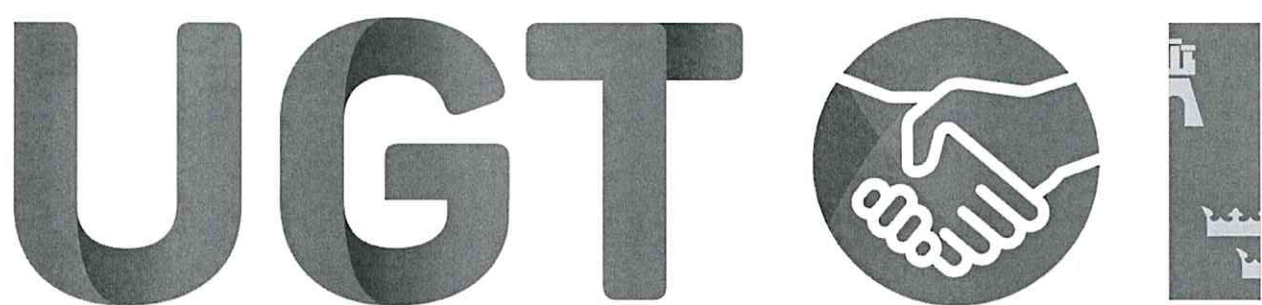


# RESUMEN DE PRENSA



## Región de Murcia

Vicesecretaría general y Secretaría de Comunicación y  
Participación Sindical

Departamento de Comunicación y Redes Sociales

# 10/12/2023



# Un AVE de bajos vuelos

**El primer aniversario de la línea Murcia-Madrid no ha cubierto las expectativas debido a los precios, los horarios y el rodeo por Alicante; la competencia de Ouigo hará que se mejore la oferta**

**MANUEL BUITRAGO**

Primer AVE comercial que salió de Murcia en dirección a Madrid, el 20 de diciembre del año pasado.  
GUILLERMO CARRIÓN / AGM

El catedrático y magistrado emérito del Tribunal Constitucional, Manuel Aragón, comunicó el martes a los asistentes al Foro sobre la Constitución celebrado en Murcia que debía apresurarse para «ir a Alicante a coger el AVE de regreso a Madrid». El presidente López Miras «lamentó» que Aragón tuviera que desplazarse a la ciudad vecina para tomar el tren, lo cual puso como ejemplo del «agravio» que sufre la Región de Murcia en materia de comunicaciones. Días antes, los directivos de una empresa nacio-

nal tomaron un taxi junto a la Catedral para desplazarse hasta Albacete y tomar un AVE hacia la capital de España, ya que los horarios de trenes en Murcia no les resultaban adecuados, mientras que en la ciudad manchega disponían de 14 frecuencias diarias. Semanas antes, un buen número de directivos que asistieron al CEO Congress optaron por Alicante y Albacete para desplazarse hasta Murcia... Y así otros muchos casos a diario, entre los que también cabe destacar los billetes combinados que acentúan más 'fugas'

de usuarios a las regiones limítrofes. Se trata de la fórmula Avant-AVE entre Murcia, Alicante y Madrid. Si el viajero tiene un abono de media distancia, le sale gratis el Avant y luego hace transbordo en la ciudad vecina. El resultado es que no toma el AVE en Murcia.

**No hay fiesta de cumpleaños**  
Cuando se va a cumplir un año de la inauguración del servicio comercial de alta velocidad entre Murcia y Madrid –el próximo día 20–, salta a la vista que el balance no es satisfactorio y que no

se han cubierto las expectativas que generó el AVE, ya que ofrece unas prestaciones que son manifiestamente mejorables desde el primer día debido a una serie de deficiencias e inconvenientes: la excesiva duración del viaje, que alcanza las tres horas y media en la mitad de frecuencias (una hora más desde Cartagena con trenes lanzadera); las numerosas paradas del recorrido, incluido el desvío para entrar y salir de la estación de Alicante; unos horarios poco atractivos y escasamente competitivos; y precios muy al-

tos y oscilantes, desde los 9 euros de promoción a los más de 110 que cuestan algunos trayectos. Ello debido al sistema 'revenue management' de venta de billetes que aplica Renfe, como otras muchas empresas de transportes, que cambia las tarifas según las frecuencias, horarios y días de viaje.

La demanda potencial de viajeros es alta, pero el 'boom' del AVE, que iba a mover a miles de viajeros en la Región de Murcia, aún no se ha producido. La ocupación arrancó hace un año con una media de mil viajeros diarios en origen y destino, la tercera parte del total de plazas ofertadas en los ocho trenes diarios entre ambas ciudades, sin contar los viajeros que suben y bajan en las paradas intermedias; sobre todo en Alicante, donde los AVE de Murcia reciben un número importante de viajeros de dicha ciudad hasta llenar a menudo los trenes. La ocupación media de los trenes semidirectos, solo con paradas en Orihuela y Elche, supera el 60% de las plazas ofertadas. En el resto es menor. Con el paso de los meses ha ido aumentando la ocupación en Murcia, aunque no lo que se esperaba. En términos globales, el número de viajes con Madrid es similar al que había antes de la pandemia.

La conexión de Murcia a la red de alta velocidad ha permitido mejorar las prestaciones de la línea de Cercanías entre Murcia y Alicante con el uso de trenes eléctricos Avant, gratuitos con abonos.

## Estreno del Avlo

Renfe ampliará su oferta este domingo con la incorporación de sus trenes Avlo 'low cost', que pararán en todas las estaciones del recorrido, con dos circulaciones diarias, una en cada sentido, y una duración del viaje de tres horas y media, lo cual no se puede considerar un servicio de alta velocidad. Los Avlo, al igual que la mitad de los AVE en servicio, tardan lo mismo que los antiguos trenes híbridos que hacían el recorrido por Cieza y Hellín, la línea directa con Madrid. Es un avance, pero con una sensación agri dulce, ya que su principal atractivo es el precio, a partir de 7 euros.

Este servicio se estrena con 11.000 asientos vendidos. No significa que todos cuesten lo mismo en la totalidad de los trenes, sino que ese precio 'low cost' se aplica a un determinado número de plazas y luego la tarifa va aumentando hasta los 20 o 35 euros, según el momento en el que se adquiere.

Renfe se ha adelantado a su competidora Ouigo, que empezará a operar en Mur- ➤



# 1 AÑO DE LA LLEGADA DEL AVE

A MURCIA

**10** frecuencias diarias, 5 por sentido

**3.539** plazas diarias en total

36 plazas por vagón en clase turista



➤ cia después de Semana Santa con cuatro frecuencias diarias, si bien la operadora estatal aún no ha sido permeable a la petición de poner un AVE directo con Madrid que tarde menos de dos horas y media. Esta mejora podría llegar el año que viene cuando Renfe disponga de los nuevos trenes de la serie 106. El servicio Avlo que empieza mañana no permite ir y volver a Madrid en el mismo día hacien-

do una gestión en la capital. Renfe ofrece billetes combinados de Avlo y AVE para viajar en la misma jornada, como hace en otros itinerarios de la red nacional.

**Muchas paradas y pocos trenes** Renfe pone los trenes pero las vías y la infraestructura son exclusividad de Adif. La deficiente combinación de precios, itinerario, frecuencias y horarios hace que el servicio no haya cuajado hasta ahora, y que muchos viajeros sigan utilizando el coche o recurran a BlaBlaCar, como hacen preferentemente los jóvenes. En junio, la plataforma de viajes comparti-

dos registró la publicación de 18.500 trayectos en la Región de Murcia, un 54% más que en el mismo periodo del año anterior.

Con la vista puesta en el desarrollo del Corredor Mediterráneo, a medio construir, el actual trazado ferroviario ha convertido a Murcia en un apéndice ferroviario de Alicante. Fue acordado en la etapa de Aznar y Valcárcel, en el llamado Pacto del AVE de Murcia de 2001, a costa de sacrificar el itinerario directo por Cieza. Es cierto que hubo un compromiso de modernizar la línea tradicional, pero aún no se ha cumplido.

En términos de negocio, cualquier operador ferroviario aspira a llenar sus trenes. En este sentido, el rodeo por la provincia vecina conlleva las paradas en las estaciones intermedias de Elche, Orihuela, Alicante y Villena, ciudades próximas, muy pobladas

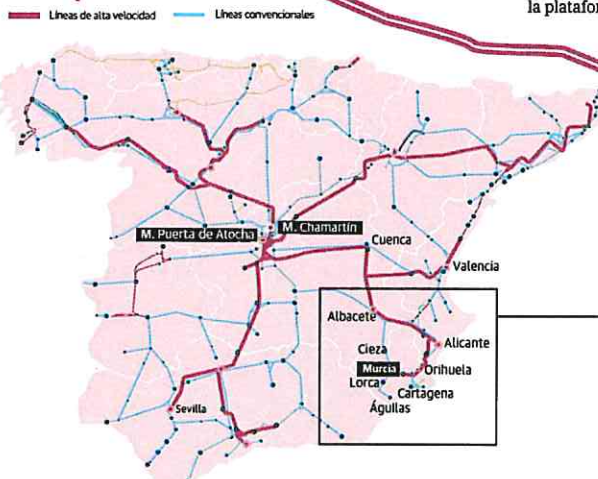
y con una alta demanda potencial. Siendo así, numerosos colectivos y ciudadanos de la Región vienen reclamando un AVE sin paradas, al menos uno de los cinco diarios, más frecuencias y mejores horarios.

El Gobierno regional considera que, aunque el trazado obliga a pasar por Alicante, está en manos de Renfe y del Ministerio mejorar las frecuencias y horarios para llegar a Madrid en menos de dos horas y media.

El paso por Alicante, donde los trenes realizan de promedio 12 minutos de parada, hace que el trayecto se prolongue tres horas y media, y que resulte pesado para los viajeros. No se ajusta a la idea de alta velocidad el hecho de que se tarde una hora entre Murcia y Alicante y dos horas entre Murcia y Albacete. Es un hándicap que hace que muchos viajeros vayan en coche hasta Albacete -empleando una hora y cuarto por autovía- a coger el AVE.

A la Región de Murcia le ha per-

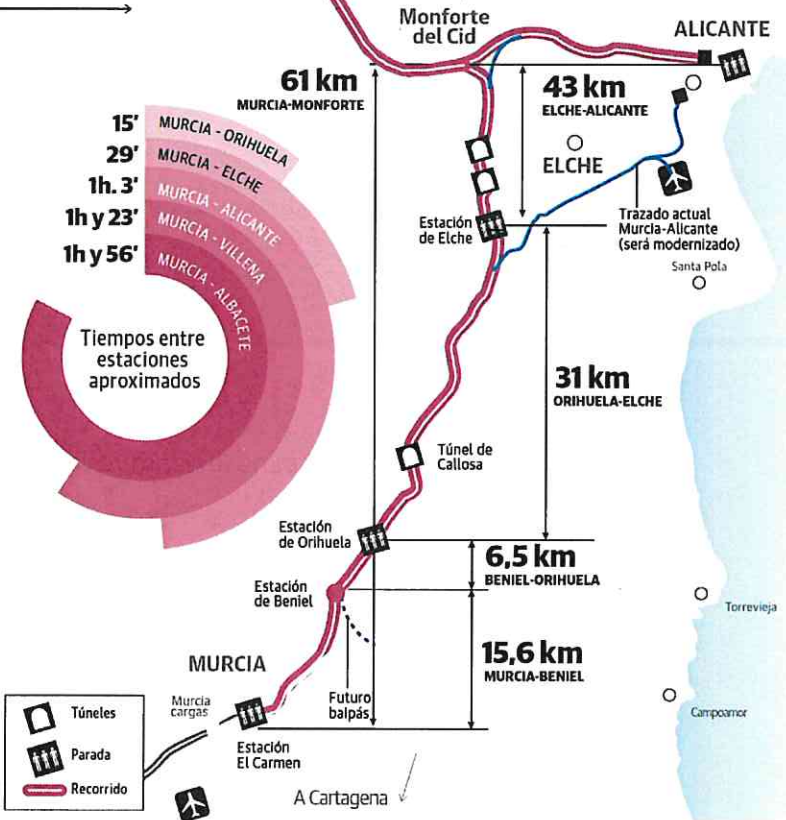
## Actual red ferroviaria en España



**138 km**  
ALICANTE - ALBACETE

## Las paradas que hace el AVE

Distancias aproximadas entre estaciones



## Horarios a partir del 10 de diciembre

Madrid-Murcia					
Estaciones	Avlo	AVE	AVE	AVE	AVE
Madrid Chamartín	6:15	10:00			19:15
Madrid Puerta de Atocha			11:10	14:30	
Cuenca Fernando Zóbel	7:20		12:08	15:26	
Albacete Los Llanos	7:55		12:42	16:00	
Villena	8:29		13:16	16:33	
Alicante	8:48		13:35	16:52	
Elche	9:16	12:14	14:05	17:20	21:36
Orihuela	9:32	12:29	14:20	17:35	21:52
Murcia	9:50	12:45	14:37	17:52	22:09
<b>Tiempo total</b>	<b>3:30</b>	<b>2:45</b>	<b>3:27</b>	<b>3:22</b>	<b>3:6</b>
Murcia-Madrid					
Salidas	AVE	Avlo	AVE	AVE	AVE
Murcia	6:30	10:32	13:53	15:32	18:58
Orihuela	6:45	10:47	14:08	15:48	19:15
Elche	6:59	11:03	14:22	16:02	19:29
Alicante	11:36		16:35	20:01	
Villena	11:56		16:55	20:21	
Albacete Los Llanos	12:30		17:28	20:55	
Cuenca Fernando Zóbel	13:04		18:03	21:29	
Madrid Puerta de Atocha			18:58	22:25	
Madrid Chamartín	9:13	14:08	16:38		
<b>Tiempo total</b>	<b>2:47</b>	<b>3:17</b>	<b>3:36</b>	<b>3:26</b>	<b>3:33</b>



26

plazas por vagón en clase preferente



Asiento 'confort'



Los asientos para personas de movilidad reducida permiten su acceso desde la silla de ruedas



2h45min

mejor tiempo de viaje entre Madrid y Murcia

3h36min

peor tiempo de viaje entre Madrid y Murcia

judicado, asimismo, el cambio introducido por Adif para despachar la mitad de trenes en la estación de Chamartín, alargando más de diez minutos el tiempo de viaje a Madrid, un inconveniente que también afecta a Alicante y Valencia, motivado por la saturación de la terminal de Atocha. El problema se resolverá dentro de unos años, cuando se construya la estación pasante y los viajeros pueden utilizar indistintamente ambas infraestructuras madrileñas.

Con 35 kilómetros más de distancia, la alta velocidad entre Madrid y Oviedo, recién inaugurada a través del túnel de Pajares, tiene unos tiempos de viaje de 3 horas y 20 minutos y 3 horas y media con trenes de la clase Alvia, lo cual indica que estos tiempos se mejorarán con los nuevos trenes de la clase 106.

Las frecuencias y horarios hacen que Murcia también esté en desventaja frente a Alicante y Albacete. Es la pescadilla que se muerde de la cola: no hay más trenes porque no existe suficiente demanda, y viceversa. Frente a los cuatro AVE diarios por sentido de Murcia, más el Avlo que empieza mañana, Alicante cuenta con diez AVE, dos Alvia y dos Avlo, con la particularidad de que operan cuatro frecuencias con Madrid entre las 5.50 y 9.40 horas. Murcia, sin embargo, tiene una a las 6.30 y otra a las 10.32. Albacete tiene un número similar de trenes que Alicante.

**Reivindicar la línea directa**  
Antonio del Campo, miembro del Gabinete Técnico Ferroviario de CC OO, sostiene que las expectativas no se han cubier-

**Empujada por Ouigo, Renfe estrena hoy su Avlo 'low cost' con 11.000 billetes vendidos**

**Se sigue produciendo una importante fuga de viajeros por Alicante y Albacete, que cuentan con más frecuencias**

**Los AVE semidirectos tienen más del 60% de ocupación; los otros se eternizan con 3 horas y media y muchas paradas**

## Bruselas dará este mes «una buena noticia» para la línea de Cieza

En la recta final del año se producirá «una buena noticia» para la Región de Murcia, señala Antonio del Campo, ya que la Comisión Europea prevé aprobar la nueva red básica ampliada que incluirá la línea entre Cartagena y Albacete a su paso por Cieza. El año pasado se hizo la propuesta de revisión, y ahora toca aprobar el diseño definitivo, explica el representante de Comisiones Obreras. «Tuviémos una reunión hace tres semanas con técnicos europeos y el paquete está muy avanzado». La ampliación de la red básica está incluida en los objetivos del Pacto Verde para descarbonizar el transporte. Obligará al Gobierno español a modernizar la línea para trenes que circulen a 220 kilómetros por hora en el horizonte del año 2040. Antonio del Campo recuerda que las prioridades las marcan los respectivos gobiernos, por lo que se puede actuar mucho antes para electrificar este traido. Adif lo está haciendo en otros puntos de la red nacional, pero no tiene planes inmediatos para la Región.

to debido al trazado, los precios y los tiempos. «Hay viajeros que se siguen yendo por Alicante y Albacete». Apunta que la competencia entre Renfe y Ouigo servirá para abaratar el billete. A su juicio, esta situación empuja a seguir demandando la modernización de la línea por Cieza y Hellín. Calcula que a finales del año que viene se reabrirá el trazado, una vez concluya el soterramiento en Barriomar y Nonduermas. Adif estima que será antes del verano, pero este experto cree que más tarde. Para ello se habilitará una vía de ancho mixto en Murcia mientras se sigue construyendo la estación.

Está previsto que Renfe ponga dos trenes lanzadera diarios entre Cartagena y Albacete que sustituirán a los autobuses. Darán servicio a las poblaciones intermedias y enlazarán con el AVE, lo cual restará más viajeros en Murcia. Del Campo cree que será necesario duplicar la oferta para utilizar también el trazado por Alcázar de San Juan. Recalca que la reapertura de la línea por Cieza viene obligada por las futuras obras de modernización de la red entre Elche y Alicante, por donde se están desviando los mercancías de Cartagena.



Llegada de viajeros a la estación de Murcia a bordo de un AVE procedente de Madrid. NACHO GARCÍA / AGN

## Los sectores económicos muestran su descontento por el escaso impacto

Señalan que Alicante y Valencia sí se han visto beneficiadas por el AVE; confían en que los visitantes aumenten con el Avlo y Ouigo

RAÚL SÁNCHEZ

MURCIA. Los empresarios, en especial los del sector turístico y hotelero, destacan el escaso impacto que ha tenido hasta ahora el primer año del AVE en Murcia. La conexión con Madrid debía aumentar la llegada de visitantes por motivos de ocio y trabajo, pero hasta ahora no ha sido así. El presidente de la patronal Croem, José María Albarracín, critica que «nos han querido conformar con una línea de alta velocidad que tiene unas conexiones absolutamente insuficientes a todos los efectos para la ciudadanía y para la parte turística y empresarial que quiera ir y venir de Madrid en el día».

Espera y desea que con la próxima llegada del operador Ouigo, y quizás más adelante de Iryo, favorezca la competencia y aumente las frecuencias con Madrid sin necesidad de pasar por la estación de Alicante. «Hemos trabajado los últimos meses para que esa competencia dé sus frutos y todos se pongan las pilas para tener a Murcia en el sitio que se merece, con conexión directa con Madrid y un tiempo de viaje inferior a las dos horas y media».

### ASÍ LO VEN

Jesús Jiménez  
Presidente HoyTú

«El AVE ha favorecido algunos congresos, pero aún deja mucho que desear»



Felipe Saldaña  
Pte. Ashomur

«Registramos por ahora datos similares a la etapa anterior, aunque prevemos una mejora»



José Catalá  
Pte. Hostetur

«Veremos qué ocurre a partir de ahora con más frecuencias 'low cost'»



Jesús Jiménez, presidente de la Federación de Empresarios de la Hostelería y Turismo (HoyTú), señala que tenían «muchas esperanzas con el AVE», pero no ha supuesto un gran cambio debido a los tiempos y horarios, a diferencia de lo que sucede en Alicante y Valencia, donde llega de forma directa y con una frecuencia mucho

más lógica». Jiménez apunta, no obstante, que se han realizado actividades favorecidas por el AVE, como pequeños congresos. Aun así, precisa que «deja mucho que desear y que el impacto en la Región no se nota todavía». Reclama que el viaje dure menos de 2 horas y 45 minutos, se aumenten las frecuencias y se abaraten los billetes. «Nos encontramos con que, a día de hoy, hay mucha gente que se va a Alicante a coger el AVE porque sale tres veces más barato», indica Jiménez. Subraya, además, el perjuicio que sufre Cartagena, al no estar conectada aún a la red de alta velocidad, y la interrupción de la línea por Cieza.

«Registramos por ahora datos similares a la etapa anterior al AVE, aunque esperamos que con el Avlo mejore la ocupación hotelera», indica Felipe Saldaña, presidente de la Asociación de Hoteles y Alojamientos Turísticos de Murcia (Ashomur). En la misma línea está José Catalá, presidente de la Asociación de Hoteles Costa Cálida (Hostetur): «No nos ha proporcionado nada turísticamente; veremos a partir de ahora con más frecuencias 'low cost'».

El presidente de Consumur, Roberto Barceló, recalca que el AVE «ha puesto de manifiesto la incoherencia de un trazado que favorece a otras comunidades, obviando la solidaridad y el equilibrio con nuestra Región. Sus representantes máximos no supieron defender en 2001 los intereses propios».





Aspecto de las obras de construcción de la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, a la altura de Totana, el jueves. JAIME INSA / AGM

## El AVE y la movilidad de Murcia sitúan a la Región a la cabeza en los fondos europeos

La UTE de la alta velocidad en Totana lidera el 'ranking' nacional de perceptores del plan 'Next Generation' y la capital es quinta en la relación de ayuntamientos

JOSÉ ALBERTO GONZÁLEZ

MURCIA. Los fondos europeos no solo está siendo cruciales para desatascar la modernización de las conexiones ferroviarias de la Región de Murcia tras décadas de retraso, sino que han permitido que esta asome en el 'ranking' nacional de proyectos con más financiación del programa 'Next Generation EU'. Con más de 152 millones de aportación comunitaria, la construcción de la plataforma del Corredor Mediterráneo de alta velocidad Murcia-Almería a la altura de Totana aparece en primer lugar en el listado de 50 mayores adjudicatarios de fondos del citado programa. Ello, dentro de las licitaciones convocadas en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

### POR PROYECTOS

► AVE Totana. Posición 1 en el 'ranking' nacional. Construcción de plataforma del Corredor Mediterráneo de alta velocidad Murcia-Almería. Tramo: Totana-Totana. Contratista: UTE Totana-Totana. Entidad contratante: Adif Alta Velocidad. Importe: 152.475.000 euros.

► AVE a la Región de Murcia. Posición 6 en el 'ranking'. Conexión entre la Línea de Alta Velocidad Madrid-Levante y la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona. Contratista: UTE Conex Levante Fase 2. Contratante: Adif Alta Velocidad. 78.866.434 euros.

► Corredor Mediterráneo. Posición 64. Obras de implanta-

ción del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo. Tramo: Castellbisbal-Murcia. Subtramo: Vandellós-Cambiador de La Boella (Tarragona). Contratista: Rover Rail SA. Contratista: Adif Alta Velocidad. 5.977.139 euros.

► Cartagena. Posición 90 en el 'ranking'. Redacción de proyecto y ejecución de obra de modificación de la estación de Escombreras y señalización del ramal Cartagena-Escombreras. Contratista: Siemens Rail Automation SA. Entidad contratante: Adif. 1.404.722 euros.

► Murcia. Posición 5 entre los ayuntamientos. 19.073.629,72 euros. El importe incluye solo ayudas para movilidad y vivienda, según el Consistorio.

La clasificación, remitida por el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa a la Comisión Europea, coloca en concreto a la cabeza a la Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Sando

y Convensa. La empresa estatal Adif Alta Velocidad, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, adjudicó a dicha UTE ejecutar un tramo de 9,9 kilómetros. El diseño incluye seis viaduc-

### Marín critica la baja asignación de ayudas por habitante

El Gobierno regional pone el contrapunto a las cifras del Ministerio. Sobre las cantidades logradas por la Comunidad Autónoma, los ayuntamientos y las empresas, el consejero de Economía, Hacienda y Empresa, Luis Alberto Marín, afirma que «la Región de Murcia es una de las comunidades que recibe menos fondos por habitante. Ocupa la decimotercera posición, con 486,67 euros, cantidad muy distante de la media nacional de 513,09 euros y de comunidades con un peso relativo de la población similar».

Acercado de esta previsión, el Ple-

to, cuatro pasos superiores y dos inferiores, 56 obras de drenaje y una nueva estación intermodal, que sustituirá a la actual y estará a 500 metros de esta.

no del Consistorio de Totana aprobó en agosto por unanimidad solicitar a Adif que modifique el proyecto para cambiar dos terraplenes de los flancos de la futura terminal por viaductos, para no bloquear el desarrollo urbanístico del municipio. Fuentes municipales indicaron que el Consistorio sigue a la espera de una respuesta.

El Ministerio tiene en cuenta a las administraciones públicas favorecidas por el respaldo financiero de la Unión Europea, por lo que su listado de receptores se amplía al centenar. Pues bien, en el número 90 aparece otro proyecto que se realiza en la Región, y en concreto en Cartagena. Se trata de la renovación de la estación de mercancías de Escombreras y la mejora de la señalización en el ramal que conecta esta terminal, asociada a la actividad del valle industrial y de la Autoridad Portuaria, con la ciudad.

### Mercancías y vivienda

Adif otorgó a la compañía Siemens Rail Automation SA el contrato, que lleva asociada una transferencia de fondos europeos por un importe de 1.404.722 euros.

De nuevo la alta velocidad, aunque con obras en Madrid y en Tarragona, merece menciones del Ministerio a la Región de Murcia. El sexto proyecto entre los licitadores privados es el del enlace de la línea de AVE Madrid-Levante con la Madrid-Barcelona. Adif Alta Velocidad la adjudicó a la UTE Conex Levante y la cuantía se acerca a los 79 millones. El puesto 64 lo ocupa Rover Rail SA, por los casi 6 millones del contrato de Adif para dotar de ancho estándar al subtramo Vandellós-Cambiador de La Boella (Tarragona), dentro del «tramo Castellbisbal-Murcia» del Corredor Mediterráneo.

En el apartado de ayuntamientos, el de Murcia figura en un destacado quinto lugar, al haber captado 19 millones de euros. Solo le superan Madrid, Zaragoza, Alicante y Valladolid. Fuentes del Consistorio murciano indicaron que las cifras del Ministerio de Nadia Calviño solo incluyen el fomento de la movilidad sostenible y la rehabilitación de viviendas, por lo que el volumen es mayor. No precisan la cantidad, que fuentes solventes señalan en al menos 10 millones más para espacios verdes, infraestructuras y servicios.

## El Supremo niega legitimidad a Vox para recurrir la revisión de planes hidrológicos

TANIA COSTA

MURCIA. El Tribunal Supremo considera que Vox no está legitimado para presentar un recurso contencioso administrativo contra el real decreto del Gobierno central, de enero de 2023, que regula la revisión de los planes hidrológicos de

la mayoría de las demarcaciones hidrográficas españolas, incluida la del Segura. La alta corte de justicia considera que la impugnación «es una forma más de llevar a cabo los fines del partido político», pero esto no es condición suficiente «para impugnar cualquier actuación de las distintas administra-

ciones públicas» y los gobiernos central, autonómico y local.

Así lo recoge un auto del 19 de octubre que estima solo una parte de la alegación de la Abogacía del Estado. Esta objetaba la falta de legitimación de los tres recurrentes: Vox, la asociación Nostra Terra y un regante de la cuen-

ca del Segura. Para el Supremo, tanto Nostra Terra, que comparece en la red social X (antes Twitter) la actividad parlamentaria de Vox en el Congreso, como el particular tienen un interés legítimo y, por tanto, les permite seguir adelante con su contencioso administrativo.

Respecto a Vox, el Supremo explica que pese a que «los partidos políticos son instrumentos fundamentales de participación política de los ciudadanos en el Estado democrático, ni esta condición resulta suficiente para conferirles legi-

timación en la impugnación de cualquier acto que pueda tener relevancia política, ni ostentan la representación del interés general».

El alto tribunal entiende que «la mera invocación genérica de la protección del interés general no es bastante para entender afectado un interés legítimo». Conclusión, echa para atrás el recurso de Vox porque considera que no tiene legitimidad para invocar el interés general en aquellos casos en los que el Gobierno toma decisiones con las que no están de acuerdo.



# «Estamos en modo pausa, pero confío en que habrá más crecimiento en 2024»

**Samuel Baixauli** Decano de la Facultad de Economía y Empresa (UMU)

«La Administración tiene que cambiar internamente para ser más eficiente y eficaz de cara a poder ayudar más al tejido empresarial»

ZENÓN GUILLÉN



MURCIA. Samuel Baixauli Soler (Valencia, 1975), decano de la Facultad de Economía y Empresa de la Universidad de Murcia, analiza con visión optimista la actual coyuntura, a pesar de su «evidente complejidad». Catedrático de Organización de Empresas y Finanzas, es un perfecto conocedor del tejido productivo de la Región, tras 24 años de vivencias en esta tierra —la mitad de su vida— donde tiene su hogar y se convirtió en padre de tres hijos murcianos.

—¿A qué situación económica nos enfrentamos el próximo año? ¿Vienen más nubarrones? —Ahora mismo podríamos decir que estamos en modo pausa en la economía. Existen factores negativos que nos rodean, como todos los impactos sobre los costes energéticos derivados de los conflictos geopolíticos —Oriente Medio, Ucrania—, pero a mí me gusta ser positivo, y miro 2024 con optimismo. Los tipos de interés parece que, si no pasa nada, no van a seguir subiendo, con lo que puede remitir la asfíxia que ha existido, a la que nos hemos adaptado acometiendo nuestras reestructuraciones a nivel de empresas y de hogares para así mantenernos. Por ello, confío en que si se avanza en la estabilidad habrá más crecimiento. Mientras tanto, la gente lo que ha hecho es destinar toda la renta disponible que ha podido para amortizar hipotecas, quitarse cargas financieras, lo que al final ha permitido llevar mejor la situación.

—¿Cree que el tejido productivo de la Región de Murcia ha navegado firme por esta travesía?

—No tenemos que ser catastrofistas, estamos aguantando bien. La economía regional crece, aunque podríamos ir hacia arriba con más intensidad, con una mayor incorporación de las nuevas tecnologías a nuestros sectores productivos. Todas las perspectivas nos dicen que el año que viene podemos tener un crecimiento del PIB so-

bre el 2%, es decir, estamos en positivo, no estamos en ninguna recesión. Aunque es indudable que hemos sufrido una ralentización por toda esta coyuntura, al igual que pasa en España y también a nivel mundial.

—Pero los condicionantes persisten, con los tipos elevados.

—Estamos aún sufriendolos. De ahí que se controle la inflación. Porque lo que ha ocurrido es que toda la tasa de ahorro de las familias que había de la época de la pandemia ya se movilizó, hasta caer al nivel prepandemia, sin embargo en el último medio año ha repuntado de nuevo. Por tanto, la esperanza ahora es que con esa tasa conseguida y si se genera ya la calma con los tipos de interés, los ciudadanos vean que no se les va a exigir más de momento, con lo que se podría reactivar más el consumo. Y esta es la gran esperanza, el impulso de la demanda interna, apoyada también en que los sala-

rios han subido, con lo que observamos que la renta disponible de las familias ha aumentado.

—¿En qué medida es importante recuperar la confianza?

—Más allá de que exista una incertidumbre, el problema es que la confianza empresarial, o la de los consumidores, es una variable clave para que la economía crezca. La situación en el último corto plazo ha dado lugar a una inflación sin precedentes, que había que atajar como fuera, y lo hemos visto con una subida de tipos, que en menos de un año pasaron prácticamente de 0% al 4%. Eso es un movimiento muy brusco que normalmente no se hace, salvo en una situación de emergencia, lo que nos ha llevado en un primer momento a que los crecimientos se hayan detenido. Pero a partir de ahora, con una situación de calma, podemos ver la reactivación.

—¿Qué papel deben jugar los poderes públicos para revertir la situación e impulsar el cambio?

—Lo primero es que la Administración tendría que ser más eficaz y eficiente. Pero necesita ella misma transformarse primero para contribuir a fortalecer la economía y el tejido productivo. Después es fundamental que se implique para ofrecer todas las infraestructuras necesarias, los corredores de transporte, las conexiones portuarias, etcétera, para que las empresas puedan entonces llevar sus productos a cualquier lugar a un precio competitivo.

—¿Ha lastrado mucho este problema de la Administración para la llegada a las empresas de los fondos europeos 'Next Generation'?

—Es que sobre el papel todo está muy bien, pero parece que no somos capaces de que lleguen como deberían. Tenemos todavía una administración muy burocratizada, con unos procedimientos muy lentos y unas estructuras que no son las que requiere un plan de transformación. En definitiva, ese es para mí el gran problema. Y aunque algunas líneas se han ejecutado un poquito más, es evidente que con el tejido empresarial existente en España y en la Región, con un porcentaje elevado de pymes —que hace que no puedas adquirir toda la tecnología y desarrollar competitividad a la velocidad que lo puede hacer una gran empresa— en general todo se ha hecho más complicado. Así que la Administración no se ha mostrado ni eficiente ni eficaz para ejecutar

esos fondos. De ahí que el problema no es tanto sobre cómo venía el plan de la UE o su filosofía, que hay que aplaudir, ya que era dar un salto para hacer una economía más fuerte y resistente a las coyunturas. Por ejemplo, para que el empleo que se cree no sea inestable, sino fuerte, avanzando en el desarrollo tecnológico.

—Se refiere usted a la importancia de generar empleo de calidad, ¿qué debe hacerse al respecto?

—Podríamos avanzar con más intensidad en este apartado si la Administración pública en su conjunto estuviera preparada para acompañarnos de verdad con los fondos que hay disponibles. Claro que otro factor clave es la formación, la cualificación de las personas para el trabajo. Porque más allá de que tenemos tasas de empleo altas, se requieren cada vez más trabajadores mejor cualificados. De esa manera no serían empleos frágiles, sobre todo ante el cambio tecnológico, ya que si no lo que habíamos avanzado se destruye rápidamente. Debemos dar respuesta a los perfiles que demandan los empresarios. Siempre digo que las economías que tengan mayor nivel de complejidad, empleados con alto nivel de formación y empresas que incorporen tecnología e innovación, van a ser las que van a sufrir menos.

—¿Cómo valora el comportamiento del mercado de trabajo?

—El mercado laboral es una de las principales variables en las que podemos fijarnos para ver cómo evoluciona la economía. Y, efectivamente, hay que decir que en nuestro caso llevamos ya unos años respondiendo muy bien, creando empleo y generando ocupación.

—En relación a la importancia de la innovación, ¿entiende que caminamos por la senda adecuada?

—En la Región se hace muchos esfuerzos en innovación, eso es evidente y tenemos empresas punteras en distintas tecnologías, pero es verdad que tenemos una situación en la que por nuestras circunstancias recibimos mucha inmigración, ya que contamos con un sector agrícola que requiere de esa mano de obra. Por lo tanto, hay que tener en cuenta este factor, ya que hablamos de una población que generalmente viene con una formación más baja a ocupar puestos de trabajo difíciles de cubrir. Así que debe hacerse un esfuerzo en su formación, puesto que nos aportan mucho en trabajo. No obstante, somos una comunidad que pese a tener un alma en el sector agrario, hemos sabido crear mucha industria relacionada con ese sector y seguimos apostando por generar más desarrollos vinculados al sector agro, aparte del energético y químico.

—¿No cree que se mantiene un excesivo peso del sector agrario?



Samuel Baixauli, en la Facultad de

—Como planteamiento general no es bueno concentrar en un determinado sector la intensidad productiva de un territorio. Pero sobre el caso de la agroalimentación creo que somos unos privilegiados por tener la capacidad de producir alimentos, más aún ante la





Economía y Empresa, en el campus de Espinardo. GUILLERMO CARRIÓN / AGN

realidad a nivel mundial de la cada vez mayor escasez. Y no es una cuestión menor. Ahora bien, a partir de que tenemos esa pata, con una industria asociada líder y con grandes referentes empresariales, por supuesto que tenemos que seguir yendo hacia otros sectores,

como las tecnologías, en los que podemos crear empleo de futuro. -El incremento de la productividad es otro factor a mejorar. -Esta guarda relación con lo que hablamos del nivel de formación de los trabajadores, el desempeño, el valor añadido. De forma que

en la medida que seamos capaces de generar cada vez más actividades con mayor valor añadido, con tecnología más avanzadas, aumentará la productividad. A nadie se le escapa, por ejemplo, la tecnificación que hay en el campo actualmente, en la industria agroalimentaria, los avances que se han generado, y los resultados están ahí.

-¿Y en el reto de la digitalización en qué situación está la Región?

-Muchas veces se habla de transformación digital, pero no se aterriza. Cuando visitas muchas pymes te das cuenta de las carencias que tienen al respecto. No han adoptado tecnologías que ya son relativamente maduras, y eso se produce muchas veces por falta de tamaño y de cualificación, así como por la menor inversión. Entonces, son cosas que debemos trabajar más. Desde el sistema público hay que ofrecer tanto la capacidad de subvencionar la implantación de tecnologías de una forma accesible, como de formar a los empleados. Por ejemplo, en las universidades podemos ayudar más a trabajar en esos ejes para que los sectores productivos puedan avanzar y desarrollarse en los distintos ámbitos, ya sea la industria, la economía digital, u otros.

-¿Por qué cuesta tanto crecer en la rama industrial?

-La industria hay que cuidarla más. Y aunque en la Región se hace un esfuerzo por crear empresas, es evidente que hacerlo en el sector industrial es muy complejo, ya que las barreras de la financiación son muy importantes. De entrada, se requiere mucha inversión de capital, puesto que no es lo mismo que iniciar un negocio en servicios, donde es más fácil. De ahí que es fundamental mantener la industria existente y hacerla evolucionar con nuevas ideas de negocio. Que un emprendedor tenga ideas aplicables al sector industrial y sea apoyado por una empresa consolidada es el mejor camino para crear una nueva industria.

-¿Cómo valora la política industrial de la Comunidad Autónoma, con el Info como entidad clave?

-El Instituto de Fomento es el gran referente, y creo que las políticas son activas y acertadas en cuanto a que se focalizan mucho en financiación, internacionalización y en apoyo al desarrollo de nuevas tecnologías. Pero, como ocurre en general con toda la Administración, las cosas se pueden hacer mejor en cuanto a la burocracia. Hay que tener en cuenta que muchas líneas de apoyo vienen de otras instancias, como la UE, que exigen muchos requisitos y eso condiciona mucho. Al final, los empresarios se desesperan al verse perdidos en esos mecanismos burocráticos.

-El excesivo papeleo en las administraciones tampoco ayuda a que emerjan nuevos proyectos.

-Lo que ocurre es que hay que trabajar con el funcionariado y con las estructuras administrativas que están diseñadas para unas determinadas tareas que hace perfectamente, mientras que para otras no. Así que se trata de cambiar, primero internamente la forma en que se trabaja, para poder luego ayudar al tejido económico.

-En estos días se tramitan los Presupuestos regionales para 2024, ¿qué análisis hace de las cuentas presentadas?

-Debemos hablar de financiación cuando se trata del presupuesto público, que al final es con los que haces política y tomas iniciativa. En este sentido, las cuentas que se tienen que aprobar incorporan un incremento importante con respecto a 2023. Pero lo que no se puede obviar es que arrastramos un problema de financiación autonómica que es estructural. Entonces, siempre dependemos de la reforma del sistema. Así que esperamos que los Reyes Magos nos la traigan. Aunque como pasa con otras autonomías, como la Comunidad Valenciana, llevamos ya décadas mal financiados, lo que ha producido una gran acumulación de deuda.

-El endeudamiento público parece imparable.

-Es que estamos ante un volumen de deuda que no podemos devolver, como le pasa a otros territorios. Así que la siguiente consecuencia es afrontar qué se puede hacer, si se le puede pedir un esfuerzo fiscal mayor a los ciudadanos. Pero tengamos claro que el problema no se va a solucionar así.

-¿Cómo se puede volver al equilibrio en las arcas públicas?

-La reforma del sistema tiene que ir por la vía de que el Estado sea capaz, con reglas muy claras, de asumir completamente la financiación de las competencias con una magnitud de desarrollo, y que para la Región tiene que basarse en el criterio de población. Pero hay que poner la cifra. Porque se trata de sanidad, educación, servicios básicos. A partir de ahí, una vez se haga eso, quedará la parte de capacidad normativa de cada autonomía de hacer políticas en su ámbito regional para financiar. Entonces se verá el verdadero debate del esfuerzo fiscal, que ahora está muy contaminado.

-¿Las instituciones tendrán que apretarse más el cinturón?

-Se nos plantea un 2024 con cierta complejidad porque tras levantarse las reglas fiscales con motivo de la pandemia y la situación geopolítica, este año nos trae de nuevo exigencias de cumplimiento de déficit y austeridad. Hasta ahora la política monetaria ha he-

cho su labor para controlar la inflación, pero le toca a partir de este momento a la fiscalidad. Así que los gobiernos tendrán que cumplir en la reducción de gasto público con una política de contención. La reforma fiscal es un tema que hay que abordar seriamente. La incógnita es cómo se va a hacer, a la vez que se mantienen los servicios, cuando tenemos un sistema que no financia correctamente las competencias transferidas.

-A raíz del acuerdo con los independentistas catalanes, el Gobierno condonará parte de la deuda.

-La condonación es realmente una asunción de la deuda, porque al final se va a pagar y el Estado somos todos los ciudadanos. Claro que de alguna forma será centralizada. No obstante, es evidente que, más allá del tema de la financiación, todos los gobiernos regionales están en unos presupuestos expansivos porque hay que mantener los servicios. Y es que nadie quiere apretarse el cinturón, ni está dispuesto a recortar.

-¿Podemos deducir que los niveles de endeudamiento regional irán escalando?

-Las comunidades más afectadas sienten que la asfixia presupuestaria que tienen es porque no se están financiando sus competencias. De forma que cualquier gobernante asume que tiene que mantener los servicios públicos básicos, y a su vez generar un colchón para políticas económicas activas, ya que si no lo hace la competitividad de su región se verá también retrasada. Por consiguiente, seguirá aumentando la deuda y aumentará el déficit.

-Aunque a nivel autonómico se apuesta por reducir la presión fiscal a las empresas, desde el tejido económico se critica la excesiva presión fiscal del Estado, ¿es tanto como se denuncia?

-Como en todas las cosas hay un lado positivo y negativo. Cuando se bajan impuestos, obviamente lo que se busca es que haya más inversión, que crezcan las empresas; y, de hecho, incluso hay una especie de competencia fiscal no solo entre países, sino entre regiones. No obstante, cuando acudimos a mirar los índices, tampoco estamos en unos niveles muy elevados. No somos los que más pagamos. Con todo, es verdad que la subida de alguna manera puede fomentar la economía sumergida.

-Para concluir quiero preguntarle por los condicionamientos que el cambio climático va a traer a la economía. ¿lo tenemos asumido?

-No queda otra que adaptarse a lo que es una realidad. Y si hay menos agua habrá que adoptar medidas para buscar la mayor productividad en el campo. No se podrá seguir haciendo lo mismo.



# Abanilla, Albudeite y Librilla lideran la inversión regional por habitante en 2024

Murcia y Cartagena son los municipios que más fondos tienen asignados en el Presupuesto de la Comunidad con 23,3 y 19,3 millones de euros, seguidos de San Javier y Lorca

J. MOLLEJO

MURCIA. Las corporaciones locales esperan cada año con el máximo interés la presentación del proyecto de Presupuestos de la Comunidad Autónoma para comprobar si recoge las inversiones esperadas o las transferencias de fondos prometidas. El Gobierno autónomo aprobó el pasado 28 de noviembre las cuentas de la Administración regional para 2024, en las que el reparto de las inversiones previstas, como cada año, generará satisfacción en unos ayuntamientos y frustración en otros.

Entre los satisfechos seguramente estarán Abanilla, Albudeite y Librilla, que son los tres municipios de la Región en los que la Comunidad Autónoma gastará más dinero por habitante para inversiones el próximo año, según un estudio realizado por el PSOE a partir de los datos recogidos en el Presupuesto de la Comunidad de 2024, que se encuentra actualmente en tramitación en la Asamblea Regional.

Los capítulos 6 (inversiones reales) y 7 (transferencias de capital) del proyecto presupuestario suman más de 500 millones de inversiones, de los que un total de 149.403.509 euros están territorializados, es decir, en los que se llevará a cabo la inversión. El PSOE incluye también en las cifras de inversión las presupuestadas por el Sistema Murciano de Salud (SMS).

## Las Torres, en último lugar

La media regional por habitante de esta inversión territorializada asciende a 97,53 euros. Veintidós municipios, de los 45 que componen la Región, se sitúan por encima de la media, con cantidades que van de los 866,60 euros por habitante de Abanilla, que encabeza el 'ranking', a los 104,02 de Calasparra, el último de los municipios que supera la media regional.

Por debajo de la media quedan 23 ayuntamientos, entre ellos los principales de la Región, como Murcia, Cartagena, Lorca y Molina, pero las últimas posiciones en inversiones por habitante para el próximo año las ocupan Puerto Lumbreras, con 37,56 euros;

## GASTO E INVERSIÓN TERRITORIALIZADOS EN EL PRESUPUESTO DE 2024

Municipio	Total gasto territorializado *	Inversiones territorializadas **	Inversión territorializada por habitante (€)
ABANILLA	9.443.554,25	5.326.118,00	866,60
ALBUDEITE	1.159.831,32	1.007.810,02	725,04
LIBRILLA	4.127.941,00	4.000.527,00	711,96
LORQUI	5.128.575,12	4.479.569,00	596,48
ALEDO	772.678,20	599.211,20	539,83
MULA	8.562.711,60	6.886.143,30	399,64
MORATALLA	3.490.947,35	3.060.715,60	394,78
RICOTE	642.661,77	483.084,00	378,89
CAMPOS DEL RÍO	1.786.416,24	634.257,24	303,47
PLIEGO	1.241.554,78	1.079.100,68	276,62
ULEA	376.891,78	238.426,35	270,32
SANTOMERA	5.284.631,25	4.270.980,00	264,87
BULLAS	3.471.699,40	2.978.101,10	256,14
SAN JAVIER	17.692.363,49	8.749.119,64	253,83
SAN PEDRO DEL PINATAR	11.761.816,55	6.772.672,00	252,46
CEHEGÍN	4.936.087,56	3.653.658,81	248,38
FUENTE ALAMO	4.931.388,20	3.680.425,20	209,25
ALGUAZAS	2.259.056,00	1.839.600,00	184,61
LOS ALCÁZARES	4.402.612,60	2.894.830,00	164,45
BENIEL	1.701.536,25	1.326.710,00	114,59
TORRE PACHECO	6.754.364,00	4.175.816,00	109,49
CALASPARRA	2.327.749,35	1.057.109,60	104,02
ALCANTARILLA	7.317.706,50	3.828.580,50	89,81
CARTAGENA	46.671.428,06	19.320.900,50	89,05
LORCA	24.734.578,26	8.345.401,20	85,90
CARAVACA DE LA CRUZ	8.159.424,10	2.180.529,85	84,77
JUMILLA	5.561.557,31	2.123.872,31	79,86
ÁGUILAS	7.146.542,20	2.836.366,20	77,92
VILLANUEVA	1.945.719,92	265.980,65	76,67
ALHAMA DE MURCIA	3.462.096,46	1.720.849,46	75,84
LA UNIÓN	4.351.884,00	1.511.778,00	73,19
CEUTI	4.677.159,12	874.940,00	70,61
CIEZA	7.507.403,38	2.091.517,38	59,25
MOLINA DE SEGURA	17.539.574,76	4.374.720,00	58,52
YECLA	6.238.068,31	2.007.695,31	56,98
MURCIA	62.456.903,17	23.301.550,29	50,33
BLANCA	1.642.851,87	332.217,00	49,73
MAZARRÓN	2.943.870,80	1.424.750,80	42,28
TOTANA	5.214.904,60	1.304.267,60	40,34
FORTUNA	2.488.174,25	431.197,00	39,77
ARCHENA	3.285.943,79	777.788,00	39,64
ABARÁN	2.639.960,87	496.011,00	38,18
PUERTO LUMBRERAS	2.544.182,20	622.211,20	37,56
OJÓS	103.065,67	19.600,00	37,55
LAS TORRES DE COTILLAS	1.970.056,00	16.800,00	0,76
TOTALES	332.860.123,66	149.403.509,00	97,53

Cifras en euros  
(\*) Incluye capítulos presupuestarios 2, 4, 6 y 7. (\*\*) Incluye capítulos presupuestarios 6, 7 y SMS  
Fuente: PSOE con los datos del Presupuesto de la Comunidad de 2024

## Las mayores partidas son para centros de salud y colegios

Los 3,4 millones de euros presupuestados para la construcción y equipamiento del centro de salud de Abanilla son en gran parte los responsables de que este municipio ocupe la prime-

ra posición del 'ranking' en inversión territorializada por habitante, al igual que los 4,4 millones para el drenaje del polígono El Saladar permite a Lorquí colocarse en cuarto lugar. Las inversiones en consultorios y centros educativos son de las más cuantiosas, como los algo más de 2 millones para un colegio en La Aljorra (Cartagena) o

los 3,9 millones de euros para el nuevo colegio Sagrado Corazón de Librilla. Lo Pagán, en San Pedro del Pinatar, aparece en el capítulo de inversiones reales con 2,5 millones de euros para la construcción de un centro de salud, mientras que en San Javier lo que se llevará a cabo es la ampliación del instituto Mar Menor, dotado con 2,2 millones.

## Entre los diez primeros ayuntamientos de la lista, cinco son del PP, cuatro del PSOE y uno tiene un alcalde independiente

Ojos, con 37,55, y Las Torres de Cotillas, para la que los Presupuestos solo incluyen 16.800 euros de inversión territorializada, lo que hace una media de 0,76 euros por habitante.

Si la clasificación se realiza por la cantidad total de inversión asig-

nada a cada municipio, son Murcia y Cartagena los que aparecen en los dos primeros lugares, con 23,3 y 19,3 millones de euros, respectivamente.

Les siguen San Javier (8,7 millones), Lorca (8,3 millones) y Mula (6,8 millones). Para encon-

trar en esta lista a Molina de Segura, el cuarto municipio más poblado de la Región, hay que bajar hasta la novena posición, en la que aparece con una consignación de 4,3 millones de euros de inversión territorializada.

Para el cálculo de la inversión por municipios, el PSOE solo ha tenido en cuenta las partidas presupuestarias que recaen en una población en concreto, y no aquellas que afectan a proyectos que abarcan una comarca o que benefician a toda la Región. Por este motivo, las inversiones previstas para el Mar Menor o en las universidades públicas de Murcia y Cartagena no están contabilizadas entre las inversiones territorializadas.

## Mantenimiento de centros

LA VERDAD solicitó a la Consejería de Economía, Hacienda y Empresa información sobre la inversión por municipios que aparece en el nuevo proyecto presupuestario. La respuesta fue que dispondrían de esos datos en las «próximas semanas».

El PSOE ha elaborado este informe con el fin de informar a sus alcaldes sobre el gasto total y las inversiones para sus municipios recogidas en el Presupuesto de la Comunidad y darles a conocer la posición relativa que ocupan con respecto a otros ayuntamientos en el reparto de los fondos de las arcas regionales.

Por esta razón suman también el total de gasto territorializado, que se compone de la inversión por municipios de los capítulos presupuestarios 6 y 7, y de los fondos de los capítulos 2 (gastos corrientes) y 4 (transferencias corrientes) asignados a cada ayuntamiento y que se dedican a pagar el mantenimiento de servicios e instalaciones de la Comunidad gestionadas por los propios municipios.

Con respecto al gasto total territorializado, Murcia, con 62,4 millones, Cartagena (46,6 millones) y Lorca (24,7) ocupan las primeras posiciones de la lista, mientras que los últimos son Ojós, con 103.065 euros, Ulea (376.891 euros) y Ricote (642.661).

Si se tiene en cuenta el color político de los municipios, entre los diez que cuentan con mayor inversión por habitante hay cinco con alcalde del PP (Abanilla, Albudeite, Moratalla, Ricote y Pliego), cuatro gobernados por el PSOE (Librilla, Lorquí, Mula y Campos del Río) y uno tiene un partido independiente al frente de la corporación (Aledo).

Asimismo, entre los diez municipios con la inversión territorializada por habitante más baja, ocho son populares (Murcia, Blanca, Totana, Fortuna, Archena, Puerto Lumbreras, Ojós y Las Torres de Cotillas), uno es socialista (Abarán) y otro pertenece a un partido independiente (Mazarrón), según el informe del PSOE basado en la información extraída del Presupuesto de la Comunidad para 2024.



OBJETIVOS

## 2030

constituye uno de los primeros hitos en la lucha para el cambio climático, cuyo resultado final está pactado para 2050. En apenas siete años, las emisiones de CO<sub>2</sub> deben reducirse a la mitad aunque no existe un camino claro sobre su aplicación.

Y sin la connivencia de estas economías, la reducción de emisiones mundiales será imposible.

### Más largo de lo esperado

Ante este panorama, a nadie le interesa parar el motor en favor de la economía verde: ni al régimen chino, inmerso en una crisis de demanda, por una parte; ni a un Joe Biden, que se presentará a la reelección en EE UU en menos de un año, por otra. Por eso, el pragmatismo está extendiéndose en la COP28. Fuentes del sector energético recuerdan que el 70% de la energía que se consume en el año 2030 (en solo seis ejercicios) aún no será electrificable. Es decir, que serán necesarios los combustibles y otros muchos productos similares para mover al mundo. «Hacen falta combustibles más allá de la electricidad. Es decir, por limpia que sea», insisten estas mismas fuentes.

Para mover un buque es necesario combustible. Para elevar un avión, también. Para transportar productos con camiones por las carreteras. Para mover a la gran industria siderúrgica, acerera, cerámicas... La cuestión reside en determinar qué alternativas existen a los actuales fósiles y cómo garantizar un camino que no implique una grave crisis.

Desde Repsol, unas de las compañías más implicadas por su volumen de negocio en este cambio, están desarrollando una estrategia que consiste en «combinar» la implantación de nuevas alternativas, como el hidrógeno y los combustibles renovables, con la «reducción progresiva pero planificada» del uso de los hidrocarburos. El grupo energético, cuyo consejero delegado es Josu Jon Imaz, considera «fundamental» no centrarse en una única tecnología. Por ello apuestan por lo que denominan como una «estrategia multienergía» para reducir emisiones y al mismo tiempo garantizar la seguridad de suministros para la sociedad. La vicepresidenta Ribera ha criticado esa insistencia en la «neutralidad tecnológica» de Repsol por esconder, según interpreta, querer seguir usando fósiles.

### Gasolina y diésel verdes

El uso de combustibles renovables está ya a la orden del día en las compañías españolas del sector. Estos productos, con un mayor grado de elaboración y por

La gran industria y los transportes pesados aún dependen del uso de hidrocarburos para mantener su dinamismo

Las organizaciones medioambientales indican que, sin un calendario de cierre, no se cumplirá con la descarbonización

tanto con un coste más elevado para el consumidor al menos hasta que se extiendan, suponen una alternativa frente a la electrificación. No todos los vehículos funcionan con luz, especialmente el transporte por carretera, aviación y barcos. Repsol insiste en descarbonizar, «pero debe hacerse sin detener la economía ni destruir el tejido industrial».

Los combustibles renovables son los que se producen a partir de materias primas que cumplen con criterios de sostenibilidad, como la biomasa y residuos orgánicos. De hecho, los biocombustibles existen desde hace dos décadas y su implantación progresiva implica que, en el caso de Repsol, un 10% de sus combustibles tenga origen verde. Incluso dispone de diésel 100% renovable en 40 estaciones de servicio.

Por su parte, Cepsa aspira a liderar la producción de combustible sostenible de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) en España y Portugal, con una capacidad de producción anual de 800.000 toneladas en 2030. La energética produce este combustible renovable en su Parque Energético La Rabida (Huelva) a partir de residuos orgánicos, como aceites usados de cocina o desechos agrícolas, entre otros. Además, recientemente ha completado junto a Maersk y Renfe la primera prueba en España de combustibles renovables en trenes.

### Un petróleo sin rumbo

El conjunto de las petroleras vive un punto de inflexión en el que cada compañía está tomando un rumbo con un precio del crudo que, además, vuelve a descender como pocos esperaban. Esta semana el barril de Brent cotizaba en el entorno de los 73 dólares, frente a los 100 dólares con los que el mercado especulaba alcanzar tras el verano.

En este sentido, Sergio Ávila (IG) considera que es un escenario en el que «cada uno va por su cuenta» en referencia al recorte «voluntario» de producción acordado por el cartel de la OPEP. «La falta de acuerdo podría desencadenar un regreso rápido de los barriles al mercado, lo que plantea interrogantes sobre la efectividad de estas medidas», indica este experto. Mientras, cada firma discurre por un camino que le obliga a ir abandonando los fósiles sin arañar sus estructuras.



Planta de hidrógeno verde en Petronor situada en Muskiz (Vizcaya). EFE

## España diseña un impuesto energético minimizado a cambio de inversiones sostenibles

El gravamen en el que trabaja el Ejecutivo central tendrá en cuenta el nuevo contexto del mercado

JOSÉ M. CAMARERO

MADRID. Son varios los términos y definiciones con los que Pedro Sánchez y Teresa Ribera han anticipado la nueva configuración del impuesto extraordinario a las compañías energéticas. Del «rediseño» del tributo anunciado por el presidente del Gobierno el jueves en Antena 3 al «margen razonable» que la vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica apuntaba en una entrevista a este diario el pasado fin de semana. Lo que ambas expresiones revelan —junto a otras muchas, como «definir» o «ajustar», lanzadas en los últimos días— es un gravamen con un impacto mucho menor que el actual para las compañías del sector a partir del 1 de enero de 2024.

El Ministerio de Hacienda, donde se está elaborando el nuevo impuesto, trabaja con varios frentes a la vez. Por una parte, el mermado político: PSOE y Sumar acordaron en su pacto de gobierno de coalición una extensión del tributo extraordinario a partir del próximo año. Es un compromiso de Sánchez con Yolanda Díaz. La vicepresidenta segunda ha insistido en la necesidad de seguir aplicándolo. Pero, al mismo tiempo, partidos como el PNV entran en la ecuación advirtiendo del impacto que puede tener su aplicación tal y como está en el País

Vasco, donde se concentran buena parte de la actividad y sedes sociales de las firmas afectadas. Repsol, en el primer caso, e Iberdrola, en el segundo.

Una de las fórmulas en las que se está trabajando pasaría por vincular el impuesto a proyectos industriales que apoyen la transición energética. Es decir, que cuantos más compromisos adquieran las compañías gravadas en este camino «verde», más beneficios (incluidos créditos fiscales, por ejemplo) se aplicarían en la estructura del gravamen, que podría quedar reducido a su mínima expresión.

Esta opción ya la había anticipado el propio presidente del Gobierno al apuntar que «hay proyectos industriales que necesitan también de esa cobertura de una política energética que de alguna manera estimule, incentive estas grandes inversiones en energía renovable para estos proyectos industriales». «Por tanto, estamos en esa fase de trabajo de rediseño para ver cómo podemos también incentivar estos proyectos industriales», indicó Sánchez el jueves.

La caída de los precios energéticos de los últimos meses ha contribuido a rebajar las expectativas sobre el futuro gravamen

Fuentes gubernamentales indican a este diario que en la configuración del impuesto se tendrán en cuenta todas esas decisiones de inversión para ir reduciendo el impacto fiscal del mismo. En este punto, indican esas mismas fuentes, llega otra variable que se tendrá en cuenta: las nuevas reglas fiscales de la Unión Europea no tendrían en cuenta como déficit público las inversiones que se materialicen en transición energética, con lo que el Estado vería aliviada esa presión tributaria con un impuesto y unos ingresos mucho más mermodos que con la actual estructura.

### Críticas desde el principio

El impuesto extraordinario a las energéticas (y también a la banca) ha generado un fuerte dolor de cabeza al Gobierno desde que lo puso en marcha en verano del año pasado. Lo hizo por la situación excepcional del sector, con unos precios energéticos disparados que ahora se han ido matizando.

Entre las respuestas más contundentes contra el tributo se han situado las de Repsol. Su presidente, Antonio Brufau, advertía a principios de mes que podrían llevarse inversiones a Portugal o Francia, si España mantenía el actual esquema fiscal, más gravoso que en otros países europeos. Lo hacía un mes después de que el consejero delegado de la firma, Josu Jon Imaz, avisara de que Repsol paralizaría inversiones industriales en España si el impuesto proseguía su camino de renovación, como querían PSOE y Sumar.





Varias personas esperan su turno en una oficina de la Agencia Tributaria. MARTA FERNÁNDEZ JARA / EP

## Qué hacer antes de fin de año para abonar menos en el IRPF

Planes de pensiones, amortización de hipoteca, compra de coche eléctrico y donativos sirven para ajustar la factura fiscal

### AMPARO ESTRADA

MADRID. Quedan pocas semanas para acabar el año y es el momento de repasar si se puede reducir el pago a Hacienda en la declaración que se presente el año que viene. Conocer y comprender qué impuestos pagamos es fundamental para organizar las finanzas y el patrimonio. Aunque la fiscalidad no debería marcar las decisiones financieras, hay que mirar si es posible minimizar su impacto, señalan desde Abante Asesores. En el caso del IRPF, es-

tas son algunas de las vías para ajustar la factura fiscal.

#### Plan de pensiones

Sigue siendo una de las vías más utilizadas por los contribuyentes, aunque ha perdido atractivo al reducirse el límite en las aportaciones que se puede deducir a 1.500 euros en planes individuales. Esta cifra puede incrementarse en 8.500 euros con los planes colectivos o de empresa y entre ambas aportaciones alcanzar los 10.000 euros. Para llegar a esta cifra también puede aportar el trabajador.

En el caso de los autónomos pueden realizar la aportación de 1.500 euros y complementarlo a través de un plan de pensiones de empleo simplificado con aportaciones de hasta 4.250 euros; en total, 5.750 euros. También se pueden hacer aportaciones al

plan de pensiones de un familiar. El beneficio fiscal de los planes de pensiones depende del tipo marginal que tenga el contribuyente, puesto que las aportaciones reducen la base imponible hasta el límite fijado. Por ejemplo, una aportación de 1.500 euros a un contribuyente con tipo marginal del 19% le baja la factura fiscal en 285 euros, pero con un marginal del 47% el beneficio fiscal se eleva a 705 euros.

#### Rescate del plan de pensiones

Si se jubiló en 2021 tiene solo hasta fin de año para decidir si rescata todo o parte del plan de pensiones y tener derecho a la reducción del 40%. Si es titular de varios planes de pensiones con aportaciones anteriores a 2007 podrá beneficiarse en más de un ejercicio fiscal de la reducción del 40%,

por lo que puede aprovechar el periodo de tres años para rescatar poco a poco los distintos planes de pensiones por jubilación y minimizar la factura fiscal.

#### Amortizar la hipoteca

Si la vivienda habitual se adquirió antes del 1 de enero de 2013, se puede deducir un 15% de lo aportado anualmente sobre un máximo de 9.040 euros (la deducción máxima, por tanto, es de 1.356 euros).

Si lo que se abona por hipoteca es inferior a esos 9.040 euros y no tiene comisión por cancelación anticipada se puede plantear amortizar parte de la hipoteca para llegar a ese límite y deducir más. Por ejemplo, como explica en Abante Asesores, una persona cuya cuota íntegra asciende a 20.000 euros y paga

5.000 euros de hipoteca, se deduce 750 euros; si amortizan anticipadamente 4.040 euros para llegar al límite, se deduciría otros 606 euros hasta la deducción máxima conjunta de 1.356 euros.

#### Donativos

De los donativos realizados a las fundaciones previstas en la ley se puede deducir un 80% de los primeros 150 euros y un 35% sobre el resto de lo donado. Además, si en dos ejercicios inmediatos anteriores se hubieran realizado donaciones en favor de una misma entidad y se iguala o supera el importe, el porcentaje a deducir por lo que exceda de 150 euros será el 40% en lugar del 35%.

#### Coche eléctrico

Este año se ha introducido una nueva deducción del 15% con una base máxima de 20.000 euros, si se compra un vehículo eléctrico enchufable nuevo entre el 30 de junio de 2023 y el 31 de diciembre de 2024. También hay una deducción del 15% con una base máxima de 4.000 euros por la instalación del sistema de recarga de batería.

#### Retribución en especie

De cara al año que viene, puede plantear a su empresa cambiar parte de la retribución monetaria por otra en especie que no tribute; por ejemplo, el cheque-transporte, el cheque-restaurante o el seguro médico que paga la empresa, explican desde el Consejo General de Economistas-REAF asesores fiscales.

#### Alquiler de vivienda

Si dispone de una vivienda alquilada como vivienda habitual del inquilino podrá deducir entre un 20% y un 60% de las cantidades abonadas por obras realizadas para reducir el consumo de energía o aumenten la eficiencia energética de la vivienda, por ejemplo, cambio de ventanas o instalación de placas solares.

#### Compensar pérdidas con ganancias

La ley permite compensar determinadas ganancias patrimoniales con pérdidas procedentes de la venta de inmuebles, fondos o acciones, con lo que solo se tributa por la diferencia. Las minusvalías se pueden compensar en los cuatro años siguientes, por lo que 2023 es el último año para los rendimientos negativos generados en 2019.

#### Vender a los 65 años

Desde el REAF explican que si se está próximo a cumplir los 65 años y se desea vender la vivienda habitual, es mejor esperar a cumplir esa edad porque en ese caso la plusvalía que se pueda generar no tributa. Y si lo que se transmite es otro bien patrimonial, tampoco se tributará por la ganancia obtenida si se destina a constituir una renta vitalicia asegurada, con un límite máximo de 240.000 euros, antes de que transcurran seis meses desde la venta.

## Amortización, compensación y tipos reducidos para empresas

### A. ESTRADA

MADRID. Las empresas también pueden optimizar su declaración fiscal. Empezando por el tipo impositivo: a partir del 1 de enero de este año hay un tipo de gravamen reducido del 23% para las entidades cuyo importe neto de la cifra de negocios

del período impositivo inmediato anterior sea inferior a un millón de euros. Si su cifra de negocios está próxima a rebasar el millón de euros podría posponer ventas para beneficiarse del tipo del 23%.

Si es el primer año en que una nueva sociedad obtiene beneficios, disfruta del tipo reduci-

do del 15%, por lo que probablemente no le interese compensar bases imponibles negativas de ejercicios anteriores pendientes, sino que sería mejor esperar a compensarlas cuando tenga que aplicar el tipo general del impuesto, explican desde el Consejo General de Economistas-REAF Asesores Fiscales.

Para empresas en general, si duda entre aplicar la reducción por reserva de capitalización o compensar bases imponibles negativas pendientes, puede ser

más interesante aplicar la reserva y dejar para más adelante la compensación de bases negativas porque para estas no existe límite temporal para su aplicación.

También puede amortizar libremente elementos del inmovilizado material nuevo con valor inferior a 300 euros, aunque con el límite máximo anual de 25.000 euros. Por otro lado, instalar placas fotovoltaicas permite amortizar libremente hasta 500.000 euros si la inversión entra en funcionamiento en 2023.





Sergio Sevilla, Tomás Inglés y Fidel Solorzano.

### EN PRIMERA PERSONA

## Los testimonios de dos trabajadores en inserción que han encontrado su oportunidad laboral

### MURCIA

S.F. El potencial y beneficios de las empresas de inserción se observa desde las cifras conseguidas, pero también desde los testimonios en primera persona de quienes han visto en estas entidades su puerta abierta a un futuro mejor. Uno de ellos es Sergio Sevilla Abellán, un antiguo trabajador de empresa de inserción. Su historia comenzó en un centro de menores, al cumplir los 18 años. Una vez superada la mayoría de edad, tenía que buscar un sitio donde vivir y le ofrecieron ir a la Asociación de Trapeiros de Emaús. Allí pasó ocho años trabajando, colaborando, formándose y, en definitiva, «aprendiendo a vivir en esta nueva vida», hasta que desde la organización le animaron a dar el salto a la vida laboral.

Ahora es conductor de camión con grúa autorregante en Hermanos Inglés S.L., con Tomás Inglés Pintado al frente, quien des-

**«Me contrataron, me dieron un piso de acogida y mi vida ha ido mejorando con Proyecto Abraham»**

taca «el valor humano que aporta, que no es cuantificable económicamente». «Sergio era un valor seguro y teníamos claro que lo queríamos», aseguró Tomás, que explicó cómo tuvieron que esperar para contratarle porque había otras empresas interesadas. El ejemplo de Sergio es el de una primera oportunidad laboral, «que muchas veces no se dan», según Tomás, pero otras personas acuden a las empresas de inserción en busca de una segunda vía.

Es el caso de Fidel Solorzano Benítez, actual trabajador en proceso de inserción, dentro del sector de la recogida textil. «Proyecto Abraham ha cambiado mi vida», subrayó sin dudar en su intervención. Para él, el problema llegó después de toda una vida trabajando: «Hace años me quedé sin empleo y en las entrevistas me declan que estaba muy mayor». De repente, las oportunidades se acabaron y pronto se encontró en la calle, sin vivienda y con varias deudas: «Pensaba que el mundo se me venía encima». Su bote salvavidas fue la asociación Proyecto Abraham, quienes le abrieron la puerta a un futuro mejor: «Me contrataron, me dieron piso de acogida y mi vida ha ido mejorando», aseguró en mitad de un proceso que terminará por reinsertarte en el mercado laboral.



Begoña Fernández.

### INSERCIÓN LABORAL

## La contratación pública y la reserva de contratos, medios para combatir la exclusión social

### MURCIA

S.F. La inserción laboral cuenta con otra vía que se abre para ayudar a los trabajadores en potencia: la contratación pública. Se trata de un «medio para combatir la exclusión social», según argumentó Begoña Fernández, asesora de la Dirección General de Contratación y Servicios del Ayuntamiento de Madrid. Recién llegada de la capital, la experta explicó el modo de hacer que tienen en su Consistorio para abordar la contratación pública estratégica, centrado en la reserva de contratos de licitación pública. La recomendación del Consejo Europeo es que se preste atención a tres líneas, política, jurídica y económica, que sean capaces de «aplicar políticas públicas a medidas de equidad social», indicó Begoña.

Para ella, uno de los principales adelantos fue la modificación de la Ley de Contratación Pública, que en 2017 «dejó de decir 'podrán reservar' a 'deberán reservar' contratos de licitación pública». Además, es importante tener en cuenta que «las empresas de inserción pueden acceder a cualquier contrato, sin necesidad de que esté reservado», afirmó, lo que facilita la labor de estas entidades. En su ayuntamiento, el porcentaje de reserva se encuentra en el 3,25%, una ci-

fra superior a la de la Región de Murcia, subrayó Antonio Pasqual, director General de Economía Social de la Comunidad, aunque «nuestra intención es llegar al 10%, que es lo ideal».

En su opinión, también es preciso prestar atención a los retos y desafíos de la economía social en la Región, como la mejora de las ayudas a empresas de inserción. «La cifra está en los 746.000 euros actualmente, que ya es más del doble que cuando empecé en el cargo», afirmó Pasqual, que opina que hay que seguir creciendo, también en número de empresas: «Hemos intentado tender puentes para saber lo que necesitan».

En este sentido incide también Federico Muñoz, subdirector general de Estadística e Información del Sepe, para quien es primordial observar las tendencias del mercado de trabajo para orientar a las empresas de inserción. «Hay dificultades para cubrir algunos perfiles especializados y muchas personas en situación de vulnerabilidad, pero con cualificación, pueden entrar en ese mercado», argumentó. Para las empresas de inserción siempre debe haber hueco porque «no es un gasto, es una inversión, y fueron las únicas que no destruyeron empleo en la crisis de 2008».



Uno de los premios 'EI+'.

### DISTINCIONES

## Empresas y entidades premiadas por su compromiso con la inclusión

### MURCIA

SF. La jornada de Adeirmur terminó dirigiendo la mirada hacia el terreno de las oportunidades reales. Lo hicieron otorgando las distinciones '+EI+' a «empresas e instituciones que han marcado la diferencia y apuestan por un futuro más sostenible e inclusivo». Fueron entregados un total de trece premios, concedidos por las propias empresas de inserción de la Región de Murcia, que forman parte del entramado de Adeirmur.

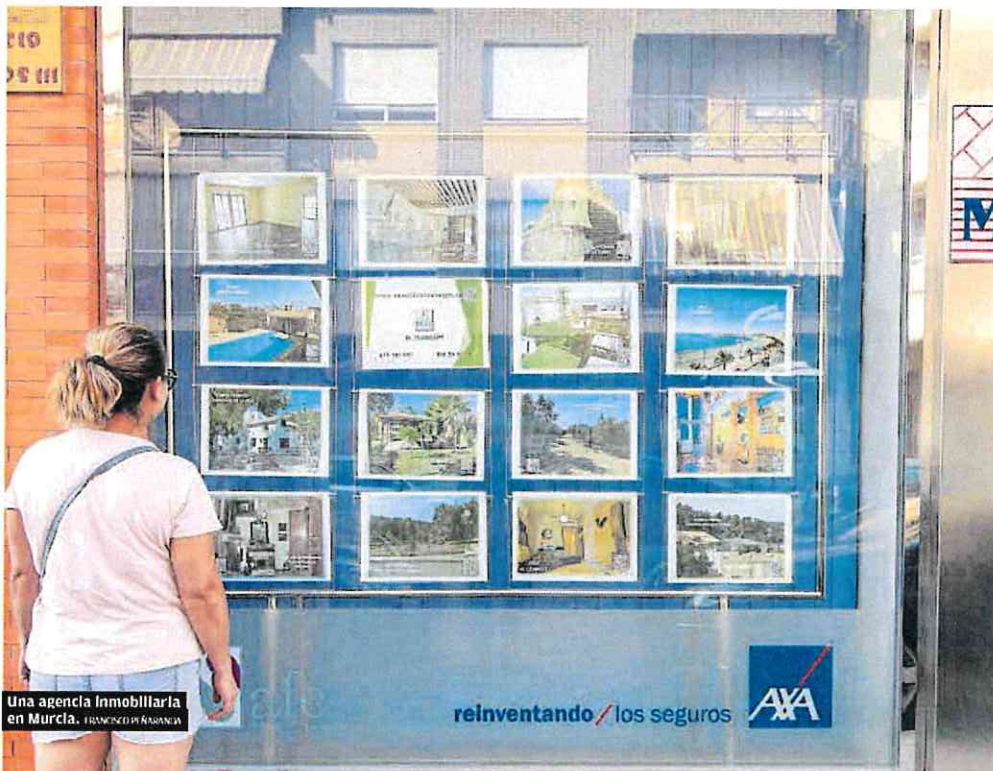
Entre los galardonados hubo hueco los ayuntamientos de Molina, Santomera y la Concejalía de Bienestar social, familia y mujer de Alcantarilla, por su compromiso con la contratación pública a través de la reserva de mercado y en la colaboración de proyectos de inserción.

También fue premiada la Consejería de Fomento e Infraestructuras, que cuenta con los trabajadores en inserción para reformas de viviendas, y el Borm, cuyas labores se externalizan en empresas de reinserción.

En cuanto a empresas se distinguió a Hermanos Inglés Vidal, GS España, Alarzo Constructora y Álvaro Ferrer Arquitectos, entidades con conciencia ética respecto a la inclusión que ven en estas personas una fuente de crecimiento humano.

Por la misma razón se premió a Cruz Roja Región de Murcia, Federación Murciana de Fútbol, Astrade y el Centro Tecnológico del Calzado y el Plástico, que luchan por ofrecer un empleo digno.





# Alquilar una casa exige en Murcia unos ingresos un 66% mayores que la compra

- Para arrendar un piso de dos dormitorios es necesario disponer de casi 24.000 euros al año
- La compra requiere unos 14.500 euros, pero también hay que tener el dinero para la entrada
- Hacer frente al 20% de la financiación que no cubre la hipoteca exige unos ahorros de 30.000

M.J.GIL

■ La subida de los precios del alquiler que se ha producido en los últimos años no solo hace más difícil cada vez encontrar una vivienda asequible, sino que requiere unos ingresos más elevados para afrontar un arrendamiento que para costear un crédito hipotecario. Murcia es una de las ciudades españolas en las que existe una mayor diferencia entre los ingresos necesarios para alquilar y los que requiere la compra. Así, mientras que para afrontar una hipoteca hay que disponer de unos ingresos de 14.423 euros, para alquilar una casa de dos dormitorios es necesario llegar casi a los 24.000, lo que implica una diferencia del 66%.

Esto supone que en la capital de la Región hay que ganar casi 9.558 euros más al año para disponer de una vivienda en alquiler.

No obstante, a la hora de comprar una casa hay que añadir a los ingresos anuales unos ahorros de casi 29.100 euros para poder pagar la entrada.

La media nacional llega a los 43.467 euros de ahorros.

Esta es la principal dificultad que encuentran muchas familias para acceder a la compra de una vivienda, dado que los créditos bancarios solo cubren el 80% del precio de venta, lo que obliga a disponer de los ahorros necesarios para costear el 20% restante y para hacer frente a los gastos y los impuestos de la compra.

La ciudad española donde el ahorro que es necesario aportar es más alto es Palma de Mallorca, ya que alcanza los 114.211 euros para una vivienda de dos habitaciones, seguida por San Sebastián con 108.817 euros.

Por debajo de los 100.000 euros de ahorro se encuentran las ciuda-

En la capital de la Región hay que ganar casi 9.500 euros más al año para costear el arrendamiento

des Barcelona (85.595), Madrid (82.951) y Málaga (65.124).

Jién, por su parte, es la ciudad en la que son necesarios menos ahorros para pagar la entrada de un piso de dos habitaciones (23.936 euros), seguida de Huelva (25.501) y Palencia (26.309).

Las mayores diferencias entre el volumen de ingresos requeridos para la compra y para el alquiler se dan en las ciudades de Huelva, donde se puede costear la hipoteca de una vivienda con un salario de 12.649 euros, pero es necesario disponer de 22.859 para alquilar, lo que supone una brecha del 81%. A continuación se encuentran Lleida (77%), Jaén (71%).

Murcia ocupa el cuarto puesto.

Una habitación en un piso compartido sale por 299 euros

► Si arrendar un piso es caro, compartir casa alquilando una habitación tampoco es barato. El precio medio de una habitación en Murcia se sitúa en 299 euros, lo que convierte a la capital de la Región en una de las ciudades más baratas de España, según los datos de la plataforma Spotahome. La escasez de vivienda ha llevado a muchas personas a recurrir a esta fórmula, que les permite pagar cantidades más asequibles. Esta demanda de alquiler de habitaciones se ha disparado en los últimos años, por lo que resulta frecuente encontrar ahora anuncios en los que se ofrece un cuarto, a pesar de que hasta hace unos años eran los estudiantes los que recurrían preferentemente a este tipo de soluciones para pagar menos. Barcelona (603 euros), Madrid (558) y Palma de Mallorca (516) son las tres ciudades más caras para alquilar una habitación. Por el contrario, Santiago de Compostela, con 214 euros, es la más barata.

En la capital de la Región hay que disponer de casi 24.000 euros para arrendar, mientras que la compra solo requiere 14.500, lo que supone un 66% de diferencia.

Entre las grandes ciudades, Valencia es el que registra una mayor diferencia entre los ingresos netos necesarios para el alquiler y la compra, ya que se sitúa en el 56%.

Le siguen Barcelona (39%), Sevilla (33%), Bilbao (32%), Madrid (24%) y Málaga (15%).

Por el contrario, en San Sebastián y Palma de Mallorca la renta familiar imprescindible para alquilar es más baja que para la compra: en la ciudad vasca el arrendamiento es un 12% más bajo, mientras que en Palma el alquiler es un 10% inferior a la compra.

La única capital en la que se repite esta proporción es Granada, donde arrendar sale un 3% más barato.

Barcelona es la ciudad en la que se exigen unos ingresos netos más elevados para acceder a una vivienda arrendada: 59.125 euros ne-

PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE ►



## La vivienda de segunda mano ha subido un 6,5% en noviembre

Los precios se han encarecido en 26 de los 45 municipios de la Región el pasado mes

E.P.

El precio de la vivienda de segunda mano ha subido un 6,5% en noviembre en la Región de Murcia en relación con el mismo mes del año anterior, hasta alcanzar los 1.280 euros por metro cuadrado, mientras que en términos mensuales ha aumentado un 1,6%, según datos publicados este martes por el Índice Inmobiliario Fotocasa.

El precio medio de la vivienda de segunda mano sube en términos interanuales en los 26 municipios de la Región de Murcia analizados por Fotocasa. Los cinco mayores incrementos corresponden a Torre Pacheco, con el 33,8%; Alguazas, con el 25%; Archena, con el 15,3%; Los Alcázares, con el 11,3% y Cieza, con el 10,7%.

En cuanto al precio por metro cuadrado en noviembre, el orden de las zonas o municipios más caros son La Manga con 1.710 euros por metro cuadra-

do; Murcia capital, con 1.486 euros; Águilas, con 1.448 euros; Torre Pacheco, con 1.395 euros, y Los Alcázares con 1.378 euros.

Por otra parte, dieciséis comunidades autónomas han incrementado el precio interanual, en un ranking liderado por Canarias (22,5%), Baleares (17,3%) y Navarra (10,9%). Le siguen La Rioja (9,2%), Comunidad Valenciana (8,8%), Madrid (8,3%), Andalucía (7,8%), Murcia (6,5%), Aragón (4,6%), País Vasco (4,6%), Cantabria (4,5%), Asturias (4,3%), Cataluña (3,1%), Castilla-La Mancha (2,8%), Castilla y León (2,1%) y Galicia (2%).

Las comunidades con el precio de la vivienda de segunda mano más caro de España son Baleares y Madrid, con 3.802 y 3.652 euros por metro cuadrado, respectivamente, seguidas de País Vasco con 3.055 euros, Cataluña con 2.737 euros, Canarias con 2.389 euros, Navarra con 2.058 euros, Andalucía con 1.974 euros, Cantabria con 1.878 euros y Aragón con 1.738 euros. Después figuran la Comunidad Valenciana con 1.718 euros por metro cuadrado, Galicia con 1.707 euros y La Rioja con 1.658 euros.

► VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

tos. Le siguen Palma (51.002), Madrid (50.835), San Sebastián (47.573 euros netos), Valencia (44.674), Bilbao (37.508) y Málaga (37.280).

En el lado opuesto encontramos a Ciudad Real, con 17.840 euros netos de ingresos para alquilar una vivienda de dos dormitorios.

Los ingresos necesarios en el caso de la compra, sin incluir los ahorros necesarios para hacer frente al 20% de entrada y el 10% de gastos, son de 56.652 euros netos en Palma, mientras que en San Sebastián se sitúan en 53.977 euros netos.

En tercera posición se encuentra Barcelona (42.458 euros), y tras ella las ciudades de Madrid (41.146), Málaga (32.304) y Pamplona (31.358).

Solo 6 capitales exigen unos ingresos familiares netos inferiores a los 14.000 euros anuales para hacer frente a la compra de una vivienda: Jaén (11.873), Huelva (12.649), Palencia (13.050), Lleida (13.081) y Zamora (13.736).

La escasez de viviendas y la demanda creciente que se ha producido en los últimos años hace que la brecha se amplíe

Según Francisco Iñárriza, portavoz de Idealista, «la alta demanda genera tensiones en los precios, que siguen subiendo y exigiendo cada vez un mayor esfuerzo a los inquilinos y limitando cada vez más su capacidad de ahorro, lo que hace que sean más las familias que se ven condenadas a vivir de alquiler. La mejor manera de romper este círculo vicioso pasa por un cambio en las políticas de alquiler que logre aumentar significativamente la oferta de viviendas en alquiler, relajando la tensión sobre las mismas y logrando una tendencia bajista en los precios que incremente la capacidad de ahorro de las familias para hacer frente a la entrada en un futuro».



### Potenciamos la movilidad y la accesibilidad con la nueva senda de Cala Cortina

Más de 3.000 metros cuadrados que conectará la playa con las baterías de costas a través de un sendero peatonal y cicloturista.

Pondremos en valor un espacio protegido en el entorno con pavimentación, arbolado y zonas verdes, alumbrado eficiente y mobiliario urbano.

Una fachada marítima más atractiva y sostenible.





JAIME FERRÁN

■ Después de casi diez años, Jesús Costa, presidente del colectivo No Te Prives, dio un paso al lado y el pasado 1 de diciembre la asociación renovó su directiva. Su nuevo presidente es Germán Echevarría, que se dedica a la caracterización y regenta una peluquería en Murcia. Es bisexual, padre de dos hijos de 25 y de 19 años y exmarido de una concejala del PP en Alcobendas. Esto promete.

❶ Tiene una familia moderna.

❷ Soy bisexual y Carmen siempre lo supo. Hasta salí con un amigo suyo antes de casarme con ella. Toda la vida nos llevamos muy bien y nos seguimos llevando divinamente.

❸ ¿Están estigmatizados los bisexuales?

❹ Mucho. Nos relacionan con el vicio, con ser unos guarros. Tenemos aún muchos conceptos equivocados en la sociedad.

❺ ¿Cómo ha acabado un madrileño en No Te Prives?

❻ Hace ocho años que me afincé en la ciudad de Murcia, aunque llevo más de veinte viniendo con asiduidad. Siempre he tenido muchos amigos aquí. Hace tres años que me hice socio de No Te Prives y decidí presentarme a la directiva cuando Jesús Costa me dijo que se retiraba.

❼ ¿Es Murcia más 'gay-friendly' que hace veinte años?

❽ Cuando empecé a venir aquí había muchos locales de ambiente pero, sorprendentemente, ahora quedan muy pocos. Tan solo tenemos el Piscis y el Temperatura Ambiente. Aunque es cierto que muchos otros establecimientos 'gay-friendly'.

❾ ¿Tiene un pasado activista en la comunidad LGTBI?

❿ Toda la vida he sido activista, sobre todo en el movimiento educativo. Fui presidente cuatro años de la FAPA Giner de los Ríos de Madrid. El activismo es necesario para cambiar el mundo. Somos una parte esencial de la sociedad. En el colectivo hay quien cree que siempre hemos disfrutado de todos los derechos que tenemos, pero no, hubo gente detrás que se partió la cara por ellos. Y no los tenemos asegurados.

⓫ Con qué objetivos llega a No Te Prives?

⓬ Quiero feminizar la asociación. Las mujeres se han llevado siempre la peor parte en la historia, también dentro del colectivo. Si eres mujer y eres lesbiana, ya tienes dos cosas en contra; pero si eres mujer y eres mujer trans, apaga y vmanos. Han sido muy machacadas. Es una cuestión de justicia. Por otra parte, debemos seguir intentando que los institutos sigan ofreciendo charlas de educación afectivo-sexual.

⓭ Pensarán que usted quiere

## Germán Echevarría

**Presidente de No Te Prives.** Bisexual, padre de dos chicos y exmarido de una concejala del PP. Este madrileño, afincado en Murcia desde hace ocho años, toma el control del colectivo LGTBI más importante de la Región.

# «Debo ser un mierda adoctrinando porque mis hijos son heteros»

► Tiene el objetivo de que los centros educativos sigan ofreciendo las charlas afectivo-sexuales



Germán Echevarría, sentado en una calle de Murcia.

JUAN CARLOS CAVAL

adoctrinar a los menores.

❶ Tiene gracia porque tengo dos hijos, que he criado yo, y han salido heterosexuales. Debe ser que soy una mierda adoctrinando. Si sigo así, no me van a dar el carné de gay... Creo que toda esta polémica provoca que hoy en día los niños y adolescentes no estén seguros en los centros educativos.

❷ ¿La polémica del veto parental en la educación?

❸ Claro. Es un absurdo. No hay nada que se haga en ningún centro educativo de España que no se coordine antes con los padres encargados. El problema es que mucha gente desconoce cómo funciona el colegio o el instituto de sus hijos y cree que vamos a ir los maricas a adoctrinarlos. Terminan viéndonos como un ataque por culpa de la mala publicidad que nos hacen algunos políticos.

❹ Los colectivos de la Región tienen pendiente el desarrollo de la Ley de Igualdad de 2016.

❺ Somos muchas asociaciones y creo que deberíamos de hacer piña y unificarnos para hacer un colectivo mucho más fuerte. La ley LGTBI está guardada en un cajón y el Observatorio contra la LGTBIofobia debe estar en la caja fuerte.

❻ ¿Qué es lo que más urge para la comunidad LGTBI en la Región de Murcia?

❼ La seguridad de los menores en los centros educativos. Es fundamental que los niños LGTBI vayan tranquilos a clase y puedan expresarse. ¿Cuál es la otra opción, volver a meterlos en los armarios? Algunos es lo que intentan.

❽ Tiene al PP y Vox en las Instituciones. ¿Cómo lo ve?

❾ Está claro que con los partidos de izquierda llegaríamos a entendernos con mucha más facilidad, pero creo que con el Partido Popular, que considero un partido de Estado, también podríamos llegar a acuerdos. Seguro que no los que quisiéramos, pero no hay que descartarlos. Hay ejemplos en nuestra historia de pactos entre izquierda y derecha.

❿ Vox es otro cantar.

⓫ Si nos vamos más a la derecha, tengo claro que no. De hecho, creo que es el gran problema que tenemos en la Región de Murcia, que les hayan abierto la puerta del Gobierno autonómico.

⓬ ¿Y estaría dispuesto a sentarse con ellos a hablar?

⓭ Me sentaría con cualquier persona. Desde el respeto, por supuesto que sí. Hasta me agradecería en un momento dado. Pero reconozco que no tengo ninguna esperanza.

⓮ A lo mejor le sorprenden.

⓯ Ya he conocido a gente de Vox aquí en el colectivo.

⓰ Ahora es cuando le pido que se explique.

«Es esencial feminizar el colectivo; las lesbianas y las mujeres trans han sido muy machacadas»

«Por supuesto que me sentaría con Vox a hablar, pero no tengo ninguna esperanza»

❶ Han venido simpatizantes de este partido con hijos gays. Hay hasta un caso de una persona transsexual. Lo han querido negar, han hecho todo lo posible para evitarlo, pero al final su hijo se ha empezado a hormonar porque ha cumplido 18 años. Evidentemente, comenzó sin que se enteraran sus padres.

❷ Tiene que ser duro pasar por algo así sin el apoyo familiar.

❸ Cuando no te importa un hijo, ¿quién te va a importar en la vida? Yo lo daría todo por los míos. Soy como Belén Esteban, arrastro al que sea.

❹ En 2024 hay una partida de algo más de 4.000 euros para el colectivo LGTBI en los presupuestos. Ya pueden aprovecharlos.

❺ Me sorprende que no nos hayan dejado menos. Pero me tranquiliza que tengamos 100.000 euros para la unidad de España, que es muy importante. No sé qué van a hacer con ellos, pero dan para muchas banderitas.

❻ ¿Teme una involución política y social esta legislatura?

❼ Me temo que sí.

❽ ¿Y le preocupa que la extrema derecha esté más envalentonada?

❾ Claro que me preocupa. Voy por la calle de la mano con Samuel, mi pareja, y nunca me han dicho nada, pero en el grupo joven de No Te Prives hay gente que sí que nos lo cuenta, especialmente lesbianas. Me llama mucho la atención que esta intolerancia esté calando, sobre todo, en la juventud. Lo vemos estos días en las manifestaciones en las sedes del Partido Socialista contra la Ley de Amnistía. Acuden muchos adolescentes con banderitas con el águila... Creo que no saben ni lo que portan porque no llegan a los treinta y tienen un desconocimiento absoluto por lo que significa la figura de Franco.

⓫ ¿Y qué van hacer para defenderse?

⓬ Lo que mejor sabemos hacer: movilizarnos.