



Confederación Española de Comercio



DOSSIER DE PRENSA

▶ 24 Marzo, 2022



Los empresarios alertan de un colapso industrial: "La situación es insostenible"

CEOE y Cepyme exigen a Sánchez que "clarifique y detalle con máxima urgencia las medidas"

El clamor empresarial y social "amenaza con desbordarse ante la inacción política"

Alfonso Bello Huidobro MADRID.

Se cumplen diez días desde el inicio de las movilizaciones sectoriales debido al alza descontrolada de los precios de la energía y los carburantes. Diez días que han dado para mucho y que han obligado a parar la producción de importantes empresas de alimentación, fabricantes cíclicos, automóviles... a causa de la inacción política ante esta situación, que venía alargándose en el tiempo. Las patronales CEOE y Cepyme alertan al Gobierno de una situación "insostenible" para la mayoría de los sectores empresariales de este país. Por su parte, Confemetal exige a Sánchez medidas inmediatas para evitar el "colapso industrial". En línea con esa posición, diversas asociaciones sectoriales (Aecoc, Anfac y FeiQue) informan alarmadas de la "grave situación" que se está provocando en el tejido industrial y en la cadena de suministros básicos por el paro del transporte de mercancías.

En los distintos comunicados enviados ayer desde las asociaciones patronales, la demanda era unánime: se precisan medidas de forma urgente.

La Junta Directiva celebrada este miércoles entre la CEOE y Cepyme se reafirmó en las reclamaciones vertidas durante las pasadas



Un 'píquete informativo' detiene un camión en A Coruña. EFE

semanas y en la necesidad de que Sánchez "clarifique y detalle con la máxima urgencia las medidas que prevé aprobar", se lee en el comunicado emitido tras la reunión. CEOE y Cepyme exigen al Gobierno actuar con urgencia para atacar los efectos del aumento de los costes energéticos y la inflación, además de resolver la situación de bloqueo en el transporte de mercancías, que está ocasionando desabastecimientos en productos de consumo y paralizando la actividad económica, y que, como resultado amenaza con una gran crisis social y económica en España.

CEOE y Cepyme están siendo informadas por las organizaciones sectoriales más afectadas, desde sus propios ámbitos y mesas de diálogo con el Gobierno, precisando que la situación es cada vez más "insostenible" y que son necesarias acciones "rápidas, concretas y efectivas".

Del mismo modo, y en relación al paquete de medi-

das acordado con los transportistas, desde las patronales aseguran ser desconocedores de cómo se implementará, instando al Ejecutivo a que "mañana (hoy), en la cuarta reunión que va a tener lugar con el Ministerio, se detallen de una vez las cuestiones relativas a las ayudas directas en céntimos/litro al combustible, en línea con otros países de la UE, para que el transporte pueda operar con normalidad", remarcando que este problema no es "una cuestión aplazable por más tiempo".

Las asociaciones de empresas cargadoras urgen al Gobierno la aplicación de soluciones de forma "inmediata" para reducir las consecuencias sobre la industria y la economía española. Las empresas reclaman "que se agoten todas las vías existentes y se movilicen todos los recursos disponibles, con el objetivo de garantizar el abastecimiento de bienes a la población y a las propias empresas cargadoras, la capacidad de producirlos y suministrarlos", explicaron en su comunicado de ayer.

Desde Confemetal, en línea con el resto de patronales, se exige al Ejecutivo soluciones inmediatas para paliar la crisis "provocada por el incremento desbocado de los costes energéticos y el bloqueo de las carreteras que está rompiendo las cadenas de suministro industrial,

provocando desabastecimiento y poniendo en grave riesgo la actividad y el empleo", reclaman, y subrayan la importancia del precio, seguridad y garantía de suministro de la energía para la competitividad de las empresas.

A la cola de nuestro entorno

Mientras España sufre los efectos de la inacción del Gobierno, los países de nuestro entorno, como Francia, Italia o Portugal, ya han tomado medidas precisas y con un inicio ya marcado. Desde CEOE y Cepyme no comprenden que la situación no haya sido abordada "con mayor contundencia y rapidez frente a los bloqueos de los suministros, y en favor de aquellos que no pueden mantener su actividad por ello", como si han hecho otros países europeos.

Esta problemática no deja indiferente a ninguno de los sectores empresariales ya que todos, en mayor o menor medida, se encuentran en una situación muy complicada, en muchos casos insostenible. "La indus-

tria está empezando a parar sus hornos, con la pérdida irreparable que esto supone para la economía española; el campo y la pesca y todo el sector agroalimentario viven una auténtica pesadilla; el comercio ya está sufriendo un desabastecimiento alarmante, y así en innumerables sectores empresariales", reza el comunicado patronal. En este contexto, las necesidades de la sociedad y de las compañías pueden desbordarse ante la falta de voluntad política para llegar al fin de esta situación.

Pymes y autónomos

La incidencia del problema está siendo mucho más notable en las organizaciones con menor músculo, tanto económico como productivo, siendo las pymes y los autónomos el eslabón más desprotegido, en este caso, del tejido productivo nacional. La preocupación es máxima debido a la lentitud en la recuperación del desgaste de los últimos dos años, provocando que la realidad de las organizaciones más pequeñas no puedan "aguantar el sobreendeudamiento acumulado, una mayor morosidad y una liquidez mermada, debido todo ello a la menor actividad de estos meses de pandemia, que además se ha visto compensada con menos ayudas directas que otros países de nuestro entorno", explican en el comunicado.



El presidente de la CEOE, Antonio Garamendi. GLUCAS



El presidente de Cepyme y vicepresidente de CEOE, Gerardo Cuerva. EP



► 24 Marzo, 2022

Protagonistas



Jaume Giró
CONS. ECONOMÍA GENERALITAT

Castigo a los ciudadanos

Los contribuyentes catalanes pagan de media 358 euros más de IRPF que los madrileños. Una diferencia que en el contexto actual constituye un injustificado castigo fiscal que golpea el poder adquisitivo de los ciudadanos.



Wayne Griffiths
PRESIDENTE DE SEAT

Mensaje de confianza

Griffiths afirma en *elEconomista* que "Cupra no es el fin de Seat, sino el futuro". Manda un mensaje de confianza a la factoría española, destacando el potencial que aún atesora una marca que destaca por sus elevados márgenes.



Jorge Pérez de Leza
CONS. DELEG. DE METROVACESA

Se dispara en bolsa

La opa parcial presentada por FCC ha supuesto un espaldarazo para Metrovacesa en bolsa. En concreto, los títulos de la inmobiliaria subieron cerca de un 16% en la sesión de ayer, acercándose a la prima ofrecida en la oferta.



Gerardo Cuerva
PRESIDENTE DE CEPYME

Adecuada contundencia

Las patronales CEOE y Cepyme exigen al Gobierno que ponga en marcha medidas ya para evitar un colapso de la industria. Una adecuada contundencia ante el paro del transporte que pone en riesgo a miles de empresas y empleos.



Yuri Korchagin
EMBAJADOR DE RUSIA EN ESPAÑA

Estéril cierre de mercado

La bolsa rusa reabre tras permanecer cerrada casi un mes. Como en anteriores crisis, Rusia sigue pensando que la clausura del mercado podrá detener un desplome bursátil que podría acrecentarse en la jornada de hoy.

La alimentación cierra por el transporte: «Es peor que en pandemia»

Grandes multinacionales detienen su producción y el Gobierno adelanta a hoy la reunión con el sector

R. VILLAÉCIJA / M. HERNÁNDEZ MADRID

El paro de los transportistas ha puesto al límite la cadena alimentaria y grandes multinacionales del sector ya han anunciado que se ven obligadas a detener la producción, tanto por la imposibilidad de

distribuir el producto como por la dificultad para que les lleguen suministros. Ante el agravamiento de la situación, el Gobierno ha adelantado a hoy la reunión con el sector prevista inicialmente para mañana viernes. **PÁG. 24 / EDITORIAL EN PÁG. 3**



► 24 Marzo, 2022



Una mujer pasa por delante de los lineales de leche completamente vacíos en un supermercado de la cadena Carrefour, en Villaverde (Madrid). JAVIER BARBANCHÓ

Los cierres no mueven al Gobierno

● La cadena alimentaria está al límite y grandes multinacionales detienen ya su producción ● El Ejecutivo adelanta la reunión con el CNTC para concretar las ayudas pero sigue negándose a reunirse con los huelguistas

R. VILLAECIJA / M. HERNÁNDEZ MADRID

En el undécimo día de paro de transportistas, con la cadena alimentaria ya en el límite de sus posibilidades y con fábricas de las mayores multinacionales del sector ya parando su producción, el Gobierno se reúne hoy con los transportistas para tratar de buscar una solución a este conflicto que está generando «daños incalculables al país y al conjunto de la economía», según denuncia la cadena agroalimentaria, que advierte de que se tardará varios días en poder volver a la normalidad. «Estamos peor que con la pandemia», denuncian.

La presión sobre el Ejecutivo va en aumento y no procede sólo del sector agro. Las patronales CEOE y Cepyme pidieron ayer al Gobierno que «clarifique y detalle con la máxima urgencia» las medidas que prevé adoptar para frenar la subida de los costes energéticos y la espiral inflacionista, así como para poner fin al bloqueo de las carreteras.

«Es preciso que las acciones sean rápidas, concretas y efectivas», subrayaron ambas organizaciones en un comunicado.

A ellos se suma la urgencia de los propios transportistas, cuyo malestar acorrala cada vez más a Moncloa. Ante la situación, el Gobierno decidió ayer adelantar a este jueves la reunión prevista con la gran patronal del sector, en lugar de celebrarla el viernes como estaba inicialmente previsto.

En la mesa de negociaciones volverán a sentarse vicepresidente de Asuntos Económicos, Nadia Calviño, y la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, quienes acompañarán a la ministra de Transportes, Raquel Sánchez. Del lado de los transportistas repetirá el Comité Nacional del Transporte por Carretera, pero no estará, de nuevo, ningún representante de la Plataforma Nacional en Defensa del Transporte, convocante de los paros y movilizaciones.

LA FLOTA PESQUERA VUELVE A FAENAR

La Federación Nacional de Cofradías Pesqueras (FNCP) decidió ayer interrumpir el paro general tras el anuncio del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, sobre las medidas del Gobierno para paliar el alza del gasóleo marino.

El presidente de la FNCP, Basilio Otero, confirmó a Efe que las cofradías acordaron que la flota «vuelva a faenar». No obstante, había flotas que habían parado anteriormente por el mal tiempo o por los problemas de la huelga del transporte.

El Gobierno aprobará el próximo martes medidas para limitar el impacto del encarecimiento del gasóleo.

De esta manera, el Ejecutivo vuelve a dejar claro que no considera a la plataforma una interlocutora válida. Su ausencia además eleva el desafío que ambas partes mantienen desde el inicio de las protestas y vuelve a poner en cuestión una pronta resolución de las mismas, teniendo en cuenta que la principal reclamación de la plataforma es que se les incluya en las negociaciones.

«Siguen sentándose con las personas equivocadas», ha repetido en varias ocasiones Manuel Hernández, presidente de la organización.

Mientras, algunas factorías de grandes empresas de alimentación, como Danone, ya están parando ante las dificultades para poder seguir con su actividad, porque no les llegan las materias primas necesarias para producir y por las complicaciones para trasladar el producto ya acabado.

El gigante lácteo ha detenido la producción en una de sus plantas de

lácteos, tiene otra a medio gas y las otras dos aún operativas, pero «con riesgo de parar en breve si no entra material», explicaban ayer fuentes de la compañía, que ya advirtió ayer de que cesaría la producción en 24 horas si no se encontraba una solución a los paros. La industria aceitera española también se ve abocada a cerrar sus instalaciones ante la falta de materia prima y material auxiliar para poder seguir operando, «una situación que va a amenazar seriamente con distorsionar el mercado interior», señalaban.

Las aceiteras «no pueden abastecerse de aceite y material auxiliar (envases, palets, tapones, etiquetas...), ni tampoco dar salida a sus productos terminados, lo que ha provocado que muchos almacenes se encuentren al límite de su capacidad», señala Asemesa, patronal de sector.

Mientras tanto las empresas agroalimentarias sufren los costes de



tener que mantener la cadena de suministro en estas circunstancias extremas. «Estamos haciendo esfuerzos a diario para reorganizar el surtido y que los consumidores puedan hacer su compra completa, con productos de todas las categorías», señalaba Felipe Medina, secretario general técnico de Asedas, organización que representa a la distribución.

A estas empresas les está costando 130 millones de euros al día readaptar la logística para poder abastecer las tiendas. Además, hay unos costes «que están asumiendo las empresas y que no se visualizan, como es el producto destruido porque no se puede comercializar. Esto lo está absorbiendo la cadena y erosiona sus márgenes», según Bonmatí. La normalidad tardará en recuperarse muchos días después del fin del paro, porque las fábricas «no se ponen en marcha de un día para otro: hay que reponer los materiales auxiliares, las materias primas... La actividad se mantendrá alterada hasta que se recupere la situación», en opinión de Gerardo Herrero, de cooperativas agroalimentarias.

CEO exige a Moncloa acciones «rápidas, concretas y efectivas»

Algunas empresas no descartan nuevos ERTE ante el parón de la producción

Algunas empresas incluso han dicho que tendrán que hacer un ERTE a sus plantillas ante el parón de la producción. «Habrán empresas que sin duda tendrán que usar esta herramienta», según Mauricio García de Quevedo, director general de Fiab. Las exportaciones también se están viendo afectadas, pues, según explican fuentes del sector, también hay dificultades para la salida del producto en camiones desde España hacia los países de la UE, y a esto se añade que se ha parado la producción en muchas fábricas, lo que impide poder preparar los contenedores para enviar.

«Diez días de bloqueo en un sector tan eficiente como éste pone en riesgo algo más que un producto fresco y cada día que pasa los costes crecen exponencialmente. No entendemos que la petición de tomar medidas no se esté materializando», lamenta José María Bonmatí. «Nosotros también sufrimos las consecuencias de los aumentos de los costes pero no todas las formas de reivindicar estas demandas son legítimas», dice Aurelio del Pino, presidente de Aces, que recuerda que «hay problemas de abastecimiento, pero no habrá problemas de desabastecimiento». «En las tiendas habrá cestas de alimentación completas», dice.



▶ 24 Marzo, 2022

Sánchez planteará nuevas ayudas al transporte ante el descontrol del paro

La huelga cuesta a los supermercados 130 millones al día, Danone anuncia el cierre de dos plantas y Gallo advierte de que tendrá que llevar a cabo ceses en la producción

RAMÓN MUÑOZ CRISTINA GALINDO, Madrid
El Gobierno anunció ayer su decisión de adelantar a hoy la reunión —prevista para mañana, viernes— con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, el órgano que representa a las asociaciones mayoritarias de transportistas, para concretar las medidas anunciadas el pasado lunes y destinadas a paliar el alza de los carburantes. La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, subió el tono de su discurso de los últimos días y aseguró que en el encuentro de hoy se “abordarán de forma concreta y definida medidas eficaces” con el fin de alcanzar un pacto. “Mantendremos el diálogo con los legítimos representantes del sector el tiempo que sea necesario, porque tenemos la firme voluntad de alcanzar un acuerdo”, añadió en la sesión de control en el Congreso de los Diputados.

Las palabras de la ministra del ramo se interpretaron en el sector como la voluntad del Ejecutivo de concretar de una vez las medidas prometidas a los transportistas, que hasta el momento solo consisten en un vago compromiso de ayudas directas de 500 millones de euros para subvencionar el precio del gasoil, la devolución mensual del gasóleo profesional, frente a la trimestral de ahora, o la publicación semanal del índice de precios de los carburantes, que hasta ahora era mensual.

Y es que aunque el discurso oficial del Ejecutivo es que la mayoría de los transportistas están trabajando, como reiteró ayer en el Congreso la ministra Sánchez, el efecto del paro sobre sectores productivos básicos es una evidencia, como prueba el SOS lanzado por las industrias como la de la alimentación, la construcción o el automóvil, que se han visto obligadas a parar la producción o a anunciar que sufren restricciones.

En la reunión no estarán pre-

sentes, una vez más, los representantes de la Plataforma en Defensa del Sector del Transporte de Mercancía, los convocantes del paro. La Plataforma no tardó en reaccionar a este nuevo desaire de la ministra Sánchez y solicitó permiso para convocar una gran manifestación a pie mañana frente al Ministerio de Transportes, en el paseo de la Castellana de Madrid. “Denunciamos el desprecio desde la Administración hacia los camioneros y pedimos la dimisión de la ministra por dejación de funciones. No vamos a refrendar ningún acuerdo del ministerio acordado al margen de nuestra organización y, por tanto, seguiremos parados hasta obtener soluciones negociadas y firmadas con nosotros”, señalaron los convocantes de la protesta en un comunicado.

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, también terció ayer en el conflicto y se mostró convencido de que se llegará a “un acuerdo esta semana con el sector del transporte para dar solución y para amortiguar el alza del precio de los carburantes. “Entre todos tenemos que hacer un gran plan que dé respuesta a las consecuencias de la guerra en Ucrania y aprobarlo el 29 de marzo”. Queda por ver, por tanto, si esas ayudas podrán cobrarse solo a partir de abril, o si se introducen con carácter retroactivo, como piden los transportistas que se quejan de que trabajan a pérdidas.

La vicepresidenta primera y ministra de Asuntos Económicos, Nadia Calviño, también anunció ayer que el Gobierno ampliará la próxima semana mediante un real decreto ley el plazo de veni-

El presidente Sánchez afirma que “habrá un acuerdo esta semana”

Las patronales CEOE y Cepyme critican la inacción del Ejecutivo

miento en el que empresas y autónomos deben devolver los préstamos con aval del Instituto de Crédito Oficial (ICO), así como una nueva línea de avales de este organismo para garantizar la liquidez para el conjunto de la economía.

También el socio de Gobierno del PSOE, Unidas Podemos, planteó ayer en el Congreso fijar el precio máximo del gasóleo para el transporte en 1,50 euros el litro y ayudas de 3.000 euros por vehículo para afrontar la crisis en el sector del transporte de mercancías por carretera. Su portavoz, Pablo Echenique, no especificó, sin embargo, qué vía elegiría para fijar ese precio.

También sube el tono desde las patronales. CEOE y Cepyme criticaron ayer la inacción política y exigieron al Gobierno “que clarifique y detalle con la máxima urgencia” las medidas para frenar la situación actual. “Es preciso que las acciones sean rápidas, concretas y efectivas”, advirtieron. Ambas patronales añadieron en un comunicado que el paro de transportistas “está ocasionando ya desabastecimientos a la población y paralizando la actividad económica, y que, como resultado, amenaza con una gran crisis económica y social”.

Las grandes patronales de la



Una marcha de camioneros ayer, en el décimo día de huelga, a su paso por el puente de María Cristina, en Madrid. / DAVID EXPÓSITO



► 24 Marzo, 2022

distribución también se sumaron a las voces críticas y calificaron ayer de “gravísima” la situación. Los supermercados han cifrado en 130 millones de euros el sobre-coste diario que afrontan por el impacto de la huelga, sobre todo por el coste que supone reorganizar el surtido para que haya productos de todos los géneros.

Ayer, el grupo lácteo Danone anunció la decisión de parar la producción en dos de las siete plantas que tiene en España. Por motivos de “seguridad”, no concretó las ubicaciones de estas dos factorías. El grupo Gallo advirtió por su parte de próximos ceses de producción. La medida afectará a las instalaciones que tiene en el país, incluida su principal planta en El Carpio (Córdoba).

“La cadena alimentaria está más tensionada que en los peores momentos de la pandemia”, aseguró el director general de la Federación Española de Industrias de Alimentación y Bebidas (FIAB), Mauricio García de Quevedo, durante una conferencia de prensa conjunta con las principales organizaciones del sector. Aurelio del Pino, presidente de ACES, que agrupa a Alcampo, Carrefour, Eroski y Supercor, reclamó además a la responsabilidad de los consumidores: “Los acopios masivos y las compras compulsivas agravan la situación”.

Más incidentes

Y mientras tanto, la incidencia de la huelga es cada vez mayor y se suceden los incidentes con los manifestantes. La Policía Nacional y la Guardia Civil han detenido a 61 personas e investigado a otras 455 en los incidentes registrados hasta la mañana de ayer. Un camionero de nacionalidad ucraniana que circulaba por el término municipal de Écija (Sevilla) resultó herido ayer por el impacto de una piedra. Además, una protesta de transportistas a pie cortó durante la mañana la Ronda Litoral de Barcelona, y unos 200 taxistas protagonizaron una marcha lenta desde el Aeropuerto de Barcelona-El Prat en dirección al Parlamento catalán.

En Madrid, alrededor de 500 camioneros también marcharon desde el estadio Wanda Metropolitano. Para el domingo hay convocada una manifestación en la que participarán trabajadores de taxis, VTC, ambulancias, autobuses y autocares.



► 24 Marzo, 2022

Sánchez carga a las petroleras la mitad de los 500 millones del transporte

En la reunión de las compañías con el Gobierno no se les pidió estas cuantías

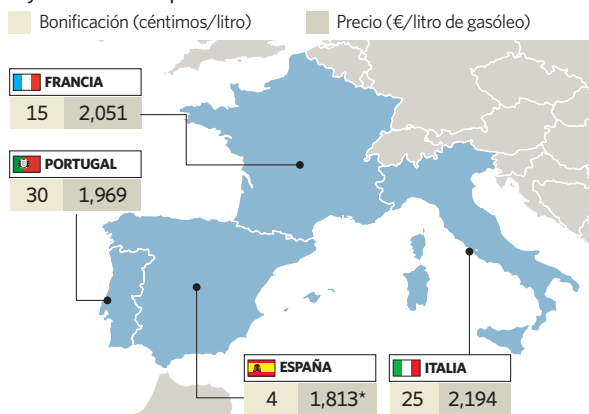
Lucía Gómez MADRID.

Los transportistas siguen en pie de guerra tras la primera propuesta del Gobierno para solucionar el paro al considerar que no se concretan las medidas necesarias. En este sentido, de las bonificaciones de 500 millones de euros que pusieron sobre la mesa, la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, señaló a los presentes en la reunión del pasado lunes que las comercializadoras y distribuidoras de combustible se harían cargo de 250 de los 500 millones en bonificaciones. En cambio, en la reunión que mantuvieron estas compañías con el Gobierno el pasado martes, no se les pidió dicha contribución, sino que se les requirió propuestas para evitar que el precio siga subiendo que se remitirán en los próximos días, tal y como señalan fuentes conocedoras de dicho cónclave a este medio.

En este sentido, los transportistas han pedido soluciones concretas para evitar que se siga adelante con los paros. Francisco Aranda, presidente de UNO Logística, señala a *elEconomista* que el objetivo que persiguen es conseguir “el mismo precio del combustible que antes del crecimiento de la inflación”, es decir, antes del verano pasado. Entonces, de acuerdo con los registros, el precio del litro de gasóleo era de 1,236 euros, es decir, a precio de consumidor, una diferencia de 58 céntimos con respecto al precio de ayer. Cabe tener en cuenta que el precio que pagan los consumidores no es el mismo que el que pagan los profesionales del sector que tienen, además de los precios especiales, la devolución de una parte del impuesto de hidrocarburos a posteriori.

En cambio, con las medidas anunciadas hasta ahora para paliar las consecuencias del alza del combustible apenas supondrían, según han calculado desde el sector, unos cuatro céntimos de euro por litro de bonificación, lo que quedaría muy lejos de la petición de los transportistas y de las medidas que se están tomando en otros países de Europa. Francia anunció la reba-

Ayudas al transporte de mercancías



Fuente: elaboración propia. (*) Se deben descontar las devoluciones de impuestos. elEconomista

La situación es “límite” en ciertas partes de la cadena de suministro de todo el país

ja de 15 céntimos por litro, Italia elevó la apuesta hasta 25 y Portugal hasta los 30 céntimos. Eso sí, muchas de las medidas entrarán en vigor el próximo 1 de abril.

¿Cómo conseguirlo? Aranda defiende ante las preguntas de *elEconomista* que si se pueden reducir los impuestos de estos carburantes contra la opinión del Gobierno, que señala que ya están en el mínimo permitido. Por ello, pide que la reunión de este jueves no vuelva a ser un encuentro “fake” como considera que lo fue el del lunes pasado.

“Las medidas que se plantearon el lunes fueron inconcretas”, admite, señalando que no se ha dicho a quién ni cómo ni desde cuándo y hasta cuándo serán de aplicación las medidas propuestas por el Ejecutivo el pasado lunes como si se ha hecho en los países de nuestro entorno. “Están improvisando y necesitamos medidas ya, la situación es de desesperación”.

Aranda recuerda a este medio que, como ya se señaló la semana pasada, desde hace semanas hay compañías que han preferido dejar parados sus camiones antes de “perder dinero” saliendo a trabajar, pues los precios de los combustibles hacen para muchas inviable la operativa habitual.

“El Gobierno está llevando con su inacción al límite a ciertas partes de la cadena de suministro”, señala, recordando que está afectado a “todos” los sectores. “Si no se puede garantizar el suministro, se está poniendo en jaque dinero y puestos de trabajo”, recalca.

Los empresarios urgen medidas

Las patronales CEOE y Cepyme exigieron ayer al Gobierno la presentación en detalle de las medidas que piensa aprobar para paliar los efectos del aumento de los costes energéticos. Tras la Junta Directiva celebrada ayer entre las patronales, ambas se reafirmaron en sus reclamaciones y en la necesidad de que Sánchez “clarifique y detalle con la máxima urgencia las medidas que prevé aprobar”, se puede leer en el comunicado emitido tras la reunión.

Desde las patronales aseguran, al igual que las propias petroleras que se reunieron el martes en Moncloa, ser desconocedores de cómo se implementarán las medidas que se anunciaron por parte del Ejecutivo el pasado lunes, instando al Gobierno que hoy, “en la cuarta reunión que va a tener lugar con el Ministerio, se detallen de una vez las cuestiones relativas a las ayudas directas en céntimos por litro al combustible, en línea con otros países de la Unión Europea, para que el transporte pueda operar con normalidad”, remarcando que este problema no es “una cuestión aplazable por más tiempo” en la situación en la que está el sector en la actualidad en nuestro país.



ISTOCK



► 24 Marzo, 2022

El Gobierno tiene 47.000 millones sin utilizar para ayudas a las empresas

Lanzará otra línea del ICO por la guerra, pero tiene 'hucha' de medidas previas

E. Contreras MADRID.

La brutal sacudida que la guerra declarada por Rusia a Ucrania está propinando a las empresas continentales a través del feroz encarecimiento de la energía y el desabastecimiento ha obligado a reaccionar a Europa. Y en España quedan unos 47.422 millones de euros sin utilizar de mecanismos habilitados desde 2020 para ayudar a empresas y autónomos a sortear la crisis de la pandemia que podrían ser parte de la solución. Son recursos presupuestados para líneas de avales del ICO sin otorgar aún, de los fondos de recapitalización de Sepi y Cofides o, incluso, del paquete de 7.000 millones en ayudas directas.

Hasta hace pocos días su reutilización era, precisamente, una de las apuestas barajadas en esferas europeas para ayudar ahora al tejido empresarial, extendiendo los mecanismos habilitados con el Covid y adaptándolos a la nueva realidad -las compañías vulnerables ahora no tienen por qué coincidir con las que sufrieron las restricciones del Covid-.

Sin embargo, la Comisión Europea desveló ayer una solución que refuerza la potencia de fuego porque ha diseñado un nuevo "marco temporal", mecanismo que es asimilable al campo de juego donde los Estados pueden prestar o inyectar fondos sin que esas contribuciones sean consideradas ayudas públicas bajo determinados plazos e iniciativas. Su creación es clave ya que permite las ayudas sin exigir sacrificios asimilables a una nacionalización como serían prohibir dividendos o enajenar activos.

Más plazo y carencias

Que haya un marco temporal *ad hoc* para para la crisis provocada por Moscú permitirá desplegar nuevas herramientas o ediciones de viejas recetas, sin discontinuar o limitar el uso de mecanismos vigentes, sin menoscabo de que los recursos aún disponibles a su vencimiento pudieran ir al mismo fin si lo propone el Gobierno y autoriza Bruselas.

La vicepresidenta económica del Gobierno, Nadia Calviño, anunció ayer en el Congreso que se lanzará una nueva línea de avales del ICO para garantizar la liquidez a negocios con problemas, se ampliará el vencimiento de los actuales créditos avalados a las compañías y autónomos más afectados y trabaja con el Banco de España para extender las carencias en el pago del capital de estas financiaciones.

Se trataría de la tercera extensión de plazos en la amortización de los

La 'hucha' de ayudas públicas para la crisis del Covid sin utilizar

Diferentes vehículos (millones de €)

LÍNEAS DE AVALES ICO-COVID				
CONCEPTO	PRESUPUESTO DOTADO	AVALES UTILIZADOS	OPERACIONES REALIZADAS	NUMERO REMANENTE
Fondo de liquidez	100.000	92.708,30	1.020.144	7.291,70
Fondo para inversiones	40.000	11.068,90	136.789	28.931,10
Total	140.000	103.777,20	1.156.933	36.222,80

AYUDAS DIRECTAS PARA CUBRIR COSTES O CON REFUERZO DE CAPITAL				
CONCEPTO	PRESUPUESTO DOTADO	OPERACIONES REALIZADAS	NUMERO REMANENTE	
Fondo para recapitalizaciones de SEPI	10.000	5.345	4.700	
Fondo de Cofides	1.000	n.d.	1.000	
Reestructuraciones créditos con aval ICO	3.000	n.d.	3.000	
Ayudas para costes	7.000	4.000-4.500	2.500-3.000	

Fuente: aquí va la fuente.

elEconomista

Alertas sobre quiebras y la morosidad

Los problemas combinados de la pandemia y la guerra ponen contra las cuerdas a las empresas y algunos expertos auguran una oleada de quiebras. El Consejo General de Gestores Administrativos cifra en 300.000 las pymes en riesgo de desaparecer si las ayudas no solventan sus problemas. Ocurre, además, cuando la gran banca ha aumentado un 47% la mora en los sectores más afectados por el Covid, con exposiciones impagadas por valor de 13.000 millones.

créditos avalados, ya que su vigencia arrancó en cinco años en 2020, para subir a ocho y 10 años en sucesivas revisiones ante las sucesivas oleadas de la pandemia. Las carencias en el pago del principal también nacieron con 12 meses, prorrogados a 24 y que, de no mediar nueva extensión, vencían el próximo día 31, obligando a su repago ya en abril.

El anuncio de Calviño significa que, aunque se ponga en marcha una nueva línea ICO, seguirán vigentes las anteriores hasta su vencimiento el próximo 30 de junio, pudiendo acordar operaciones bajo el esquema original de ayu-

das Covid. Queda, de hecho, un remanente ahí de 36.222 millones de los 140.000 millones a los que ascendieron las líneas abiertas para dar liquidez y apoyar inversiones.

La medida es solo una de las ocho líneas de actuación que ha anticipado el Gobierno para ayudar a la economía frente a la nueva crisis y donde incluye actuaciones para bajar los precios del gas, los carburantes y la electricidad o apoyar a colectivos vulnerables. Pero se trata de una de las actuaciones que urgían instaurar organizaciones de autónomos como ATA y pymes, como Cepyme, desde antes de estallar la guerra y a las que se sumaron el resto, incluida CEOE. Primero avisaron de que había muchos negocios sin liquidez para pagar sus ICO en abril y después han augurado miles de quiebras si no llegan recursos y medidas adicionales para ayudar a soportar el brutal revés del conflicto bélico. El Gobierno prevé aprobar el nuevo paquete en el próximo Consejo de Ministros.

Antes de la guerra se había descartado, de hecho, con el respaldo de una banca que veía manejable y sin grandes riesgos atender a los clientes al vencimiento de las carencias. Hoy todo ha cambiado y la banca y empresarios apoyan una medida que, en virtud del marco temporal aprobado por

Bruselas, se extendería hasta el 31 de diciembre de este ejercicio. En la actualidad, el 25% de los préstamos con aval del ICO está en carencia y supone el 40% del importe avalado.



La vicepresidenta del Gobierno y ministra de Asuntos Económicos, Nadia Calviño. EFE



► 24 Marzo, 2022

CEOE exige a Sánchez que actúe ante la gravedad de la crisis

M.Valverde, Madrid

Los empresarios dieron ayer un puñetazo encima de la mesa y le dijeron al Gobierno que actúe de una vez, ante el caos que viven las empresas y la sociedad por las siguientes razones: el crecimiento exponencial de los costes del combustible; la huelga del transporte por carretera y el cierre de las cadenas de producción de las empresas en todos los sectores de la actividad económica.

“El clamor de las empresas y de la sociedad amenaza con desbordarse ante la inacción política”, dijeron ayer las confederaciones empresariales CEOE y Cepyme. Por lo tanto, “exigimos al Gobierno que clarifique y detalle con la má-

xima urgencia las medidas que prevé adoptar para poner freno” al deterioro de la situación. Es decir, “a la elevación de los costes energéticos, la espiral inflacionista y el bloqueo de las carreteras”. Una situación que está provocando ya “el desabastecimiento de la población y la paralización de la actividad económica”. El resultado de todo ello, dicen los empresarios, es “una amenaza de una gran crisis económica y social”.

Por todo ello, la patronal instó al Gobierno “de forma taxativa” a que en la reunión que va a mantener hoy con el sector del transporte por carretera, proponga acciones “rápidas, concretas y efectivas”. En opinión de los em-

presarios, el Ministerio de Transportes debe “detallar de una vez las cuestiones relativas a las ayudas directas en céntimos/litro al combustible, en línea con otros países de la Unión Europea, para que el transporte pueda operar con normalidad. No es una cuestión aplazable por más tiempo”, dijo la CEOE.

Aquí está la mano de ATA, la organización de autónomos de la patronal, porque la inmensa mayoría de los huelguistas lo son. O pequeños

“El clamor de las empresas y de la sociedad puede desbordarse ante la inacción política”

empresarios con muy pocos trabajadores. El presidente de ATA, Lorenzo Amor, es uno de los vicepresidentes de la CEOE que ya ha expresado su apoyo a Fenadismer, su organización sectorial. En cambio, la Confederación Española del Transporte de Mercancía (CETM), que también está en la CEOE, fue una de las organizaciones que el lunes firmó un acuerdo con el Ejecutivo, cuando este puso 500 millones de euros sobre la mesa, para compensar a los transportistas por la subida del combustible.

CEOE y Cepyme deslizan una acusación de inoperancia al Gobierno en la utilización de las Fuerzas de Seguridad del Estado para impedir la ac-

tuación violenta de los piquetes de huelguistas. En principio, la Plataforma en Defensa del Transporte era una organización minoritaria del sector de la carretera, que ha conseguido causar el caos en las cadenas de suministros y producción industrial. Además de en los sectores de alimentación, entre otros.

Por esta razón, la confederación, que preside Antonio Garamendi, recalca que “es difícil de comprender que no se haya actuado con mayor contundencia y rapidez frente a los bloqueos de los suministros y en favor de aquellos que no pueden mantener su actividad por ello”.

La patronal dijo que, después de once días de huelga,

“ya son mayoría los sectores empresariales de este país que están en una situación insostenible”. Así, “la industria está empezando a parar sus hornos, con la pérdida irremediable que esto supone para la economía española; el campo y la pesca y todo el sector agroalimentario viven una auténtica pesadilla; el comercio ya está sufriendo un desabastecimiento alarmante, y así en innumerables sectores empresariales”.

Desde su “sentido de Estado”, los empresarios reiteraron al Gobierno “que acelere y clarifique las acciones necesarias para dar confianza y volver a la recuperación”, tras la crisis económica provocada por el Gobierno.



SOS desesperado de las empresas para frenar la huelga: “La situación es insostenible”

EL PARO DE LOS TRANSPORTISTAS CUMPLE DIEZ DÍAS/ Clamor generalizado en las patronales de todos los sectores de actividad por la inacción del Gobierno ante la huelga, que está provocando daños “incalculables” al conjunto de la economía.

J. Díaz. Madrid

Cada día que se prolonga la huelga de transportistas es un nudo más en la saga que asfixia a la cadena de suministros, elevando la factura de daños a la economía española y poniendo contra la espada y la pared a un número cada vez mayor de empresas, abocadas a la paralización de su actividad e incluso al cierre temporal de fábricas por la falta de materias primas esenciales o las dificultades para distribuir sus existencias. Por ello, los representantes del sector alimentario y de gran consumo, que abarcan todos los eslabones de la cadena (sector primario, industria y distribución), comparecieron ayer en rueda de prensa conjunta para lanzar un SOS desesperado al Gobierno “para que tome medidas ya, que sean eficaces y que garanticen que llegan a los que hacen el transporte”, señaló el director general de Aecoc, José María Bonmatí, porque, según el sector, “la situación es ya insostenible”. Una petición de auxilio que congregó a las patronales del gran consumo, Aecoc, Anged, Fiab, Asedas, Aces y Cooperativas Agroalimentarias y a la que se sumó también Hostelería de España porque “nos vemos afectados en este momento de una manera importante”, señaló su secretario general, Emilio Gallego.

Su llamamiento no se limitó a reclamar una solución “muy

urgente” y más contundente al Gobierno, respuesta “que tenía que haberse producido ya”, sino que también apelaron a la responsabilidad de los convocantes del paro indefinido para que “no bloqueen la economía del país”, señaló Agustín Herrero, director general de Cooperativas Agroalimentarias, quien advirtió de que la huelga está llevando al cierre de cooperativas e instalaciones industriales porque no les llega la materia prima, no tienen materiales auxiliares o “no pueden sacar el producto”.

En este sentido, el director general de la patronal de industrias de alimentación y bebidas Fiab, Mauricio García de Quevedo, reclamó a los huelguistas que sean conscientes “del daño que están haciendo”, generando una situación que “es insostenible para la economía y las empresas, pero también para los consumidores”, que cada día ven peor abastecidos los lineales de los supermercados. Alertó de que la “situación es gravísima”, tanto que “la cadena está más tensionada que en los peores momentos de la pandemia”. Tanto o más duro se mostró Javier Millán-As-tray, vicepresidente ejecutivo de Anged, asociación que aglutina a grandes empresas de distribución como El Corte Inglés, Carrefour, Alcampo o Eroski, quien avisó de que los daños que esta huelga está



Mauricio Stricky

El prolongado paro de los transportistas agrava el desabastecimiento. En la imagen, lineales vacíos en un supermercado en Madrid ayer.

provocando “al conjunto de la economía (...) son verdaderamente incalculables”. Todo ello en un contexto en el que las patronales de la industria aceitera, Anierac y Asoliva, anunciaron ayer que las empresas del sector se están viendo forzadas al cierre de sus instalaciones por la falta de materia prima.

Reunión sin los huelguistas
Pese al dramático llamamiento del sector alimentario, la resolución del conflicto sigue

siendo nebulosa. Aunque la creciente presión sobre el Gobierno sirvió ayer para que éste adelantase un día su encuentro con las patronales del transporte para detallar las ayudas al sector, que se celebrará hoy en lugar del viernes, esa reunión no garantiza la desactivación de la huelga. De hecho, los convocantes del paro, aglutinados en torno a la minoritaria Plataforma Nacional por la Defensa del Transporte, advirtieron ayer de que “no daremos por bue-

no ningún acuerdo que no sea tomado directamente con nosotros”, desacreditando así al Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), del que no forma parte dicha plataforma aunque representa a alrededor del 80% de las empresas del sector. Es más, los convocantes del paro anticiparon que preparan una manifestación en Madrid para este viernes con el fin de que el Ejecutivo, que sigue sin reconocer la representatividad de esta plataforma, vinculándola

a la ultraderecha, “visualice a las miles de familias” que representa el colectivo. “Ha llegado el momento de que en la capital de España se visualice cuántos somos y expresemos de forma pacífica cuáles es nuestra opinión”, afirmó el presidente de la plataforma, Manuel Hernández. La protesta, que reunirá a transportistas de toda España, se concentrará frente a la sede de Transportes.

Con este incierto telón de fondo, que impide vislumbrar



► 24 Marzo, 2022

El Gobierno adelanta a hoy la reunión con el transporte, pero sin contar con los huelguistas

el final del conflicto, cuantificar el impacto global del paro en el conjunto de la actividad económica es, en estos momentos, una labor harto complicada, pero sí se conoce el daño que está causando en al menos uno de los eslabones de la cadena alimentaria. Los supermercados estiman unas pérdidas diarias de 130 millones por efecto de la huelga, según el dato facilitado ayer por el secretario general de Ase-das, Felipe Medina, lo que arrojaría unos números rojos de 1.300 millones en los diez días de paro. Este dato es solo la punta del iceberg de los estragos que está causando la protesta y los métodos violentos de algunos piquetes. “Todas las reivindicaciones son legítimas, pero no todas las formas de hacerlas valer son legítimas”, señaló Aurelio del Pino, presidente de Aces.

Impacto general

El clamor contra la inacción del Gobierno es ya generalizado ante el impacto de la huelga en todos los sectores de actividad: la automoción, donde Sernauto alertó ayer de que “estamos ante una situación insostenible que está conllevando paradas de cadenas de producción enteras”; el sector azulejero, donde ya hay roturas de *stock* y se prevé parar hornos y añadir ERTE a los ya provocados por el alza de los precios energéticos, o las empresas cargadoras, que también se sumaron al estruendo generalizado y reclamaron “una solución inmediata para reducir las consecuencias sobre la industria y economía del país”. Sus advertencias se añaden a las

La plataforma convocante del paro asegura que no aceptará ningún acuerdo sin ellos

lanzadas en días previos por otros muchos sectores como la siderurgia, la construcción o la industria del plástico.

Por su parte, CEOE y Cepyme arremetieron contra “la inacción política” del Ejecutivo ante la grave crisis que se cierne sobre el país, al que urgieron a actuar (ver información en página 32), mientras que Francisco Aranda, presidente de la patronal logística UNO, advirtió en declaraciones a este diario de que “la falta de iniciativas del Gobierno está provocando que media España esté parada y la otra mitad esté a punto de hacerlo, provocando un colapso económico en plena situación de crisis”. Aranda alertó de que “ya estamos en situación de emergencia porque la logística tiene muchas dificultades para mantener la cadena de suministro” y demandó “una bajada del coste del combustible inmediata, contundente y directa”. Aunque esta patronal no secunda los paros ni se sumará a ellos, advierte al Gobierno de que “a estas alturas no pueden pedir que sigamos pagando las disparatadas facturas del gasoil y que ya luego nos bonificarán porque las empresas no tienen tesorería”.

La fuerte presión al Gobierno proviene también de su socio de coalición. Podemos echó ayer más leña al fuego al plantear una ayuda directa de 3.000 euros por vehículo y topar el precio del gasóleo a 1,5 euros, porque “cuando un Gobierno tiene voluntad de tomar medidas encuentra la manera de hacerlo”.



► 24 Marzo, 2022

► El sector alimentario exige al Gobierno que acabe ya con el paro. Pide a los consumidores evitar compras masivas para no agravar los problemas de abastecimiento

La sangría de los súper: 1.300 millones perdidos en 10 días

R. L. Vargas. MADRID

La huelga de transportistas está tensando como nunca la cadena agroalimentaria. Tan complicada es la situación, que «la cadena está incluso más tensionada que en los peores momentos de la pandemia», según advirtió ayer el presidente de la Federación de Industrias de Alimentación y Bebidas (Fiab), Mauricio García de Quevedo, durante una rueda de prensa conjunta que ofrecieron las patronales de esta industria. El sector admitió que faltan determinados productos por problemas con las materias primas y los embalajes, pero también quiso lanzar un mensaje de tranquilidad porque, en general, «podemos garantizar que los productos van a llegar a las tiendas», según explicó José María Bonmatí, director general de la Asociación de Empresas de Gran Consumo (Aecoc). Felipe Medina, secretario general de la patronal de supermercados Asedas, secundó a Bonmatí y pidió «tranquilidad» porque, según aseguró, están reorganizando surtidos con pro-

Gallo avisa: solo queda pasta para dos días

► El aceite, la leche, los «Danone» y ahora la pasta Gallo. El paro de transportistas también puede poner en riesgo el abastecimiento de pasta a corto plazo. El consejero delegado de Gallo, Fernando Fernández Soriano, advirtió de que la compañía lleva «nueve días sin apenas servir nada desde su fábrica cordobesa», por lo que si esto sigue así «el stock que les queda a nuestros clientes se va a terminar rápido, en dos días como mucho». Desde Nestlé también admiten que sus plantas españolas se están viendo «seriamente afectadas» por el paro, si bien la compañía aclara que actualmente mantiene la actividad productiva en todas ellas.

veedores y con la industria «para que se puedan hacer compras completas». Eso sí, Aurelio del Pino, presidente de Aces, también llamó a la responsabilidad de los consumidores para «no hacer compras masivas que complican todavía más la gestión del stock».

Que el abastecimiento esté más o menos asegurado no implica, en cualquier caso, que el paro no esté teniendo un coste elevado para esta industria. Javier Millán-As-tray, secretario general de Anged, aseguró que «los daños a la economía española son incalculables», aunque no quiso ponerlos unas cifras a las que sí se atrevió Medina, que calculó 130 millones de euros de pérdidas diarias a los supermercados por cada día de huelga, lo que arrojaría un saldo aproximado de 1.300 millones por los diez días de paros.

Ante esta sangría, todas las asociaciones del sector (Aecoc, Asedas, Aces, Fiab, Anged, Hostelería de España y Cooperativas Agroalimentarias) solicitaron de forma urgente al Gobierno que actúe y ponga fin a la huelga. La industria agroalimentaria considera que cada día que pasa, los costes y los riesgos «suben exponencialmen-



te», por lo que no les parece de recibo demorar las posibles soluciones al problema. Además, añadieron, a los días que se tarde en resolver el conflicto hay que sumar después los que se tardará en normalizar la situación. «Reanudar la actividad llevará un tiempo, por lo que los efectos del paro se prolongarán más allá de cuando acabe», advirtió Agustín Herrero, director de Cooperativas Agro-alimentarias. Todo ello les llevó no sólo a pedir al Gobierno que actúe ya sino a pedir a los transportistas en huelga que reconsideren su actitud porque están «bloqueando la

economía española» con las consecuencias que ello tiene, ha advertido Agustín Herrero. Las asociaciones de la industria aceitera española han avisado que debido a la huelga se están viendo abocadas a cerrar sus instalaciones ante la falta de materia prima y material auxiliar para seguir operando.

A las críticas de la alimentación por la lentitud del Gobierno se sumaron ayer las de la CEOE y Cepyme. Ambas patronales criticaron la «inacción política» y exigieron al Gobierno «que clarifique y detalle con la máxima urgencia» las medidas que va a adoptar para

► 24 Marzo, 2022

CIPRIANO PASTRANO



La pasta es otro de los productos que está empezando a escasear en los «súper»

frenar los costes energéticos y ante al bloqueo de las carreteras que ocasiona ya desabastecimientos y paraliza la actividad económica.

Las asociaciones de cargadores también arremetieron con dureza contra el Gobierno ante una posición «muy delicada». Numerosas plantas han tenido que parar, por lo que advirtieron de que, de no actuar «rápidamente», se producirá un desabastecimiento de productos esenciales en el corto plazo, al que seguirá el cierre de empresas y la presentación de expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE).

El diferencial de inflación de España y la eurozona crece hasta rozar el 2%

Es la mayor 'brecha' desde agosto de 2006

La alta inflación es el denominador común de España y el resto de Europa. No obstante, si se toma como referencia el diferencial entre los datos del IPC españoles y la media armonizada de la eurozona, el avan-

ce fue de 1,7 puntos superior en nuestro país en febrero. La envergadura de esta *brecha*, la más amplia desde 2006, repercute directamente en la competitividad del sector exterior español. **PÁG. 23**



El diferencial de inflación entre España y la eurozona crece hasta rozar el 2%

La pérdida de competitividad de nuestro país se encuentra en niveles propios del año 2006

El alza de los precios energéticos españoles duplica el avance propio de Alemania y Francia

José Miguel Arcos MADRID.

La escalada inflacionista es un denominador común entre los países del entorno europeo y España. No obstante, tomando como referencia el diferencial entre los datos del IPC en España y la media armonizada de la eurozona, el avance fue 1,7 puntos superior en nuestro país en febrero pasado. La envergadura de esta brecha, la más amplia desde agosto de 2006, repercute directamente en la competitividad de España frente a sus rivales comerciales europeos. Si se confirmara un nuevo dato semejante en marzo, sumaría 12 meses consecutivos de desventaja frente al exterior.

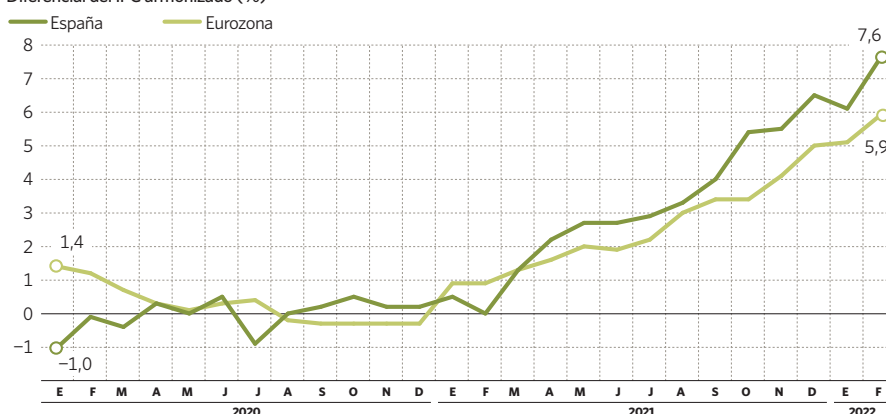
Tomando como referencia la aportación a la tasa interanual de febrero por bienes, en España tanto la alimentación (1,4%) como la inflación energética (4,75%) tienen un mayor peso sobre el IPC español –situada en el 7,6% interanual en febrero–, que la media armonizada de la eurozona, donde estos factores aportaron un 0,9% y un 3,1%, respectivamente, a la tasa de inflación general del 5,9% de la Unión Monetaria.

España, eso sí, es una economía que históricamente ha acostumbrado a mantener su nivel de inflación por encima de la media del entorno y superando holgadamente el objetivo del 2%, exceptuando la última década donde el temor de la deflación ha estado vigente en todo el continente.

A la pérdida de poder adquisitivo que acumulan los hogares –el ahorro privado– se suma ahora una crisis energética que afecta de lleno a ciertos sectores electrointensivos que incluso ya están accediendo

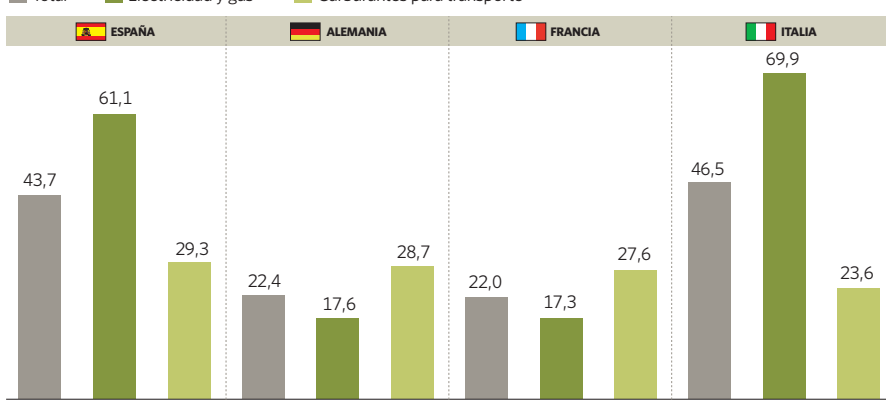
Evolución de la inflación en España y la Eurozona

Diferencial del IPC armonizado (%)



Crecimiento interanual del IPC de la energía en febrero (%)

■ Total ■ Electricidad y gas ■ Carburantes para transporte



Fuentes: Funcas, INE y Eurostat.

la energía, y más concretamente a la luz y el gas.

Y es que España, precisamente, duplica la factura energética frente a grandes economías como Alemania y Francia. Con un crecimiento interanual del conjunto energético cercano al 44% en España, Alemania suma un 22,4% y los franceses están en el 22%.

Si nos fijamos en la otra gran economía del entorno, Italia supera o iguala los registros españoles, con una excepción: su factura energética global, así como el crecimiento interanual de la electricidad y gas superan a España. Eso sí, los carburantes para el transporte se

El precio de los carburantes para transporte avanza un 6% más en España que en Italia

han encarecido casi un 6% más en España.

Dentro de la multitud de efectos colaterales del alza de precios y del despliegue de las diferentes movilizaciones en el territorio español mientras los profesionales, empresarios y asociaciones sindicales aguardan a unas medidas que, al menos, tendrán que esperar hasta el 29 de este mes de marzo.

Con todo, la media de 2022 se vería reducida si tomamos como referencia el consenso de Funcas y las previsiones del BCE. Así, la casa de análisis privado otorga una media anual del 5,8% para España, y el BCE proyecta un 5,1% para este año.

do a los Ertres Etop, es decir, aquellas regulaciones de empleo temporales por causas económicas, en este caso por el alza de los costes.

Así, la desigualdad frente a Europa continúa su recorrido pese a tener una menor dependencia que países como Alemania de la energía

rusa. Tal y como señala Raymond Torres en el *blog* de Funcas, la creciente desigualdad frente a la eurozona se debe “exclusivamente” a