo de poder actuar tanto en IVA como en Hidrocarburos, mientras aumentan las presiones para que actúe por parte de los transportistas, movilizados ayer en una primera huelga parcial, el empresariado en general, las comunidades autónomas y los partidos de la oposición.

“Estamos trabajando en diferentes áreas, y entre ellas en un Plan Nacional de medidas que permita hacer frente al impacto económico del tsunami que ha generado la invasión de Ucrania por parte de [Vladimir] Putin”, avanzó ayer la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, en declaraciones a los medios en el Senado. “Vamos a estudiar todo un pa-

Sánchez avanza que la Cumbre de la UE de 24 y 25 de marzo será clave para definir su respuesta

quete de medidas, algunas de ellas pasarán por revisar a la baja la fiscalidad de algunos sectores y productos claramente impactados por el incremento de la inflación”, aclaró al ser cuestionada sobre si el plan incluye rebajas fiscales de carburantes. “Con eso avanzo bastante de cuál es la actitud del Gobierno, pero no quiero anticipar ninguna medida” antes de tenerla pactada, dijo, en cuatro niveles.

El diálogo abierto, concreto, implica a las comunidades autónomas, con las que el presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez, ya acordó avanzar en este sentido en la conferencia de presidentes celebrada el domingo; a los partidos de la oposición, cuyo aval parlamentario necesitará el Gobierno para actuar; a los agentes sociales, a los que más allá de un pacto de rentas se les pedirá ayudar a identificar los sectores más golpeados por el auge de los precios; y, finalmente pero ante todo, a Europa. Se trata, este último, del factor clave, ya que sin el plá-



La ministra de Hacienda, María Jesús Montero.

cet de la UE el Gobierno tiene las manos atadas.

Según confirman fuentes oficiales a EXPANSIÓN, la reducción de impuestos que planea el Gobierno se ve restringida actualmente por los límites comunitarios en tipos de IVA aplicables a gasolinas y en los mínimos del Impuesto de Hidrocarburos. En ambos casos, España necesita el aval explícito de la Comisión Eu-

ropea para poder aprobar rebajas fiscales de calado.

Así, de una parte, la gasolina no forma parte de la lista de bienes que la Unión Europea permite gravar con tipos reducidos de IVA que recoge el Anexo III de la Directiva 2006/112, por lo que actualmente está sujeta al tipo general del 21%. “España necesita pedir a la Unión Europea una excepción para poder

rebajarlo” de ahí, explica Alberto García Varela, exdirector general de Tributos del Ministerio de Hacienda y presidente del grupo de trabajo de Fiscalidad del Círculo de Empresarios.

Del lado de Hidrocarburos, Hacienda sí tiene cierto margen para rebajar tipos en solitario hasta los mínimos permitidos por la UE para los carburantes lo que permitiría re-

ducirlo de 0,38 a 0,33 euros por litro de gasóleo y de 0,47 a 0,42 céntimos por litro de gasolina. El foco de Hacienda, en todo caso, está en centrar la rebaja en los transportistas (que ya tributan al mínimo europeo de 0,33 céntimos por litro) y agricultores (donde sí que hay margen para bajar en solitario el gasóleo de 0,33 a 0,21 céntimos por litro).

García Varela aclara que la

El Círculo de Empresarios pide bajar tributos a la energía

J. Portillo. Madrid

“En la situación actual, con una inflación elevadísima sobre todo en productos energéticos, el Gobierno debe impulsar soluciones que afecten sobre todo a los impuestos sobre este tipo” de materias dado “el incremento de costes de gas e hidrocarburos”, y el “efecto multiplicador que producen sobre ellos impuestos como el IVA”, defendió ayer el presidente del Círculo de Empresarios, Manuel Pérez-Sala. Durante la presentación de la propuesta de reforma fiscal ideada por el Círculo de Empresarios en contraposición al Libro Blanco elaborado por los expertos

del Ministerio de Hacienda, Pérez-Sala subrayó que la prioridad ahora mismo es “revisar la fiscalidad” de la energía a la baja para dar un respiro al tejido productivo español.

Dada la creciente tensión inflacionista derivada de la invasión de Ucrania por parte de Rusia y de las sanciones impuestas a Moscú en respuesta, “los españoles no tenemos más alternativas que

Insta a rebajar el IVA de productos energéticos y el gravamen del diésel del transporte

soportar subidas de precios en origen, pero no un incremento por la fiscalidad”, argumentó el presidente del Círculo de Empresarios, instando a impulsar urgentemente una rebaja de la fiscalidad energética, comenzando por el IVA y siguiendo por el gravamen sobre el gasoil, en especial para el transporte de mercancías en primer lugar, y el de personas en un momento dado.

Más allá, el Círculo insta a la Unión Europea a abordar una revisión del sistema de cálculo del precio de la electricidad, hoy sujeto a los fuertes incrementos del coste marginal del gas, y de la limi-

tación de los derechos de emisión de dióxido de carbono, por su precio “excesivo”.

Reforma tributaria

Pérez-Sala y Alberto García Varela, presidente del grupo de trabajo de Fiscalidad del Círculo de Empresarios, defendieron la necesidad de que el Gobierno aborde a medio plazo una reforma integral del sistema tributario español que lo haga “simple, transparente, eficiente, estable y neutral”.

El Círculo de Empresarios sostiene que Hacienda ha abordado la reforma tributaria desde un prisma equivocado, al tratar de impulsar su-

bidas de impuestos que permitan a España alcanzar la recaudación media europea, en lugar de analizar qué ingresos puede conseguir para redefinir el Estado social que puede costearse con sus propios ingresos. El país, defienden los autores del informe, debe priorizar una revisión del gasto público improductivo, lo que permitiría un ahorro de costes similar al alza recaudatoria pretendida por

Aboga por lograr 4.000 millones de recaudación extra por cada punto de avance del PIB

el Gobierno, estiman, y poner sus esfuerzos en que la reforma tributaria fomente la actividad y el empleo, puesto que cada punto extra de PIB arrojaría más de 4.000 millones de euros de recaudación adicional. Argumentan que si bien la presión fiscal es más baja que en la media comunitaria, el esfuerzo fiscal de los contribuyentes españoles, medido sobre sus rentas en lugar de tomar de referencia el PIB, es mayor. El Círculo reclama suprimir patrimonio, y abre la puerta a revisar a la baja las cotizaciones sociales o a reducir los bienes sujetos a tipos reducidos de IVA en el largo plazo.

Intervenir en los precios del sistema energético sólo sería un parche y no solucionaría nada

España necesita una política energética sensata, que se centre en la energía nuclear

derarse como medioambientales. Ahora bien, si no lo hacen, el desastre puede estar servido, tanto con incrementos más fuertes y rápidos en los precios, como con la escasez que puede originar la huelga y el parón de distribuidores, transportistas e industria.

Desabastecimiento

Por otra parte, puede que desligue el sistema de fijación marginal de precios en el sistema energético, que marca con el precio marginal de la última energía incorporada para completar el *mix* energético al conjunto de la energía, para lo cual hay que modificar o suspender un reglamento de la UE (Reglamento (UE) 2015/1222 de la Comisión, de 24 de julio de 2015). No es tanto el problema de dicha fijación como el de que las políticas medioambientales aplicadas incentivan el desabastecimiento y la subida de precios, por impedir el uso de unas fuentes de energía sin tener todavía un sustituto y negarse a que éste sea la energía nuclear, que abarataría dicho coste y nos daría menor dependencia energética.

Ante ello, el Gobierno puede caer en la tentación de intervenir precios en el sistema energético y de carburantes, que sólo sería un parche, no una solución al problema, con el riesgo de que dicha intromisión en la libre fijación de precios permaneciese después de la tensión coyuntural.

También quiere el Gobierno una reserva de bienes estratégicos para asegurar el suministro de los servicios esenciales y bienes de primera necesidad durante la guerra, pero no ha concretado cómo lo hará ni a qué afectará concretamente. Tampoco si ello puede suponer una intromisión en la gestión de las empresas ligadas a dichas ramas de actividad, que sólo podría llegar a ejecutar, posiblemente, en un estado de excepción.

De todo ello, si la UE no pone trabas, la medida más clara es la bajada de impuestos, pues una política fiscal expansiva por el lado de menores tributos aliviará el coste de muchos sectores y hará que se tensen menos los cuellos de botella, que siguen financiados con la liquidez abundante del BCE y que, por tanto, siguen constituyendo un problema para acabar con la inflación.

La creación de una reserva

de bienes estratégicos puede ser una buena iniciativa, siempre que no constituya un ataque a la gestión y propiedades privadas. En cuanto a intervenir los mercados para fijar precios sólo puede tener malas consecuencias, pues no resolvería el problema y crearía otros mayores, como puede ser el mercado negro y el desabastecimiento.

El Gobierno, así como el conjunto de países de la UE, no puede seguir empeñado en aplicar una política energética fracasada, que nos ha traído este problema de suministro y precios energéticos ante cualquier adversidad, ni una política de impuestos altos, ni un gasto desmedido, ni mucho menos seguir suspendiendo el cumplimiento de los objetivos de estabilidad –Sánchez ha vuelto a decir que solicitará a la UE un cambio de las reglas fiscales–. La solución no es más buenismo medioambiental ni más gasto público, con una deuda desbordada y unos importantes desequilibrios estructurales, ni una política de impuestos confiscatorios, que merma la renta disponible de los agentes económicos y, con ello, la actividad económica y el empleo, sino todo lo contrario.

Si no se aplica una política energética sensata, centrada en la energía nuclear, que permita que nos desprendamos de la dependencia tanto de Rusia como de Argelia en lo relativo al gas; si no se reducen impuestos y gastos, que alivien los cuellos de botella y que permitan que la política monetaria que tenga que aplicar el BCE no sea tan contractiva como será si siguen sin hacer nada; y si sólo se apuesta por parches de intervencionismo, podemos entrar en una dinámica de cierres industriales, huelgas, suspensión de los transportes y desabastecimiento, que podrían llegar a ocasionar limitación del combustible –con el perjuicio para la actividad que ello supondría– e incluso cartillas de racionamiento en productos básicos. Suena a economía-ficción y ojalá no suceda, pero debemos realizar las reformas estructurales profundas, por el lado de la oferta, para tratar de evitarlo o de minimizar su impacto. Si no, podemos enfrentarnos a una situación muy sombría, que no se soluciona con cuatro frases huecas.

Profesor en UFV

Enorme impacto de la guerra en el suministro de alimentos

IMPACTO/ Los proveedores ucranianos temen las graves consecuencias sobre la siembra. España tiene “un grave problema con los piensos”, asegura Planas.

E. Terazono/R. Olearchyk/Daniel Dombey/Andy Bounds/Jude Webber. Financial Times

Los consumidores de todo el mundo están sintiendo el “enorme impacto” de la guerra de Rusia contra Ucrania por la fuerte subida de los precios de los alimentos y la importante interrupción de las cadenas de suministro de productos agrícolas, según afirman los ejecutivos de la industria y las autoridades europeas.

John Rich, presidente ejecutivo del principal proveedor de alimentos de Ucrania, MHP, muestra su preocupación por la temporada de cultivo de primavera, que es fundamental no sólo para el suministro interno de Ucrania, sino también para las enormes cantidades de cereales y aceite vegetal que el país exporta a todo el mundo.

“Este conflicto ha tenido un enorme impacto en la capacidad de Ucrania y Rusia para abastecer al mundo”, reconoce Rich.

La evolución de la temporada de siembra quedará determinada por “la acción militar de las próximas semanas”, añade. Esta se pondría en peligro si el Ejército ruso se adentrara por el oeste del país.

Junto con Rusia, Ucrania es uno de los principales proveedores de cereales y aceite de girasol de los mercados globales: suministra algo menos de una décima parte de las exportaciones mundiales de trigo, cerca del 13% del maíz y más de la mitad del mercado de aceite de girasol, según el organismo de la ONU para la exportación de *commodities* UN Comtrade. Tras la invasión rusa, el precio de las materias primas se ha disparado, y el trigo ha llegado a alcanzar un máximo histórico.

Rich advierte de la “espiral inflacionista” en el coste del trigo, el maíz y otros productos básicos, cuyos precios estaban escalando antes de la guerra debido a la sequía y a la elevada demanda, a medida que las economías salían de la pandemia.

Desde que estalló el conflicto el mes pasado, MHP ha emprendido una acción humanitaria desde Eslovenia, distribuyendo ayuda alimentaria en toda Ucrania, donde



El 30% de la superficie agrícola de Ucrania no se trabajará este año.

ARGENTINA

El Ministerio de Agricultura flexibilizó ayer temporalmente los requisitos para la importación de maíz de Argentina y Brasil, con el fin de paliar la escasez de materias primas como consecuencia de la guerra en Ucrania.

hay millones de personas desplazadas.

Mientras los conductores de MHP recorren Ucrania para repartir alimentos, Rich hace un llamamiento a las donaciones para continuar con las ayudas. “Si fracasamos, también fracasará la distribución de alimentos”, explica.

Superficie sin cultivar

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación ha advertido que hasta el 30% de las zonas de cultivo en Ucrania no se plantarán o no se cosecharán este año debido al conflicto.

La capacidad de Rusia para exportar los productos que cosecha sigue sin estar clara debido a las sanciones inter-

nacionales, pero la pérdida de mercados de exportación afectará a los agricultores del país y provocará un descenso de la producción, según publicó el viernes UN Comtrade.

Los asistentes a la reunión de ministros de agricultura del G7, convocada en respuesta a la invasión rusa, pidieron el viernes a los países que evitaran las prohibiciones de exportación y mantuvieran abiertos sus mercados alimentarios y agrícolas.

La UE obtiene la mitad del maíz que importa de Ucrania y un tercio de sus fertilizantes de Rusia. Bielorrusia, aliada de Rusia, es otro proveedor fundamental de fertilizantes. Los precios de los fertilizantes han subido mucho, y el aumento del precio del gas natural, principal ingrediente de los fertilizantes nitrogenados, también amenaza el suministro.

“Desde el punto de vista de la UE, esta crisis nos ha mostrado que tenemos dos sectores en concreto en los que somos vulnerables: las proteínas vegetales y los fertilizantes”, reconoce Luis Planas, ministro de Agricultura de España, en una entrevista. Las cadenas de suministro de Ucrania y Rusia están “rotas” por el virtual cierre de los puertos

del mar Negro.

Planas afirma que España no tiene un problema de abastecimiento de alimentos, pero señala que hay “un grave problema con los piensos”, ya que cerca del 22% del maíz con el que se alimenta el ganado en España procede de Ucrania. España, explica, está “muy preocupada por el precio y el suministro de cereales en nuestro entorno inmediato en la [región] mediterránea”, incluyendo Egipto, Túnez y Marruecos. “Todos tenemos en mente el recuerdo de 2011 y de la Primavera Árabe”, que fue en parte causada por los altos precios de los cereales, añade.

Plan europeo

En Bruselas, los Estados miembros de la UE tienen previsto votar el 21 de marzo un plan de apoyo a los agricultores afectados por los altos costes y la pérdida de exportaciones. Bruselas estudia un plan para permitir a los agricultores cultivar alimentos para los animales en las tierras que se dejan en barbecho, y un cambio en las normas sobre ayudas estatales para permitir subvenciones a los agricultores.

Janusz Wojciechowski, Comisario de Agricultura de la UE, manifiesta que el plan incluye permitir a los agricultores cultivar alimentos para los animales en las tierras que se dejan en barbecho para poder optar a las subvenciones, y un cambio en las normas sobre ayudas estatales para permitir a los gobiernos subvencionar a los agricultores afectados por los altos costes.

Los agricultores de toda Europa exigen planes concretos de los gobiernos y de Bruselas. En Irlanda, en medio de las conversaciones sobre la reactivación de un plan que se utilizó por última vez en la segunda Guerra Mundial, en el que se pedía a los agricultores que cultivaran grano adicional, el director de Macra na Feirme, una asociación de agricultores, pide claridad sobre las subvenciones y los incentivos fiscales.

“Hemos identificado que la seguridad alimentaria y que la seguridad de los piensos suponen un problema”, expresa John Keane, presidente de Macra na Feirme.

EMPRESAS

El Corte Inglés pone a la venta una treintena de inmuebles por 700 millones

DESINVERSIONES/ Ficha a las grandes consultoras para realizar procesos de venta individuales, en lugar de poner un gran paquete de activos en el mercado. Pretende culminar el proceso en el tercer trimestre.

R. Arroyo/V. Osorio. Madrid

El Corte Inglés reactiva sus planes de desinversión de sus inmuebles no estratégicos. El grupo de grandes almacenes ha puesto a la venta una treintena de activos, sobre todo de oficinas y comerciales, por una cifra que rondaría entre 650 y 700 millones de euros, según informan fuentes del mercado y confirmó ayer la compañía.

La intención de la empresa es lanzar procesos de venta individuales, a diferencia de otras tentativas que realizó en el pasado en las que su estrategia consistió en agrupar los activos a la venta en grandes paquetes para encontrar un único comprador.

La explicación es que el grupo quiere ampliar el rango de posibles compradores, desde los grandes fondos que pueden pujar por los inmuebles de más valor a *family offices* y otro tipo de inversores interesados en activos concretos y que no tendrían ni el interés ni el tamaño para ir a una puja por un único lote.

La operación de desinversión está siendo pilotada por el área inmobiliaria de El Corte Inglés, liderada por Javier Catena, y para su ejecución se contará con la participación de todas las grandes consultoras del sector, como CBRE, JLL, Cushman & Wakefield, BNP, Colliers, Savills Aguirre Newman o Knight Frank. Los inmuebles que venderá cada una de ellas se están definiendo en estos momentos.

Además del grupo de activos principales, que se concentra en Madrid, Barcelona o Málaga, El Corte Inglés venderá cerca de 40 propiedades de menor valor, desde aparcamientos hasta pisos, dispersas por todo el territorio español. Para estas operaciones se contará con la participación de Aliseda.

Buen momento

El Corte Inglés considera que es un buen momento para poner estas propiedades a la

La intención de El Corte Inglés es culminar el proceso de venta en el tercer trimestre



Local de El Corte Inglés a la venta en la calle Magallanes 3 (Madrid).

venta porque existe mucha liquidez en el mercado y poco producto disponible para los inversores. Además, la fuerte inestabilidad puede hacer que muchos inversores vean el *real estate* como un valor refugio frente a otros activos.

Valoración

La compañía cuenta con una cartera inmobiliaria valorada en unos 16.300 millones de euros. La mayoría pertenece a sus grandes almacenes y otros activos estratégicos, pero además el grupo tiene identificados más de 2.600 millones en activos (suelos, oficinas, logística, locales comerciales) que no son estratégicos y que podrían ser susceptibles de salir al mercado en algún momento.

Los inmuebles que ha puesto a la venta representan cerca de un 30% de esas propiedades. El grupo considera además que todos ellos son activos maduros, aunque sus tipologías son diferentes: algunos necesitan reformas y en otros ya se han realizado, hay edificios vacíos y otros que tienen inquilinos...

Uno de los activos estrella a la venta es un edificio de oficinas de 15.000 metros cuadrados situado en la calle Bolivia de Barcelona, en pleno distrito 22@ de la capital catalana, que requiere ser

transformado. En Madrid, la lista incluye un local comercial situado en la calle Magallanes 3, junto al gran almacén de Arapiles, que se usó como centro de vacunación durante la pandemia y que tiene un inquilino con un contrato de larga duración



Edificio de El Corte Inglés a la venta en Alberto Bosch 13 (Madrid).

(10 años); un edificio de oficinas de 2.000 metros cuadrados en Alberto Bosch 13, junto a los Jerónimos, que fue sede de la Federación Española de Fútbol; o el Edificio Serrantes (Azca), que está alquilado a Financiera El Corte Inglés. Otro de los activos

principales es un edificio de oficinas en Málaga alquilado a la Agencia Tributaria.

El grupo de grandes almacenes confía en cerrar el traspaso de la mayoría de los activos en el tercer trimestre del presente ejercicio, aunque las fuentes consultadas

Destinará los fondos a potenciar el plan estratégico

R.A./V.O. Madrid

Además de la forma de ejecutar las ventas, de forma individualizada en lugar de en un único paquete, el proceso puesto en marcha por El Corte Inglés se diferencia de otros anteriores en el destino que tendrán los fondos obtenidos.

El grupo ha dedicado en los últimos años los ingresos procedentes de la venta de inmuebles a reducir su deuda, pero el acuerdo alcanzado con Mutua para venderle el 50,01% de su filial de seguros y un 8% de su capital por 1.105 millones ha cambiado el panorama.

Este capital, que irá destinado principalmente a

rebajar el pasivo, eliminará casi un tercio la deuda de El Corte Inglés y situará el apalancamiento del grupo en una posición mucho más cómoda, en línea con su objetivo de alcanzar el grado de inversión antes de que acabe el año. Ya está a un solo escalón y todas las agencias han mejorado su perspectiva de negativa a estable recientemente.

Por eso, El Corte Inglés pretende destinar los cerca de 700 millones que prevé ingresar con las ventas de inmuebles a impulsar su actual plan estratégico. La hoja de ruta incluye dos ejes transversales, la digitalización y la sostenibilidad, además del mayor proceso de diversificación de su historia.

El Corte Inglés seguirá teniendo el *retail* en el centro, pero ha entrado en los últimos tiempos en nuevos negocios como telecomunicaciones, alarmas, la venta de luz y gas, la prestación de servicios de seguridad o limpieza, y la creación de una nueva filial logística, entre otros.

Además, quiere impulsar su presencia hotelera y ha fusionado su agencia de viajes con Logitravel. Su objetivo es duplicar el resultado de la compañía y lograr un ebitda de 1.700 millones en 2026.

Su objetivo es duplicar el resultado de la compañía y lograr un ebitda de 1.700 millones en 2026.

CARTERA

El Corte Inglés tiene una cartera inmobiliaria valorada en 16.300 millones, de los que unos 2.600 millones son activos no estratégicos.

CBRE, JLL, Cushman, BNP, Savills, Colliers, Knight Frank y Aliseda participan en el proceso

explican que si no se alcanzan las expectativas de precio que tiene puede haber inmuebles que finalmente no se vendan.

Otros activos

Respecto a otros activos sobre los que se ha especulado, como uno en Móstoles donde se esperan desarrollar 1.700 viviendas, el grupo pretende esperar a tener todas las autorizaciones pertinentes antes de sacarlo al mercado, ya que su objetivo no es promover el proyecto.

Además hay dos casos particulares. Uno es Torre Titania, junto a su gran almacén de Nuevos Ministerios y sede de EY. Se trata del activo inmobiliario estrella del grupo, con una valoración de varios cientos de millones de euros, y además se considera que es muy "líquido", aunque por el momento no hay intención de traspasarlo.

El otro, a muy pocos metros, es el edificio de oficinas que se prevé levantar en el solar comprado a Adify que está en proyecto de construcción. Las fuentes consultadas explican que se trata de un proyecto "único" en el entorno del Paseo de la Castellana de Madrid por su ubicación, diseño (estudio Heatherwick) y sostenibilidad. El grupo ya estaría hablando con posibles inquilinos, sobre todo multinacionales, para arrendarlo en 2-3 años, cuando está previsto que se termine.

Por último, y en paralelo a los activos que se han puesto a la venta, El Corte Inglés tiene contratado a BNP para vender una cartera logística. Uno de sus activos estrella, el almacén de La Bisbal del Penedès, ya se traspasó a Panattoni a finales de 2021. El precio no trascendió, pero sí que la inversión total en el proyecto, una vez esté desarrollado, ascenderá a 135 millones de euros.