



Confederación Española de Comercio



DOSSIER DE PRENSA

europapress / economía finanzas

La CEC y el Ministerio de Industria se unen para acercar el 'Big Data' al comercio de proximidad



Archivo - Establecimientos de pequeño comercio en Asturias - EUROPA PRESS - Archivo
MADRID, 22 Mar. (EUROPA PRESS) -

La Confederación Española de Comercio (CEC) ha presentado la plataforma 'Dynamic Urban Commerce', un panel nacional de tiendas desarrollado en colaboración con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y la Secretaría de Estado de Comercio, que busca acercar el 'Big Data' al comercio minorista para modernizarse y adaptarse a los nuevos hábitos de consumo, según ha informado en un comunicado.

En concreto, se trata de la primera plataforma integrada y Smart, diseñada para áreas urbanas que conecta los servicios de la ciudad, lo que permitirá al comercio disponer de una fuente de datos de interés procedente de los principales entornos económicos y compartida con diferentes niveles de la administración pública, agentes sociales y otras entidades vinculadas al desarrollo de la economía local.

La secretaria de Estado de Comercio, Xiana Méndez, ha señalado que "la actividad comercial se enfrenta a cambios estructurales profundos con el principal reto de acomodarse a nuevos hábitos de compra de los consumidores, así como a nuevos canales de comunicación y distribución".

"Por ello, es necesario la colaboración público-privada para impulsar la innovación, la competitividad y la reactivación del sector", ha asegurado.

Por su parte, el presidente de CEC, Rafael Torres, ha destacado durante el acto de presentación la necesidad de "incentivar la participación de los comerciantes y agentes locales en la obtención de datos para escalar la información de una manera ágil y lo más automatizada posible a los diferentes niveles interesados".

Con esta plataforma, la patronal del comercio persigue crear un observatorio dinámico y real de comercio de proximidad basado en datos económicos, físicos y demográficos.

RAFAEL TORRES, EL NUEVO RESPONSABLE DEL COMERCIO, HACE UNA RADIOGRAFÍA DEL SECTOR

El presidente de la CEC dice que "los comerciantes no aguantarán un mes más pagando estos costes"

El nuevo presidente de la Confederación Española de Comercio (CEC), Rafael Torres, explica las dificultades de muchos autónomos del sector para pagar sus facturas a causa del incremento de los costes y pide diálogo al Gobierno.



📍 Rafel Torres presidente de la CEC. | Foto cedida por la CEC.

IVANA HARO

23/03/22 - 00:05

A muchos comerciantes por cuenta propia no les ha quedado más remedio que colgar el cartel de *liquidación por cierre* en su escaparate para hacer frente a su situación. La crisis estructural del sector, junto con los estragos de la pandemia y el aumento de los costes de la luz o los carburantes, ha llevado a las tiendas a una situación crítica. Muchos comerciantes, "están en un punto, en el que si ponen la calefacción tienen que cerrar el negocio" dijo el presidente de la Confederación Española de Comercio (CEC), Rafael Torres, a Autónomos y Emprendedores en esta entrevista.

Torres acaba de ser elegido, con un respaldo de casi el 80%, por la asamblea de la Confederación como presidente de la patronal del comercio. Asegura afrontar el cargo con "sorpresa" e "ilusión". En esta entrevista, el presidente de la CEC demanda al Gobierno medidas a corto plazo para paliar la difícil situación económica que afronta el sector, y también iniciativas a largo plazo para poner en marcha un Plan de Choque que permita transformar al comercio en todo su entorno.

- La guerra en Ucrania está afectando a muchos sectores. ¿Ese impacto lo está también experimentando los comercios?

- Aunque el comercio sea el último eslabón de la cadena producción por su contacto con el cliente final, eso no le exime de que sufra todas las consecuencias de lo que ocurre en ella, incluido el conflicto de Ucrania. Está claro que la guerra ente Ucrania y Rusia está afectando al volumen de materias primas que llegan y al incremento de los precios. Además, en estos momentos se está produciendo una huelga del sector del transporte que está generando a su vez, un retraso en la llegada de recursos.

“ Los comerciantes llevan varios meses intentando frenar la subida de los precios.

”

Si se paraliza la industria por la falta de materias primas, cuesta más producir, los comercios venden más caro y, por tanto, los consumidores tienen que pagar más. **Es una tormenta perfecta.** Los comerciantes llevan varios meses intentando frenar la subida de los precios para ser más competitivos. Sin embargo, estamos viendo que muchos sectores, como la alimentación, **están teniendo unos costes tan elevados, que están estrangulando sus márgenes de beneficio**, por lo que no les ha quedado más remedio que repercutir parte de ese incremento en el precio de venta. De lo contrario, el negocio deja de ser viable.

- ¿Cree que la subida de costes es un problema de ahora o se viene sufriendo en el comercio desde hace meses?

- El incremento de los costes es un problema que acarrea el sector del comercio **desde hace varios meses**, pero por razones distintas al conflicto. La salida del confinamiento estricto produjo un desajuste en la oferta y la demanda, produciendo cuellos de botella en las fábricas. Problema al que se le unió también un importante incremento en el precio los contenedores.

Todo ello ya estaba produciendo una inflación importante. De hecho, el IPC (Índice de Precio del Consumo) cerró en 2021 en una cifra preocupante del 6,5%. Y la guerra de Ucrania lo que ha hecho ha sido acelerar y multiplicar el efecto de la inflación. Seguramente este año se nos **vaya el ICP por encima de los dos dígitos** (el último referente al mes de febrero es del 7,6%).

Esto no sólo está afectando a las empresas del comercio y al resto de sectores económicos, sino también a los hogares, que han visto reducido su capacidad de compra. **Se avecina una crisis mundial, con una caída del consumo y un estrechamiento de los márgenes** de los negocios por la subida de los costes. Estamos hablando de una situación peligrosísima.

- ¿Qué pueden hacer los comerciantes autónomos o societarios para intentar mitigar esta situación?

- Es muy difícil dar un consejo general. Cada comerciante sabe hasta dónde puede llegar y cuánto puede repercutir ese aumento de los costes en el precio de venta de sus productos. Es una situación complicada en la que debemos apelar también al consumidor. Los comerciantes no pueden asumir todos los incrementos de costes a costa de la reducción de sus márgenes de beneficio, porque cerrarían muchísimas tiendas. Ni tampoco pueden trasladarse todos los problemas al consumidor final. Se debe, por tanto, dividir el problema e intentar encontrar ese punto intermedio.

Si bien, aquí el comercio lo que demanda son medidas urgentes y contundentes por parte del Gobierno, **que debe actuar ya aprobando una bajada de IVA en algunos productos**, para contener la inflación; también ampliando los periodos de carencia de los créditos ICO aprobados durante la Covid-19. Y, por encima de todo, tiene que frenar ya los precios de la energía.

“El comercio demanda medidas urgentes al Gobierno.

”

Estamos ante un escenario de guerra física y económica, el Ejecutivo debe estar preparado para tomar decisiones extraordinarias y temporales. Debe actuar con la misma agilidad que los negocios cuando se adaptan a los cambios del mercado. Sin embargo, **la Administración no está haciendo sus deberes** y no está ayudando al tejido productivo. Al contrario, lo que hace es subir los costes, como los salarios, en un momento en el que los negocios están ahogados.

- ¿Sobre qué tipo de productos debería bajarse el IVA?

- Debería bajarse el IVA sobre todos aquellos productos que están teniendo en estos momentos un coste adicional porque tienen una dependencia muy alta de coste de energía para su producción, lo que eleva muchísimo el precio. Eso habría que frenarlo. Y también sobre aquellos productos más necesarios de la alimentación.

Asimismo, el **Estado debería bajar los tributos que le están redundando en un mayor ingreso como el de hidrocarburos**. Cuánta más cara es la gasolina, más impuestos gana el Estado. Esto hay que cortarlo, no puede ser que el Gobierno engorde sus cuentas mientras ayuda a la generación de esta curva inflacionista.

“En España, el 90% de las compras se siguen haciendo en tiendas físicas.

”

- Has mencionado la importancia de que la población esté concienciada sobre la situación del pequeño comercia, y al terminar la pandemia, lo estaba. ¿Se mantiene esa tendencia hoy día? ¿Diría usted que los españoles son consciente de la importancia de las tiendas pequeñas?

- Afortunadamente sí. Los españoles somos personas a las que nos ha gustado siempre el contacto con el comerciante. No hay que olvidar que en España el 90% de las compras se siguen haciendo en tiendas físicas, porque hay ese valor de calidez, cercanía y calidad del servicio.

Sí que es verdad que cuando la población estuvo confinada, se produjo un aumento muy elevado de la venta online [...] Pero en el momento en el que las restricciones se liberalizaron, las aguas volvieron a su cauce. De hecho, hubo consumidores, especialmente entre la población más joven, que descubrió comercios de su barrio o de su localidad que no sabían ni que existían y que siguen haciendo uso de ellos.

Además, en estos momentos en los que hay mucha incertidumbre sobre la recepción de un producto que se compra por internet, la gente apuesta por ir a una tienda porque saben que se lo llevarán a casa bajo el brazo.

- El sector del comercio afronta 2022, como una de las actividades que que más afiliados por cuenta propia pierde al mes. ¿Cómo ve usted el futuro del sector? ¿Cree que se seguirán perdiendo autónomos?

- Me gustaría poder decir lo contrario, pero lamentable vamos a seguir observando una reducción de trabajadores por cuenta propia en los datos de afiliación. Los comerciantes son en eslabón más débil de toda la cadena. Hay que tener en cuenta que el sector está compuesto en su mayoría por autónomos con muy poco empleados a su cargo. Y la reforma de la cotización que se avecina ahogará más a este sector.

“Las medidas del Gobierno obliga a los negocios a irse a la economía sumergida.”

La incertidumbre económica, con el incremento de los costes, junto a la reforma de cotizaciones, **están provocando que muchos autónomos se den de baja o pasen a la economía sumergida.**

El Gobierno debería buscar el dinero negro y luchar contra la economía sumergida de verdad. Pero, por el contrario, lo que está haciendo es implementar unas medidas que obliga a los negocios a irse fuera del sistema porque están ahogados.

- El 28,34% de los autónomos en cese de actividad pertenecen al sector del comercio, ¿cuáles son sus perspectivas de recuperación? ¿Cree que la cifra irá disminuyendo en los próximos meses?

- El comercio es un sector completamente dependiente del funcionamiento de la industria y la demanda. No hay que olvidar que la población sufre también el incremento de los costes y la incertidumbre por el conflicto. El consumo fluctúa en función del estado emocional de las personas y, ahora mismo, **la gente está preocupada por toda la situación económica y humanitaria.**

Por lo tanto, la intranquilidad y la falta de certidumbre, hace que la intención de compra se retraiga y, por tanto, los comercios no se recuperen.

- ¿Cuáles son las principales quejas que los comerciantes por cuenta propia les hacen llegar a la Confederación?

-El comercio es un sector que es un reflejo de la calle. Y la sensación que nos llega a la Confederación es de un **enfado generalizado. Los comerciantes se sienten abandonados** porque ya no pueden más y no saben qué hacer con su situación, porque no pueden endeudarse más y saben que no pueden basar su negocio en generar deudas para sufragar las pérdidas que están teniendo para sostenerlo. Muchos comerciantes nos avisan de que no pueden aguantar ni tan sólo un mes más pagando las facturas de luz o de gas. Están en un punto en el que si ponen la calefacción, tienen que cerrar el negocio.

“ Los comerciantes se sienten abandonados por el Gobierno

”

Denuncia la falta de empatía del Estado, porque **mientras que ellos se están ahogando, la Administración no está tomando ninguna medida** para frenar sus costes y encima les sube impuestos y tasas.

- ¿Hay en estos momentos un plan de choque para el pequeño comercio?

- No. Ese plan de Choque para el Comercio no está ni pensado, ni planeado y ni nos han llamado. **Que es precisamente lo que tiene que hacer el Gobierno, dialogar con nosotros.** El Estado debe dejarse de palabras y cuidar al comercio como sector estratégico que es. Una actividad que representa el 17% de la afiliación de este país y en torno al 12% del PIB (Producto Interior Bruto), no es un sector cualquier.

Aunque el comercio esté transferido a las CCAA, ello no es excluyente para que la Administración central ponga en marcha un plan nacional. Sin embargo, de las partidas que destinan al comercio, el 90% van para el

comercio exterior y sólo un 1% para el comercio interior, cuando representamos más PIB. Además, **los presupuestos que destinan las autonomías a la actividad son ridículas.**

El Gobierno debe sentar a todo el sector en una mesa: grandes, medianos y pequeños, para configurar un Plan de Choque Estratégico con medidas a corto plazo y también a largo plazo para transformar al sector.

- Los comercios de proximidad se han convertido en una pieza fundamental en la España Vacía. ¿Qué se puede hacer para fomentar el comercio local?

- Es un tema muy complejo de abordar. Tenemos un problema de desaparición paulatina del número de comercios y encima la digitalización lo acentúa. Pero esto es una situación que traspasa al pequeño comercio y es un problema de despoblación.

“ Hay que instaurar una discriminación positiva hacia el comercio en las zonas despobladas. ”

Tal y como lo vemos nosotros, **el Gobierno debería crear una figura, llamémosle de 'comercio emblemático', 'protegido' o 'estratégico', que cuente con unas ayudas concretas y unas medidas fiscales especiales.** Todos somos conscientes de que hay ciertos formatos de comercio que no hay que ayudarles y protegerles porque den pena, sino por el beneficio social, económico y medioambiental que generan en ese entorno. Hay que instaurar una discriminación positiva hacia el comercio en las zonas despobladas.

Asimismo, estas tiendas deben también mirarse el ombligo y optar por la digitalización y por ser omnicanales.

- En cuanto a la transformación digital, ¿deberían todos los pequeños comercios apostar por la digitalización?

- Todos los comercios deben apostar por la digitalización, pero no por la creación de un *ecommerce*. Cada autónomo debe cuáles son sus posibilidades, ya que muchas veces la creación de una tienda online está suponiendo el suicidio para muchos negocios. De hecho, se está viendo como las plataformas que se desarrollaron en pueblos o barrios para fomentar las ventas *online*, **la inmensa mayoría sinceramente están fracasando** porque no pueden competir contra los grandes gigantes de la distribución.

Cuando nosotros hablamos de digitalización nos referimos a la inclusión de la tecnología en todas las fases y apartados de un negocio. Desde el aprovisionamiento, hasta la gestión de stocks, pasando por la realización de inventarios o el diálogo con tus clientes. **A lo mejor una tienda no necesita un *ecommerce*, sino una buena estrategia de redes sociales** para crear una imagen online y poder lanzar promociones que atraigan a la gente.

- Todo el tejido productivo está expectante sobre la llegada de los fondos europeos. ¿Cómo van a poder los comerciantes acceder a estos fondos? ¿A través de qué programas?

- **Estamos preocupados** y no sólo nosotros, sino otros sectores también. **Tenemos miedo** de que al final acaben siendo destinados a la realización de grandes proyectos por parte de grandes empresas, que son capaces de absorber muchos millones en euros en la ejecución de proyectos que ya tenían en mente y estaban desarrollando. Ahora van a poder financiarlos gratuitamente con los fondos europeos.

Creemos que el comercio debe tener un apartado importante en el gasto de los fondos y no solo a través del acceso al kit digital. **Desde la CEC tenemos la intención de presentar un proyecto para acceder a los fondos euros** que tenga el objetivo de ayudar a la digitalización no ya del comercio, sino de todos los entornos comerciales. Éste es aún borrador, pero creemos que tenemos la obligación de lograr atraer esos fondos europeos al sector para transformarlo.

- Los periodos de rebajas se han convertido en una época temida para los comerciantes autónomos. ¿Cómo debería regularse? ¿Qué consejos daría?

- Las rebajas hay que volver a regularlas. En 2012 cuando se aprobó la liberación del periodo de rebajas advertimos de los problemas y ahora se confirman nuestras previsiones: **estamos asistiendo a unas rebajas permanentes**. Son unas promociones muy agresivas de precios que están llevando a una reducción de márgenes que hacen insostenible los modelos de negocio. Si se lograra volver a regular ciertos periodos, teniendo en cuenta la digitalización y los cambios en los comportamientos de compra de la población se ayudaría a la sostenibilidad del comercio y también a la protección del consumidor.

“No hay ninguna garantía de que el precio de partida sea ese y no esté manipulado.

”

Desde que se liberalizaron las rebajas, el consumidor está absolutamente desprotegido. Ahora mismo, no se puede garantizar que el 40% de descuento que se anuncia en cualquier superficie comercial sea cierto. No hay ninguna garantía de que el precio de partida sea ese y no esté manipulado. Hay muchos formatos comerciales que se dedican a subir los precios para hacer un descuento mayor y no hay nadie que lo impida.



AUTONOMOS

COMERCIO



NOTICIAS DE INTERÉS PARA AUTÓNOMOS, EMPRENDEDORES, PYMES Y PROFESIONALES QUE QUIEREN MONTAR SU PROPIO NEGOCIO

AVISO LEGAL

QUIÉNES SOMOS

POLÍTICA DE COOKIES

CONTACTO



Economía

PREVISIONES >

El consumo de las familias españolas se desinfla a la mitad en 2022 a causa de la inflación

- Los analistas prevén que el gasto caiga al 2% por culpa de la guerra
- Las estimaciones para Europa duplican las nacionales



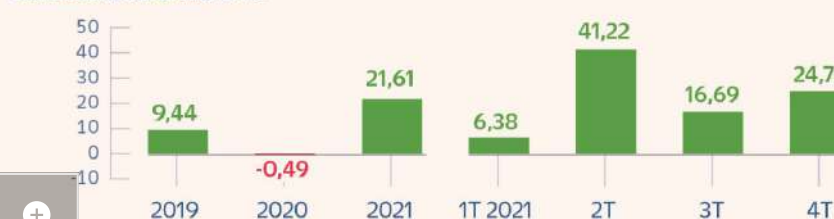
DENISSE LÓPEZ

Evolución de las compras con tarjeta bancaria

Importe En millones de euros



Variación interanual En %



Fuentes: Banco de España e instituciones

Previsiones actualizadas sobre el consumo de los hogares

Variación interanual en %

	2021	2022
Funcas	4,6	2,5
Cámara de Comercio de España	4,6	2,0
Instituto de Estudios Económicos	4,6	3,7

PRO MEMORIA

Banco de España (diciembre de 2021)	4,3	5,1
OCDE (diciembre de 2021)	4,4	4,5
Gobierno (julio 2021)	7,3	6,9

BELÉN TRINCADO / CINCO DÍAS

INFOGRAFÍA: BELÉN TRINCADO

[Ir a comentarios](#)

Madrid | 23 MAR 2022 - 06:29 CET

La invasión rusa de Kiev ha cambiado de manera radical el panorama económico de este año. Todos los analistas han rebajado sus previsiones de crecimiento y la razón de la caída se explica, sobre todo, por la incidencia que la alta tasa de inflación tendrá sobre el gasto privado. **La Cámara de Comercio de España** prevé

que el consumo de los hogares aumente en este año **un 2% en lugar del 4%** que habían calculado a finales del año pasado. **Funcas**, por su parte, **lo sitúa en el 2,5%**. Son previsiones exiguas si se considera que en 2021 el gasto final de los hogares aumentó un 4,6% respecto al año previo, según el Instituto Nacional de Estadística (INE). Además, **queda muy lejos de ese 6,9% que en julio del año pasado el Gobierno contempló** en los Presupuestos Generales del Estado.

Antes de que la guerra estallara, ya se observaba una ralentización del consumo, como consecuencia del aumento de las tasas de contagio por la variante ómicron, la intensificación de los cuellos de botella en la oferta y la subida de los precios de la energía. El Banco Central Europeo advirtió hace unas semanas de que **el gasto de las familias se contrajo más de lo esperado en el cuarto trimestre de 2021** y se situó un 2,5% por debajo del nivel anterior a la pandemia. En ese mismo periodo, **el consumo de los españoles cayó un 1,2% respecto al tercer trimestre**, según el INE. Si se compara de forma interanual, se observa que aumentó un 2,4% respecto al otoño de 2020, tres décimas menos que en el tercer trimestre.

A la presión de los costes energéticos y de combustible se suma ahora el conflicto de Ucrania, por lo que el gestor europeo cree que **el retroceso se mantendrá al menos en el primer trimestre de 2022**. A nivel regional, el BCE contempla que el consumo crezca de manera mucho más moderada que lo previsto al cierre de 2021, cuando lo cifró en un 5,9%. Pese a todo, el 4,6% que estima ahora para el bloque prácticamente duplica las cifras que se barajan en el caso español.

La brecha entre Europa y España se debe en especial al boom de la inflación, que en febrero llegó al 7,6%, lastrando el poder adquisitivo de las familias. Para ese mes, la gasolina ya se había encarecido un 6,5% y el diésel un 8,5%. En cambio, los salarios de convenio subieron únicamente un 2,2%, tres veces menos que el IPC, que registró el mayor repunte en tres décadas.

MÁS INFORMACIÓN

| + El contagio de los precios de la energía a otras áreas agita el temor de la espiral inflacionista

| + La ministra Sánchez abre una vía a limitar las subidas de precio en los combustibles

| + El petróleo frena tras marcar máximos de dos semanas

Con los precios muy por encima de las nóminas, **el margen de gasto y ahorro es menor**. La incertidumbre que genera el conflicto en Ucrania aumentaría normalmente el dinero a guardar, pero en esta ocasión el BCE no prevé que ocurra así porque las familias usan esos ingresos para amortiguar, al menos en parte, los

efectos negativos de la escalada en los precios de la energía. A nivel nacional, la factura de la luz fue un 41% más cara en 2021 que en 2020, según la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). La situación empeoró con el estallido de la invasión, el 24 de febrero. Desde ese entonces, **el precio del mercado mayorista de la electricidad pasó de los 205,6 euros/MWh a los 544,98 euros/Whh.**

Los analistas auguran que el recibo no aflojará en los próximos meses, lo que a su vez hará que **la tasa de ahorro caiga hasta situarse por debajo de su nivel precrisis.** Esta caída, sin embargo, no afectará por igual a todos los hogares. El BCE precisa que los más afectados serán, una vez más, los más pobres, que al tener la renta más baja están más expuestos a las perturbaciones en el mercado y cuentan con menos ahorros. A su vez, el Banco de España calificó en enero de “incierto” el uso que las familias iban a hacer del dinero acumulado. En ese momento esperaba que solo una parte se fuera a gasto, debido a que buena parte del acumulado lo concentraban las familias con ingresos más altos, que son las que tienen menor propensión a consumir. En cualquier caso, **el gasto debería ser superior a la renta real de 2023 gracias al ahorro acumulado al inicio de la pandemia.**

Compras con tarjeta

A pesar de la caída generalizada en el consumo privado, **se observa un incremento en el gasto con tarjeta.** Las compras realizadas en 2021 con este método de pago superaron en más de 30 millones las de 2019, antes del estallido de la pandemia. Se trata además de un repunte del 21,6% respecto a 2020, cuando el crecimiento fue negativo (-0,49%), según el Banco de España.

A diferencia de la evolución trimestral del gasto privado, las operaciones con tarjeta bancaria aumentaron mes a mes, superando los 55 millones en el cuarto periodo del año. Se trata de una tendencia que, según BBVA Research, se ha mantenido en los dos primeros meses de 2022. Sus registros muestran un **aumento del 45% interanual en enero y del 53% en febrero.** El crecimiento se aceleró por la ausencia de las restricciones sanitarias vigentes hace un año, lo que impulsó el gasto en viajes, alojamiento, restauración, transporte y moda. Por contra, las compras de tecnología, libros y equipamiento del hogar bajaron.

Se observa además un incremento del comercio electrónico que disparó a máximos históricos (34%) las ventas no presenciales en la cesta de la compra. En cambio, **el gasto con tarjetas extranjeras aún se sitúa por debajo de las cifras prepandemia.**

ECONOMÍA / POLÍTICA

El transporte lleva al límite la crisis de suministro y fuerza el parón de fábricas

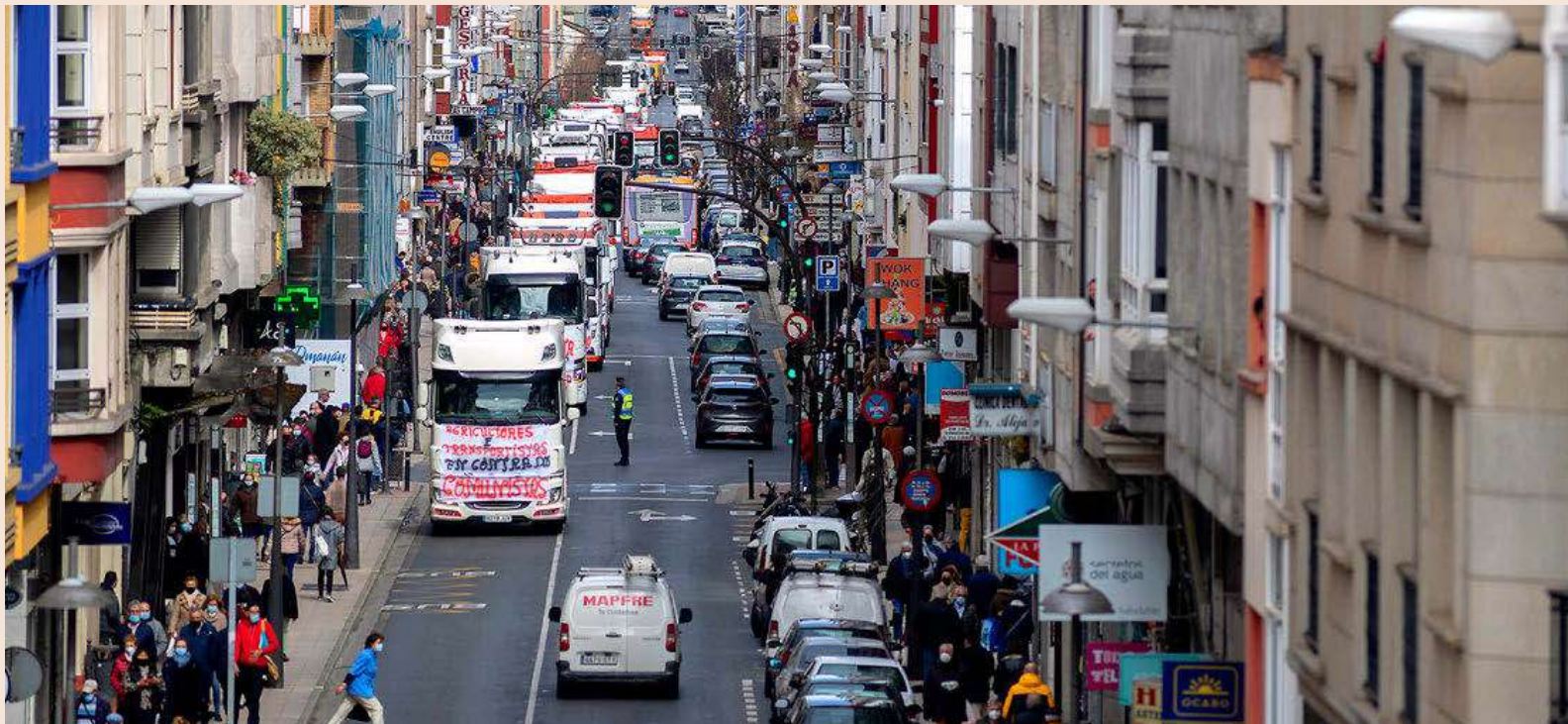
IMPACTO/ El sector de gran consumo insta al Gobierno a actuar con la máxima urgencia para acabar con un conflicto que es ya “un problema de Estado” y golpea a todo tipo de sectores: construcción, siderurgia, automoción o industria del plástico.

J. Díaz, Madrid

El paro indefinido convocado por la minoritaria Plataforma para la Defensa del Transporte de Mercancías por Carretera cumplió ayer su noveno día sin visos de una pronta resolución a pesar de la propuesta del Gobierno de compensar al sector con 500 millones en ayudas por la desorbitada subida del gasóleo y de abrir la puerta a topas las alzas de los carburantes en determinadas situaciones. Estas promesas no han bastado para detener el paro ante su falta de inmediatez y concreción. Al contrario, varias patronales integradas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), Fenadismer, Fetransa y Feintra, se desmarcaron del acuerdo alcanzado en la tarde del lunes con el Gobierno y se sumaron a los paros. “La falta de concreción de las medidas por parte del Gobierno no permite por el momento reanudar la actividad del transporte de mercancías por carretera”, señaló Fenadismer el lunes en un comunicado, patronal que engloba a más de 32.000 empresas de transporte y a más de 60.000 vehículos, enconando así el pulso que mantiene el sector con el Ejecutivo y agravando una crisis de suministros que está causando estragos a lo largo y ancho del tejido productivo español. Y cuyos efectos se suman al impacto de los precios desorbitados de la energía.

“Situación insostenible”

Una situación que para muchos sectores empieza a ser dramática. “La situación ya es, en estos momentos, insostenible”, advirtieron ayer las asociaciones que integran a la cadena de valor agroalimentaria y del gran consumo (Aecoc, Anged, Aces, Asedas, Fiaby y las Cooperativas Agro-Alimentarias). Lo hicieron en un duro comunicado conjunto en el que instaron al Gobierno a “no perder ni un segundo en la concreción del plan de ayudas al transporte” para zanjar con “la máxima urgencia” un conflicto que “está teniendo elevados costes para la economía y el conjunto de la sociedad” y que ya se ha convertido en un



Numerosos camiones avanzaban ayer en una marcha lenta por las calles de Lugo en el marco de la huelga de transportistas.

Bruselas: las sanciones a Rusia agravan el desabastecimiento

Bruselas descuenta que las sanciones económicas a Rusia, en represalia por la invasión de Ucrania hace casi un mes, están teniendo un fuerte efecto en la inflación y el abastecimiento, algo muy preocupante después de varios meses en los que los precios ya se habían recalentado. El comisario de Economía, Paolo Gentiloni, reconoció ayer que las sanciones impuestas a Rusia por parte de la Unión Europea

en respuesta a la incursión militar en Ucrania están teniendo repercusiones en el alza de los precios así como en el abastecimiento de materias primas en el mercado comunitario. “El conflicto está exacerbando las disrupciones en la cadena de suministro, tanto por falta de materias primas como por el alza de los precios. Los embargos explícitos, las prohibiciones implícitas [como

por ejemplo las restricciones de acceso al Swift para los bancos rusos] y las restricciones al comercio están afectando tanto a los precios [de consumo] como a los bienes con los que se comercia”, según señaló el comisario de Economía en un discurso en la Universidad de Oxford. Como ejemplo de este impacto puso el ejemplo de las dos mayores navieras del mundo, Maersk y MSC, que han suspendido sus operaciones

en Rusia en el último mes, debido a los riesgos legales y reputacionales, además de a posibles efectos colaterales de la guerra, aunque también se refirió a la decisión de cerrar el espacio aéreo en Rusia, lo que aumentará los costes de los cargamentos aéreos entre Europa y Asia y podría derivar en que ciertas rutas comerciales sean inviables, algo que se podría prolongar incluso terminado el conflicto.

“problema de Estado”. Las patronales del gran consumo fueron más allá y aseguraron que “el paro está teniendo ya un gran impacto en toda la cadena alimentaria (sector primario, industria, transporte y distribución), provocando graves daños económicos, la paralización y el cierre de fábricas y poniendo en peligro más de 100.000 puestos de trabajo”. El propio ministro de Agricultura, Luis Planas, advirtió ayer de que “o intentamos tender puentes o la situación va a ser muy complicada”, admitiendo la falta “puntual” de productos en los supermercados, escasez que, a su juicio, no solo se ha debido a la huelga, sino a cierto acaparamiento por parte de los consumidores: “Las compras han

sido muy superiores, hasta un 20%”.

El SOS lanzado ayer por el sector del gran consumo dispara todas las alarmas por su enorme peso sobre la actividad económica; no en vano, aglutina más de 4,5 millones de empleos y el 20% del PIB, e insistió en que resulta “inaplazable poner fin a esta situación” que podría desembocar en serios problemas de abastecimiento. Sin embargo, salvo giro de última hora, la resolución del conflicto aún podría dilatarse... y agravarse. Primero, porque la plataforma convocante de los paros no reconoce el acuerdo alcanzado entre el Gobierno y el CNTC, comité del que no forma parte y por el que asegura no sentirse representada, y ayer afirmó

que proseguirá “de forma indefinida con el paro hasta que llamen a la plataforma y se firmen los acuerdos”. Sin olvidar que otras tres patronales se han desmarcado de dicho pacto. Y segundo, porque el Ejecutivo quiere enmarcar las ayudas y las medidas de alivio al sector en el contexto de una respuesta europea, por lo que habrá que esperar al Consejo Europeo de este jueves y viernes, donde los líderes del bloque pactarán las medidas de apoyo que podrán aplicar los Estados miembros para miti-

El gran consumo alerta del parón en fábricas y avisa de que están en riesgo 100.000 empleos

gar los efectos de la guerra en Ucrania sobre los precios de la energía. Un cónclave que será el sustrato del plan de choque que el Gobierno prevé aprobar el martes 29.

Por ello, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, pidió ayer “un voto de confianza” a los transportistas para concretar el reparto de las ayudas anunciadas, así como la posibilidad de limitar la subida del precio de los carburantes, que en todo caso no sería una restricción generalizada, según explicaron fuentes de su departamento, sino una medida excepcional para evitar que los 500 millones prometidos en bonificaciones se vean diluidos por el alza excesiva del precio de los carburantes. Un voto que, sin em-

bargo, los transportistas no parecen dispuestos a conceder, a pesar de que la patronal mayoritaria del sector, la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM), no respalda los paros, aboga por mantener el diálogo con el Gobierno y defiende que buena parte de las reivindicaciones del sector ya se lograron con el “histórico acuerdo” alcanzado en diciembre por el que se prohíbe la carga y/o descarga por parte de los conductores; se reduce de dos horas a una el tiempo de espera por el que puede reclamarse una indemnización, o se fija la obligatoriedad de la cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible.

Mientras los problemas de

La cadena alimentaria no da más

● El sector agroalimentario advierte de que el paro de transportistas es «un problema de estado» y pide una actuación urgente ● Grandes empresas de alimentación dan un ultimátum al Gobierno y anuncian cierres en cuestión de horas

RAQUEL VILLAÉCIJA MADRID

El sector agroalimentario le dio ayer un ultimátum al Gobierno para que actúe «urgentemente» ante el «problema de Estado», que supone ya el paro de los transportistas por su impacto en una de las actividades más esenciales para la sociedad: la fabricación y el suministro de alimentos.

Ni siquiera durante la declaración del primer estado de alarma, en marzo de 2020, se interrumpió la actividad de este sector, pues siempre se protegió por su carácter esencial. Sin embargo ahora, en pocos días, hay factorías que han tenido que parar porque las materias primas necesarias para la fabricación de alimentos no llegan y porque también hay dificultades para transportar el producto finalizado a los puntos de venta.

Hay flotas paradas, faltan algunos productos en supermercados de ciertas zonas de España (sobre todo Andalucía, Galicia o Asturias) y empresas y distribución están haciendo virguerías para lograr que la mercancía llegue a las zonas con problemas, sustituyendo camiones por furgonetas, por ejemplo. «La situación ya es, en estos momentos, insostenible», instaron ayer en un comunicado asociaciones como Aecoc, Aces, Anged, Aedas, Cooperativas Agro-Alimentarias y Fiab, que representan a toda la cadena de valor, desde el sector primario hasta la distribución.

Las empresas están «jugando con sus proveedores y las distintas alternativas posibles para sortear el bloqueo del suministro». «Se están dejando la piel y los márgenes para que no falte el producto», explica José María Bonmatí, director general de Aecoc, organización que representa a las empresas de gran consumo. Insiste en que se garantizará el abastecimiento: «La cadena lo ha demostrado otras veces. No va a faltar producto, a lo mejor hay escasez de algunos en concreto, pero habrá alternativas», explica.

Si la semana pasada los problemas afectaban sobre todo al sumi-



Un hombre con su carro de la compra frente a una estantería de leche vacía en un supermercado de la cadena Carrefour en Madrid. EUROPA PRESS

CHEQUES EN FRANCIA

Para grupos vulnerables. Emmanuel Macron anunció ayer la puesta en marcha de un «cheque alimentario» para hacer frente al encarecimiento de la alimentación.

También clases medias. Del cheque también se podrán beneficiar personas de «clase media». Servirá para afrontar «sobrecostos» en los alimentos y para incentivar la compra de productos franceses.

nistro de frescos, la presión ahora se ha trasladado a las fábricas, que tienen problemas en la recepción de los materiales necesarios para su actividad, desde materias primas a cartón, aluminio, palés... «Nueve días de tensión en una cadena es mucho tiempo, pues empezamos con el pescado o la leche, pero la tensión se ha trasladado ahora a las fábricas», dice Bonmatí.

Danone, que fábrica lácteos pero también productos de alimentación infantil, parará en 24 horas sus cuatro plantas en España si no hay una solución rápida y otros gigantes lácteos como Lactalis, Nestlé o Pascual resisten «en una situación crítica».

Los transportistas que no secundan el paro siguen encontrándose con boicots, como ilustra el hecho de que la Guardia Civil y la Policía tuvieron que escoltar ayer un convoy de camiones con materias primas hasta la fábrica de Estrella Galicia, para evitar que los piquetes interrumpieran el traslado. Heineken también señaló que si la situación continúa se verá imposibilitada a servir sus productos a las superficies comerciales, bares y restaurantes y a aprovisionarse de materias primas, «debido a los violentos piquetes que impiden las operaciones».

Si el viernes los puertos de Cebeiro y Coruña tenían toneladas de

pescado almacenado, el suministro del mismo se pudo solventar ayer en parte «porque se está transportando en furgonetas», explica Javier Garat, secretario general de Cepesca, la patronal del sector. En las lonjas, eso sí, «el producto se vendió barato, ante las dudas de que pueda llegar a su destino».

La industria agroalimentaria dice estar asumiendo sobrecostos para poder garantizar la actividad en estas circunstancias, cuando también padecen los incrementos en el precio de la energía o materias primas. Sólo hasta el viernes acusaban pérdidas de 600 millones por el paro. «Cada día que pasa la repercusión

Pocas semejanzas con los 'chalecos amarillos'

Los transportistas franceses en 2018 echaron un pulso que el presidente Macron terminó por perder

FÉLIX GARCÍA MADRID

17 de noviembre de 2018. París amanecía con las calles llenas de manifestantes con chalecos amarillos reflectantes. Protestan por la subida de los impuestos a la gasolina y al diésel. 300.000 personas se manifestaron, según las fuerzas del orden público, sin tener un líder convocante.

El presidente de la República, Emmanuel Macron, dijo en un primer momento que iba a reprimir duramente los actos violentos, lo que provocó la ira de los autoproclamados *gilets jaunes* (chalecos amarillos). Destrozaron mobiliario urbano, escaparates, quema de coches y contenedores y pintadas en

todo un símbolo de Francia como el Arco del Triunfo parisino: «*Les gilets jaunes triompheront*» (Los chalecos amarillos 'triunfarán', con el juego de palabras del monumento).

El conflicto se enquistó y los disturbios se extendieron en diciembre, movilizándolo tanto a personas de la extrema izquierda como de la

extrema derecha. Todo por una subida del 23% de los combustibles durante aquel 2018. El presidente Macron tuvo que recular y anunciar una moratoria que dejaba en suspenso el alza de las tasas sobre el combustible de 6,5 céntimos de euro por litro para el gasóleo y de 2,9 céntimos para la gasolina.

En España, la subida del carburante en 2021 de un 35% provocó que el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) convocase un paro patronal del 19 al 22 de diciembre presionando al Gobierno con desabastecer el país justo antes de la Navidad. El Gobierno y las grandes patronales lograron un acuerdo para paliar la subida del combustible que se traduciría en un decreto ley que se aprobó el pasado 1 de marzo. Sin embargo, la gran división existente en el sector del transporte, entre las grandes

es exponencial. En el décimo día de paro no tienes el mismo impacto que en el cuarto, porque la caída se acelera», dice Bonmatí.

El carácter esencial de este sector hace que este conflicto sea muy diferente a otros paros que han puesto a los gobiernos de turno contra las cuerdas, como el de controladores aéreos en 2020, que obligó a declarar el estado de alarma y movilizar al ejército. También recuerda al movimiento de los chalecos amarillos, que comenzó en Francia en 2018 como reacción contra el alza de los combustibles y llegó a paralizar el país con violentas protestas.

En el décimo día de paro la situación fue muy desigual en la Península y afectó sobre todo a Andalucía, Extremadura y el norte de España, donde están más presentes los paros. Por contra, Mercamadrid recibía ayer el 90% de mercancía con respecto a un día normal, aunque reconocen que hay problemas para la reexpedición de los productos a otras provincias a las que también aprovisiona.

Esta distinta afectación «ha contribuido a que se reaccione tarde, porque no se ha valorado la dimensión

Se están usando alternativas para el transporte como las furgonetas

«A medida que pasan los días las pérdidas son exponenciales»

del problema. Mientras dure esta situación nosotros seremos los que paguemos las consecuencias», señala Bonmatí.

El Gobierno ofreció el lunes una solución a los transportistas que, no sólo no ha convencido a la plataforma convocante de la huelga, sino que se han sumado otras organizaciones que no secundaban hasta ahora el paro. El ministro de Agricultura, Luis Planas, señaló ayer que el Gobierno está haciendo «todo lo que está en su mano para que el abastecimiento sea regular».

empresas, el pequeño empresario y el asalariado o chófer, anticipaba que aquel acuerdo era un cierre en falso de este problema.

Con una nueva subida del petróleo en 2022, la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancía convoca un paro nacional desde el 14 de marzo. Tanto CNTC con CTEM y Fenadismer al frente, las grandes patronales se desmarcan y dicen que no es el momento de iniciar una huelga y se erigen en los únicos interlocutores válidos ante el Gobierno. El problema es que desde



Varios camiones durante una marcha en la M-40, ayer, en el noveno día de paro nacional del transporte. EUROPA PRESS

El Gobierno no se mueve: «Tendrán otros intereses»

Ejecutivo y huelguistas mantienen su desafío en el día 10 de paros

MARÍA HERNÁNDEZ MADRID

Si el fin de los paros de los transportistas depende de que el Gobierno se siente en la mesa de negociación con la plataforma que los convoca, seguiremos teniendo paros durante días. El Ejecutivo no sólo defendió ayer la oferta que hizo el lunes a la patronal mayoritaria del sector, sino que dejó claro que no considera a la Plataforma en Defensa del Sector del Transporte de Mercancías un interlocutor válido y, como tal, no tiene intención de reunirse con ella. «No está previsto», aseguraron ayer fuentes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a EL MUNDO.

Ninguna de las dos partes oculta ya su desafío mutuo y en las últimas horas lo han dejado claro en forma de declaraciones y mensajes cruzados en diferentes medios de comunicación. Por la mañana, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, di-

jo: «Más allá de quién se hace la foto, lo que importa es qué medidas se están adoptando para que tengan un impacto real en el bolsillo de los transportistas [...] Nos reunimos con los representantes legítimos de los transportistas que están representados por el CNTC. Es lógico», aseguró.

Aunque la más explícita en su desafío fue la vicepresidenta de Asuntos Económicos, Nadia Calviño, que instó a los transportistas que rechazan el acuerdo a explicar sus «intereses». Y lo dijo así, sin ambages: «Se trata de medidas positivas para el sector de los transportistas por carretera. Quienes no se sumen no están defendiendo los intereses de este sector. Tendrán otros intereses que tendrán que explicar y que no responden a lo que nuestro país necesita en este momento», declaró tras reunirse con los agentes sociales para tratar el Plan de Respuesta al Impacto de la Guerra.

De esta forma, Calviño volvía a agitar una de las posturas que más malestar generó entre los transportistas en los primeros días de sus protestas, cuando la propia ministra de Transportes minimizó el alcance y la legitimidad de los paros. «Se trata de una parte minoritaria de ultras, en muchos casos de ultraderecha, que están utilizando actos de violencia para reivindicar», aseguró entonces. Ayer reiteró que «no metió la pata» con sus palabras, ya que al inicio de las movilizaciones «era un sector muy minoritario».

Del lado de los huelguistas, Manuel Hernández, presidente de la plataforma convocante de los paros, volvió a exigir al Gobierno que dialogue directamente con ellos para tratar de buscar una salida consensuada y negociada a la crisis. «Siguen sentándose con las personas equivocadas. El CNTC (Comité Nacional del Transporte por Carretera) es la

patronal, son nuestros cargadores. ¿Cómo a la gente de la carretera nos van a solucionar algo nuestros cargadores, que son parte de nuestra problemática?», dijo en declaraciones en *La Sexta*.

INDEFINICIÓN DEL PLAN

Sobre la propuesta de ayudas planteada por el Ejecutivo, Hernández cree que no está pensada para cubrir las demandas y exigencias de los transportistas en paro, sino para «satisfacer las necesidades» de las grandes patronales. «Nos suena que esta propuesta ha servido para que los señores que negocian, que no tienen camiones, hagan caja. En el mejor de los casos, al bolsillo del transportista llegaría unos 150 euros mensuales de los 2.000 euros de más que estamos gastando. Ojalá la ministra sea responsable», añadió.

Los transportistas se quejan también de la indefinición y la falta de concreción del plan que Transportes puso el lunes sobre la mesa del CNTC, la patronal mayoritaria dentro del sector. Según lo poco que ha trascendido hasta el momento, el plan incluirá una bonificación del gasóleo profesional por un importe en torno a los 500 millones de euros. Sin embargo, el Gobierno no ha detallado cómo serán esas bonificaciones, ni quién ni cómo podrán acceder a ellas, y eso es lo que denuncian ahora otras grandes asociaciones como Fenadismer, Fetranca o Feintrá, que están dentro del CNTC pero se han desmarcado de su postura oficial.

Su movimiento abre una fractura en el seno del Comité, que hasta ahora es el único interlocutor que el Gobierno reconoce como válido en las negociaciones, pero además eleva la tensión en los paros y movilizaciones que este miércoles cumplen su décima jornada consecutiva.

El acuerdo sellado el lunes contempla también la devolución mensual del IVA del gasóleo profesional, en lugar de la periodicidad trimestral con la que se hace hasta ahora, y la publicación semanal (y no mensual) en la web del Ministerio del índice de referencia para conocer el precio del gasóleo profesional. Por el contrario, Sánchez descartó ayer que vaya a darse ninguna rebaja del IVA porque «sería ineficaz, al igual que otras medidas relativas a la bajada de impuestos en los hidrocarburos».

leo prometidos ayer y firmados entre Gobierno y CNTC no han servido para frenar la huelga. Básicamente porque en esa reunión no estaban convocados los que hacen el paro del transporte. Además de que el Gobierno no explicó cómo se iban a distribuir esos 500 millones a partir del 1 de abril. En Francia, los transportistas y las compañías de autobuses saben cuánto recibirán por vehículo y la bonificación por litro, lo que para los transportistas españoles «es síntoma de que el Gobierno actúa de forma improvisada».



Protesta de los 'chalecos amarillos' en París, en marzo de 2019. AFP

Plataforma se acusa de contrar por tes a un precio por debajo de los costes de explotación y niegan su representación. El Ejecutivo les ningunea y cree, basándose en las informaciones de las grandes patronales que los convocantes son una minoría. Ahora bien, tras una semana de parón y con todas las patronales de los sectores primarios, secundarios y de la distribución, y la unión a la huelga de Fenadismer, Plataforma «no va a parar hasta que negocien con nosotros». De tal forma que los 500 millones de euros para bonificar el gasó-

Editorial

La Llave

El paro del transporte desborda al Gobierno

La protesta de los transportistas por el coste insoportable de los combustibles ha superado al Gobierno. No sólo ha sido incapaz de convencer a los convocantes, a los que no reconoce como interlocutores en las negociaciones con el sector, para que desistan en sus paros tras nueve días, sino que nuevas asociaciones profesionales del transporte con mucha mayor representatividad se han sumado a las movilizaciones. Un paso justificado por la falta de concreción de las ayudas directas de 500 millones de euros prometidas por el Ministerio de Transportes para compensar el sobrecoste del gasóleo profesional, que además no entrarían en vigor hasta el 1 de abril. Las medidas aprobadas para minimizar el impacto del paro del transporte, como el despliegue de 23.500 policías y guardias civiles para escoltar a los profesionales que mantengan su actividad, no están sirviendo para garantizar el abastecimiento, y las consecuencias económicas empiezan a ser graves. Decenas de empresas anunciaron ayer que paralizarán su producción por la falta de materias primas, que ya no sólo sufre al sector alimentario, también la industria y el automóvil, mientras que algunas gasolineras han dejado de operar por falta de carburantes. Una situación que las patronales del gran consumo calificaron de problema de Estado, por lo que urgieron medidas inmediatas para evitar que la falta de suministros derive en un colapso de la economía. Sin embargo, el Gobierno mantiene su plan de postergar hasta el Consejo de Ministros del día 29, una vez que se conozcan los acuerdos adoptados en el Consejo Europeo para hacer frente a la crisis energética, la adopción de cualquier medida para compensar a las familias y las empresas por el alza histórica de la inflación acelerada por las consecuencias de la invasión rusa de Ucrania en los mercados del petróleo, el gas y la electricidad. El voto de confianza que la ministra Raquel Sánchez pidió a los transportistas tras revelar que se analiza la posibilidad de limitar las subidas de precios de los carburantes llega demasiado tarde y tras varios bandazos del Gobierno, que primero restó importancia a los paros, después puso encima de la mesa las rebajas fiscales anunciadas por Pedro Sánchez en la Conferencia de Presidentes hace apenas nueve días y ahora las descarta por ineficaces. Hasta Podemos exige premura a su socio de coalición para reaccionar frente a una situación crítica que no admite más demoras injustificadas.

Sánchez, sin apoyos en el viraje sobre el Sáhara

También el frente diplomático se le complica al Gobierno. El ministro de Asuntos Exteriores, José Manuel Albares, trató de defender ayer en el Senado que no se ha modificado la posición de nuestro país respecto a la solución del Sáhara Occidental tras la carta enviada por Pedro Sánchez a Marruecos respaldando su plan de autonomía porque debe resolverse en el marco de las Naciones Unidas. Pero las duras críticas de todos los grupos parlamentarios, incluido Podemos, algunos de cuyos diputados exhibieron ayer banderas del Sáhara Occidental en el pleno del Congreso en apoyo a las aspiraciones de autodeterminación del pueblo saharauí, así como el malestar expresado por el Gobierno de Argelia, que afirma no haber sido informado previamente a pesar de lo que manifestó Albares el pasado viernes, demuestran todo lo contrario. Es clamoroso el silencio del presidente del Gobierno al respecto mientras continúa su gira por varias capitales de Europa en busca de apoyos a su propuesta para reformar el mercado mayorista comunitario de la electricidad. Sánchez, que hoy visita las ciudades de Ceuta y Melilla, no puede retrasar hasta su comparecencia en el Parlamento del próximo día 30 para informar de las conclusiones del Consejo Europeo de esta semana las explicaciones urgentes que debe al conjunto de la sociedad española y a sus representantes políticos sobre su arriesgada decisión de alterar sin consenso y sin debate, y como ha quedado patente sin apoyos, la política exterior en una cuestión tan delicada, que puede acarrear graves consecuencias económicas, migratorias y estratégicas para nuestro país.

Las empresas piden medidas inmediatas para evitar el colapso por la falta de suministros

Cuenta atrás contra los precios energéticos

El Gobierno se reunió ayer con los primeros ejecutivos de las grandes energéticas. En un encuentro en Moncloa, el presidente del Gobierno Pedro Sánchez, junto a la ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, se reunieron con Ignacio Galán, presidente de Iberdrola; José Bogas, consejero delegado de Endesa; Francisco Reynés, presidente de Naturgy; José Manuel Entrecanales, presidente de Acciona; Josu Jon Imaz, consejero delegado de Repsol, y Ana Paula Marques, consejera delegada de EDP en España. Es positivo que el Gobierno reciba de primera mano las opiniones de los primeros espadas de las grandes compañías energéticas del país. Podría haberse esperado un acercamiento de posturas en esta *cumbre* energética doméstica. Hay mucho en juego y ahora, más que nunca, es necesario el consenso. Un consenso que, nada más terminar la reunión, parecía brillar por su ausencia. Ayer, la reacción de las energéticas tras la reunión fue la de pregonar a los cuatro vientos su visión unilateral de la realidad. Siempre es la misma. Eléctricas contra petroleras. Petroleras contra eléctricas. Gasistas frente a todas. Y las renovables igual. Ayer, el sector fue un hervidero confuso, con fuego a discreción de datos e ideas en los que cada empresa intentaba consolidar su propio argumentario antes de que el 29 de marzo el Go-

bierno apruebe medidas. Cuando Ribera explicó que todas las empresas deberían hacer mayor esfuerzo, las eléctricas no tardaron en decir que le habían trasladado al presidente el mensaje de que ellas estaban dispuestas a “arrimar el hombro”. Eso sí, asegurando acto seguido que no tienen “beneficios extra” y que ya están dando estabilidad al sistema. Las eléctricas subrayan que dan certidumbre a los grandes consumidores de energía gracias a contratos estables. Culpan a las gasistas de ser las que logran beneficios extra. Las petroleras, que ahora juegan en tres campos (petróleo, luz y gas) se arriesgan a recibir balonazos en cada uno de ellos.

Movistar acelera en las alarmas

El mercado español de seguridad y alarmas para el hogar lleva ya dos años de revolución. Todo empezó con la llegada de Telefónica al sector con la compra a finales de 2019 del 50% de Prosegur Alarmas, lo que permitió lanzar su oferta ya como sociedad conjunta a principios de marzo de 2020, justo antes del confinamiento. La potencia financiera y la capacidad de llegar a una amplia base de clientes a través de sus potentes canales comerciales –tiendas fisi-

cas, páginas web, *apps* en los móviles de los clientes y grandes plataformas de telemarketing– prometían una disrupción frente al *statu quo* anterior, dominado por un operador especializado como es Securitas Direct, filial de la sueca Verisure. Y la disrupción llegó en forma de precios más bajos y en el hecho de no cobrar, como se venía haciendo hasta entonces, un elevado coste de alta por el equipamiento instalado en el hogar. Las alarmas son un producto mucho más estable que las *telecos* y el promedio de permanencia del cliente se acerca a los 10 años, con lo que se han mostrado como una eficaz herramienta de fidelización. Movistar Prosegur Alarmas (MPA) ha pisado el acelerador y ya llega a 375.000 clientes, lo que supone casi un 80% más que los 210.000 de marzo de 2020 y eso que, de estos dos años, uno casi se puede dar por perdido a efectos comerciales por la pandemia. El éxito de MPA está empujando a otras *telecos*, como Vodafone o MásMóvil a seguir su ejemplo.

Prologis sube el listón en logística

La estadounidense Prologis, líder mundial en el sector inmobiliario logístico, ha hecho una oferta no vinculante por el equivalente a 21.000 millones de euros por Mileway, propiedad de fondos gestionados por Blackstone y titular de cerca de 2.000 almacenes logísticos en Europa tras un exitoso programa de adquisiciones ejecutado desde 2016. La logística de almacenamiento es uno de los sectores más fuertes del mundo inmobiliario debido al auge de la venta online y también a las disrupciones de las cadenas de suministros que obligan a almacenar mayores *stocks*. Prologis cuenta con 4.735 almacenes logísticos con una superficie de 93 millones de metros cuadrados en 19 países, que alquila a 5.800 clientes con una tasa de ocupación del 97,7% en 2021. El *top 5* de su clientela está liderado por Amazon, que contribuye el 4,8% de los ingresos por alquileres del grupo, seguido de Geodis (1,4%), FedEx (1,3%), DHL (1,2%) y The Home Depot (1,2%). De seguir adelante, se trataría de la mayor operación de la historia relativa a una empresa inmobiliaria no cotizada. Ahora Prologis tiene un período de seis semanas para realizar una oferta vinculante. La compañía capitaliza 117.600 millones de dólares y en 2021 tuvo ingresos y beneficio atribuido de 4.759 millones y 2.934 millones de dólares, respectivamente. El grupo mantiene una estructura de financiación prudente, con deuda de 20.541 millones de dólares, equivalente al 31% del valor bruto de los activos (GAV).

Evergrande sufre un nuevo revés de sus acreedores

La inmobiliaria china Evergrande, en situación técnica de impago (*default*) en sus bonos en divisa desde diciembre, ha sido despojada del equivalente a 2.000 millones de dólares de liquidez por la ejecución de garantías por parte de la banca, presumiblemente china, a una filial de servicios inmobiliarios. Se estima que el pasivo de Evergrande suma 305.000 millones de dólares, de los que aproximadamente 20.000 millones son propiedad de inversores extranjeros y denominados en dólares. Los 2.000 millones estaban reservados, según Evergrade, como “garantía para terceros”, y su apropiación por la banca pudiera agravar aún más el descuento del 87% al que cotizan en el mercado secundario algunas de las emisiones de bonos en dólares. La cotización de Evergrande y sus filiales en la Bolsa de Hong Kong fue suspendida el lunes, con una capitalización equivalente a 2.500 millones de euros, a la espera de la publicación de “información interna” sobre este asunto. Entretanto la compañía ha anunciado

> EN BOLSA

Cotización* de Evergrande, en dólares hongkoneses.



que no presentaría su informe anual de 2021 dentro del plazo establecido del 31 de marzo y que sigue buscando soluciones y comunicándose con sus acreedores. Tras el estallido de la crisis el verano pasado, los tenedores de bonos han recibido muy poca información de Evergrande, cuyo presidente, Hui Ka Yan, descartó la venta forzosa de activos y se comprometió a completar la mitad de los proyectos pendientes en 2022.