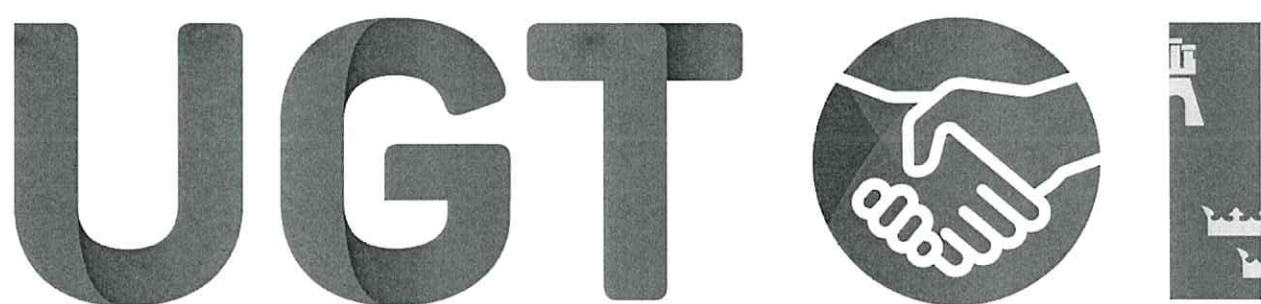


# RESUMEN DE PRENSA



## Región de Murcia

Vicesecretaría general y Secretaría de Comunicación y  
Participación Sindical

Departamento de Comunicación y Redes Sociales

# 20/02/2023

CRÍTICAS UNÁNIMES

El servicio actual del AVE que ofrece Renfe recibe un suspenso por parte de viajeros, empresarios y representantes sociales, que reclaman un tren directo y mejores frecuencias. Rechazan el paso por la estación de Alicante. **J. MARTÍNEZ**

**Germán Teruel**  
Profesor UMU

**«Perdimos la batalla de Cieza y ahora la del AVE»**



El profesor de Derecho Constitucional reclama un AVE directo, como el que trajo al Rey a Murcia. No entiende que Renfe «desaproveche una infraestructura nueva con una oferta insuficiente. Nos han vendido lo que no es».

**Carmen Ayala**  
Pta. de Ashomur

**«El tiempo de trayecto es superior al que debería»**



Carmen Ayala, presidenta de la Asociación de Hoteles y Alojamientos Turísticos (Ashomur), señala que el AVE «no está teniendo un impacto importante en el turismo. Debe consolidarse y aumentar frecuencias».

**Lola García**  
Opositora

**«Se necesitan más trenes directos desde Murcia»**



Lola García salió el viernes de Cartagena en un tren regional para coger el AVE en Murcia. El servicio cree que ha mejorado con respecto al que había antes, pero considera «necesarios más trenes directos a Madrid».

**Rosa Romero**  
Estudiante

**«Hay pocas frecuencias; Renfe debería poner más»**



Para Rosa Romero, el servicio ha mejorado con el AVE, aunque es sincera y piensa que, pese a ello, aún se tarda lo mismo que antes. Cree que hay pocas frecuencias de paso y que Renfe debería poner más.

# Crece la exigencia social de un AVE directo a Madrid y mejores servicios

Cuando se cumplen dos meses, la alta velocidad es una decepción debido a la inadecuada oferta de Renfe; la Región se ha convertido en un apéndice ferroviario de Alicante

**MANUEL BUITRAGO**



MURCIA. El AVE Murcia-Madrid parece una ficción. Se ha convertido en una gran decepción dos meses después de su puesta en servicio. No responde a las expectativas que había generado, la ocupación media de los trenes es baja y son continuas las quejas de los viajeros por los horarios, las frecuencias, el tiempo de viaje, las numerosas paradas y el alto precio del billete. No es el tren que esperaban. De ahí que se acrecienta la reclamación para que Renfe ponga AVE directos que tarden dos horas y media, y que oferte servicios más atractivos en la Región de Murcia, que ha quedado convertida claramente en un apéndice ferroviario de Alicante.

La exigencia ahora es doble, ya que el rechazo que provoca el paso de este AVE por Alicante ha resucitado la reivindicación de la línea de Cieza (entre Murcia y Chinchilla). El Gobierno regional y la patronal Croem piensan batallar por este objetivo. Adif ha empezado a estudiar la electrificación, aunque con el horizonte puesto en el año 2040.

No hay viajero que no cuente alguna 'batalla' personal sobre su periplo en un AVE lento y generalmente caro (si no se logra la oferta promocional de 19 euros,

hay billetes que alcanzan los 110 euros). El malestar crece en paralelo a la exigencia social y empresarial para que el Ministerio de Transportes atienda adecuadamente las necesidades de la Región. «que pierda la segunda batalla» del tren, como apunta el profesor de Derecho Constitucional de la UMU Germán Teruel.

La primera fue el trazado por Alicante para ir a Madrid, que se decidió en tiempos de Aznar y Valcárcel, abandonando la línea directa por Cieza, de la cual se desentendió el Ministerio. El segundo fracaso que se está fraguando es un AVE que no funciona como tal: la mitad de la oferta es un servicio semidirecto Murcia-Madrid que tarda 2 horas y 45 minutos; y la otra mitad son trenes que emplean tres horas y media parando en seis estaciones intermedias (se detiene hasta 30 minutos en la terminal de Alicante). Peor lo tienen los viajeros que se desplazan en un tren lanzadera desde Cartagena a la estación del Carmen, con una hora y cuarto más de trayecto.

El cambio de la estación de Atocha por la de Chamartín, con 15 minutos más de viaje, resta mayor competitividad al llamado AVE

**Los empresarios ven más motivos para reclamar la modernización de la línea de Cieza y muchos echan de menos los 'híbridos'**

**La empresa ferroviaria prevé adaptar su oferta a las necesidades de los viajeros, pero se le está acabando el tiempo debido a la escasa ocupación**

## Horarios servicio AVE Murcia-Madrid

	LMXJVS	DIARIO	DIARIO	LMXJV_D
MADRID-CHAMARTÍN	S		9.15	19.30
MADRID-PUERTA DE ATOCHA	S	6.30		14.25
CUENCA-FERNANDO ZOBEL	S	7.26	-	15.21
ALBACETE-LOS LLANOS	S	8.00	-	15.55
VILLENA	S	8.34	-	16.29
ALICANTE-TERMINAL	LL	8.53		16.48
	S	9.01		16.56
ELCHE	S	9.23	11.32	17.18 21.46
ORIHUELA-MIGUEL HDEZ.	S	9.38	11.47	17.33 22.02
MURCIA DEL CARMEN	LL	9.55	12.12	17.50 22.19
<b>TIEMPO DE RECORRIDO</b>		<b>3.25 h</b>	<b>2.57 h</b>	<b>3.25 h 2.49 h</b>

	S	LMXJV	DIARIO	DIARIO	LMXJV_D
MURCIA DEL CARMEN	S	6.15	6.25	11.50	13.55 19.30
ORIHUELA-MIGUEL HDEZ.	S	6.31	6.41	12.06	14.11 19.46
ELCHE	S	6.46	6.55	12.20	14.25 20.00
ALICANTE-TERMINAL	LL			12.41	20.20
	S			12.55	20.30
VILLENA	S	-	-	13.15	20.50
ALBACETE-LOS LLANOS	S	7.34	-	13.49	21.24
CUENCA-FERNANDO ZOBEL	S	8.08	-	14.23	21.58
MADRID-PUERTA DE ATOCHA	S			15.18	22.53
MADRID-CHAMARTÍN	LL	9.12	9.10		16.40 22.53
<b>TIEMPO DE RECORRIDO</b>		<b>2.57 h</b>	<b>2.45 h</b>	<b>3.28 h</b>	<b>2.45 h 3.23 h</b>

**2.824** plazas diarias en total

**8** frecuencias diarias, 4 por sentido

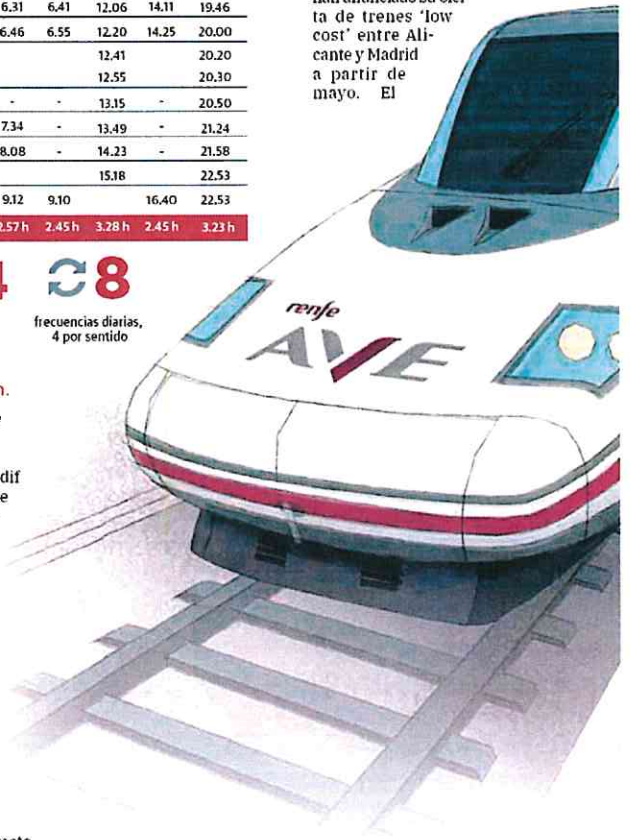
**2.45 min.** Es el mejor tiempo de viaje entre Madrid y Murcia

de Murcia. Esta medida de Adif también afecta a los trenes de Alicante y Valencia, con la diferencia de que aquellos son más competitivos: tardan menos y disponen de más frecuencias diarias: hasta doce por sentido en el caso de Alicante, que además conecta con varias capitales del norte de España.

Renfe no tiene previsto mover ficha en Murcia por ahora. Su idea es esperar varios meses para calibrar cómo evoluciona el tráfico de pasajeros, con la previsión de colocar un AVE directo antes del verano, una vez que la empresa Talgo le entregue una veintena de nuevas máquinas para

la red nacional. La ministra de Transportes y el presidente de Renfe apuntaron que habrá mejoras conforme lo requieran los viajeros, pero esa necesidad ha llegado antes de tiempo a la vista de la oferta actual. Tanto el Gobierno regional (López Miras dijo que no se han cumplido las expectativas) como el presidente de Croem, José María Albarracín, y gran parte del tejido socioeconómico, exigen que sea ya.

**Tampoco 'low cost', por ahora**  
Murcia también se ha quedado de momento al margen de los planes de las operadoras privadas Iryo y Ouigo, que ya han anunciado su oferta de trenes 'low cost' entre Alicante y Madrid a partir de mayo. El



**Roberto Barceló**  
Pte. de Consumur



**«Hacemos 100 kilómetros más pasando por Alicante»**

Para Roberto Barceló, presidente de Consumur, «la decisión que se tomó con el trazado por la Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha es errónea y perjudica. Se hacen 100 kilómetros más (ida y vuelta)», señala.

**Susana Fernández**  
Trabajadora



**«Ahora es más cómodo, pero se tarda demasiado»**

Susana Fernández viaja a la Región de Murcia varias veces al mes por motivos laborales. «Antes iba a Alicante en AVE y me recogía un coche. Ahora es más cómodo, pero se tarda demasiado tiempo».

**Alejandro González**  
Viajero



**«Se tarda menos yendo a Albacete en coche»**

Alejandro Fernández lleva 20 años esperando la llegada de la alta velocidad a Murcia. «No puede ser que ahora nos pongan esta vuelta por todas las paradas. Se tarda menos yendo a Albacete en coche», reclama.

**Piedad Velázquez**  
Jubilada



**«Le llamo 'el lechero' por la cantidad de paradas»**

Piedad Velázquez viaja a Madrid «gracias a que tengo la tarjeta dorada; de lo contrario me resultaría inasumible el precio del billete, además de la vuelta tan absurda que hace por Alicante». Llama al AVE el 'tren lechero'.

**Rafael Fullerat**  
Viajero



**«¿Esto es un tren de alta velocidad de verdad?»**

Rafael Fullerat cuestiona: «¿Por qué hay que entrar a Alicante, con la de trenes que salen de allí? Quitando esa parada, ganaríamos una hora. Se tarda demasiado para ser un AVE». Se pregunta si es un AVE de verdad.

consejero de Fomento, José Ramón Díez de Revenga, considera que hay suficiente demanda en la Región, pero las cifras son frías por ahora: en su primer mes, el AVE transportó una media de 1.000 viajeros diarios entre Murcia y Madrid, el 35% de la oferta total, sin contar los movimientos en las ciudades intermedias. Alicante llena los trenes de Murcia (dos por sentido) que paran en su estación. La primera y última frecuencia del día suelen transportar más viajeros de Murcia.

Muchos echan de menos los trenes híbridos que operaron durante varios años por la línea de Cieza, cambiando de vía en Albacete. Fue un momento 'dulce' en comparación con

**«Nos metieron un gol por Alicante; y esto no es alta velocidad»**

«Desde Croem vamos a exigir la adaptación de la línea de Cieza; aunque no sea para AVE, sí para trenes que circulen a 250 kilómetros por hora. Es la alternativa al gol que nos metieron y que se aceptó en su momento, para que la alta velocidad llegara por Alicante», señala el dirigente empresarial José María Albarracín. «Una vez que hemos comprobado la deficiente oferta que existe por Alicante, vamos a reclamar decididamente el trazado directo con Madrid». Indica que también han exigido a Renfe un AVE directo y mejores frecuencias y horarios, «para facilitar el turismo y la actividad económica de la Región». Apunta que los empresarios usan poco el AVE con Madrid «porque no es competitivo». «Presionamos para que se mejore la oferta porque de lo contrario va a ser un fiasco. Esto no se puede llamar alta velocidad», sostiene Albarracín.



José María Albarracín

el actual. Hacían el viaje Murcia-Madrid en 3 horas y cuarto, y el servicio se completaba además con otros dos trenes Altaria. Es decir, los híbridos eran mejor opción que los AVE actuales. Y muchos quieren volver a aquella situación. Cuando esta línea se reabra al tráfico el año que viene y a expensas de su adaptación, Renfe tendrá que definir los servicios que prestará y no es seguro que regresen los híbridos.

**«El pecado de origen»**

El profesor Germán Teruel incide en que el «pecado de origen» fue perder la modernización de la vía por Cieza. «La realidad es que tenemos una infraestructura nueva de alta velocidad que no ofrece el servicio adecuado. No entiendo que se desaproveche y que Renfe no presente una oferta competitiva. Nos han vendido lo que no es». Germán Teruel reclama



Pasajeros de la línea Cartagena-Murcia-Madrid se disponen a subir al autobús. J. M. RODRIGUEZ / AGM

**Alsa pone autobuses directos desde Cartagena ante la falta de trenes**

La empresa aumenta el número de pasajeros y los domingos por la tarde, dependiendo de la demanda de viajeros, desdobra el servicio

**ANTONIO LÓPEZ**

CARTAGENA. La falta de trenes desde Cartagena a Madrid tiene su reflejo en el número de pasajeros que optan desde hace ya casi un año por el autobús para viajar a Madrid, por cuestiones laborales y educativas. Cada vez son más y, por eso, la empresa Alsa fleta autocares directos desde la ciudad portuaria hasta la capital de España en días en que el número de viajeros sobrepasa el previsto para un solo vehículo.

Eso ocurre sobre todo los domingos por la tarde, cuando muchos trabajadores y estudiantes, la mayoría de ellos, cogen este transporte. Para dar servicio a todos, la concesionaria saca otro autobús directo —el otro hace el trayecto normal, con las paradas previstas—. Ambos salen a las 15.15 horas de la estación de autobuses de Cartagena hasta la Estación del Sur. El que recoge pasajeros a lo largo del recorrido para en Murcia, Albacete, Madrid Estación Sur y en la Terminal 4 del aeropuerto de Barajas.

Además de esta frecuencia, hay cuatro más. La primera es a las 6.45 y la segunda a las 9.45. Ambas tienen las mismas paradas que la anterior. La de las 17 horas recoge viajeros en Murcia, Hellín y Albacete. La última es a las

23.15. Los autobuses tardan en hacer el recorrido entre 5 horas y 20 minutos, la que menos; y 5 horas y 50 minutos, la que más.

**También en Blablacar**

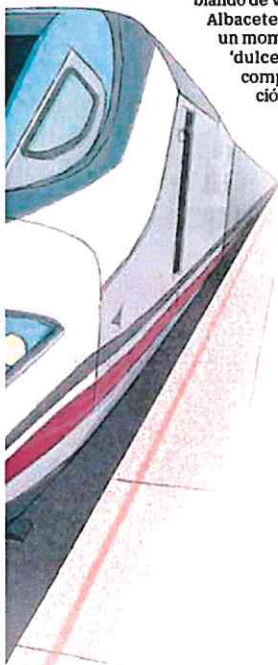
La vía ferroviaria que conecta la ciudad portuaria y la capital del Segura con Albacete por Cieza y Chinchilla está cortada desde marzo del pasado año y una de las formas que tienen los cartageneros de ir a Madrid es esa, aunque otra de las que más tirón está teniendo es compartir coche a través de la aplicación Blablacar. En este caso, son muchos los que eligen esta opción, donde los dueños de los vehículos piden un precio muy similar al del autobús: alrededor de 35 euros. Lo mejor de esta alternativa es que es más rápida que el autocar y el tren.

un tren con Madrid que tarde dos horas y media, como el que trajo al Rey cuando inauguró la línea en diciembre. Sostiene que la oferta de los híbridos era mejor y ve un paso atrás que ahora se tarde casi cuatro horas en algunas frecuencias. A su juicio, habrá viajeros que sigan yendo a Albacete en

coche para coger el AVE. «Sufrimos cuando traemos a profesores y conferenciantes, ya que los horarios y frecuencias no son competitivos. Seguimos gastando un dinero extra para que vengan».

Carmen Ayala, presidenta de la Mesa del Turismo y de la Asociación de Hoteles y Alojamientos

Turísticos de Murcia (Ashomur), señala que el AVE no está teniendo el impacto esperado en el sector. Confía en que el acuerdo de la Comunidad y Renfe para promocionar la Región como destino turístico, con descuentos en hoteles y restaurantes, facilite la llegada de visitantes.



# La economía regional se atrincheró frente al conflicto bélico

Un año después del inicio de la guerra en Ucrania los efectos negativos se focalizan en el coste energético; resisten la actividad empresarial, el empleo y la exportación

ZENÓN GUILLÉN



MURCIA. Nada sale gratis. Y menos una guerra como la desencadenada hace ahora un año por Rusia en Ucrania. De ahí que sus consecuencias negativas se extiendan por toda Europa, más allá de las fronteras próximas. Sobre todo en el terreno económico, cuando el principal actor del conflicto es una potencia estratégica en el suministro energético —gas y petróleo—, y el Estado invadido es uno de los principales graneros del mundo. Así que España y, por ende, la Región de Murcia también han sentido la sacudida, aunque sea de una forma más suave.

De hecho, el balance de daños para el conjunto de la economía, doce meses después del estallido bélico, ha estado muy por debajo de los negros presagios iniciales, principalmente por nuestra limitada dependencia de ambos países, tanto a la hora del aprovisionamiento como de cara a vender los productos y servicios. El último barómetro del Colegio Oficial de Economistas de la Región presentado el pasado mes evidenciaba esa menor incidencia, pese a persistir la incertidumbre por la escalada de precios. Porque la solidez de la actividad empresarial, el mantenimiento del empleo y el fuerte crecimiento de las exportaciones son hechos palpables.

## Cereales, petróleo y gas

Y aunque en los primeros meses hubo una especial tensión, sobre todo ante los problemas de suministros de cereales —principalmente en el sector ganadero, ante las dificultades para la producción de piensos—, debido al bloqueo en la salida de las mercancías desde los puertos ucranianos, poco a poco se pudo equilibrar la situación, además de encontrarse también otros mercados alternativos de abastecimiento. Eso sí, todo ello a un coste mayor que repercutió en la rentabilidad.

Claro que el principal problema acarreado por el conflicto bélico son los impactos energéticos, principalmente porque Rusia es el segundo exportador mundial de petróleo, con una cuota del 11%, así como el primer exportador de gas natural (25%), siendo el continente europeo su principal cliente. Y aunque en ese aspecto España no depende tanto de su suministro, como si sucede en el caso de los países centroeuropeos, es innegable que se ve afectada en cuanto a sobrecostes, al dispararse sus cotizaciones por el desajuste en los mercados.

Una factura final que se eleva para todo el tejido productivo, así como para los ciudadanos de a pie, al incidir en una situación de por sí gravosa debido al encarecimiento global de materias primas que ya se había dejado notar en 2021, y a los cuellos de botella en las cadenas de suministro. Y es que la persistente coyuntura inflacionista se suma como principal factor limitador del crecimiento.

## El dinamismo del consumo

Los principales indicadores macroeconómicos muestran, no obstante, que 2022 se salda en positivo para el territorio murciano. El producto interior bruto (PIB) regional crece un 4,9% (según la última estimación de CaixaBank); la tasa de paro se queda por debajo del 13%; el índice de producción industrial sube un 3,7% (hasta noviembre); y la exportación se dispara un 18,6%, entre otros.

«Hemos resistido a los efectos negativos de la guerra, principalmente, por el fuerte repunte que ha tenido el turismo, el dinamismo del consumo privado y el buen comportamiento que ha tenido el mercado laboral», destaca Patrio Rosas, director del Servicio de



Un buque transporta toneladas de maíz, en agosto, desde el puerto ucraniano de Chornomorsk. o. GIMANOV / AFP

## EVOLUCIÓN DE INDICADORES EN LA REGIÓN DE MURCIA

PIB	+4,9%	IPC	+6,3%
Tasa de paro	12,9%	Consumo familiar	+1%
Exportaciones	+18,6%	Producción industrial	+3,7%

Estudios Económicos (SEE) de la corporación colegial. También BBVA Research estimó un crecimiento del 1% en el consumo privado en el conjunto del país. Una tasa modesta y rebajada pero positiva dentro de este contexto.

La inflación continúa, en cualquier caso, como el principal lastre para la Región de Murcia, ya que se mantiene en unos niveles muy elevados y superiores a la media nacional. El último Índice de Precios de Consumo (IPC) de

enero alcanzó una tasa de variación interanual del 6,3%, la misma que a cierre del pasado año, frente al 5,9% nacional, según el Instituto Nacional de Estadística. Al mismo tiempo, el dato de inflación subyacente (8%) es superior al nacional y está también en máximos históricos. Una realidad que se convierte en un lastre evidente que frena la capacidad de consumo de los hogares, más allá de que el gasto de los murcianos también ha resistido mejor de lo esperado.

La persistente inflación, que ya empezó con la pandemia por la crisis de oferta y demanda, es el factor más amenazante

No se puede obviar que «algunos de los efectos que se producen ahora provienen de la pandemia, que nos dejó una crisis de oferta y demanda sin precedentes, con un encarecimiento de los precios», advierte Rosas. Por lo que habrá que comprobar si las tasas altas de inflación persisten, y provocan «un menor dinamismo en el consumo de las familias, que hasta ahora se ha amortiguado con los ahorros acumulados durante los años anteriores».

El responsable del servicio de estudios del Colegio de Economistas subraya, asimismo, «el crecimiento más que aceptable del PIB en la Región», al igual que el extraordinario comportamiento de las exportaciones, que «muestran su fortaleza con un incremento por encima de dos dígitos».

## «Sus repercusiones retrasan la recuperación después de la covid»

Z. G.

MURCIA. «Cuando empezamos a salir de la pandemia de la covid, de finales de 2021, con fuertes crecimientos económicos, llegó la guerra y todo empezó a frenarse, por lo que sus repercusiones retrasan la recuperación», reconoce Patrio Rosas, del Colegio

de Economistas de la Región. Aunque su análisis sobre lo sucedido en estos últimos años busca ir más allá del conflicto bélico. Así, alerta cómo dentro una economía tan globalizada, en la que la producción de algunos componentes y bienes intermedios proceden de un pequeño número de países y donde se ha sufrido tanto en los

flujos comerciales, a lo mejor es necesario «poner, en parte, ese modelo en revisión». Y es que «no podemos depender de pocos proveedores que paralizan nuestras cadenas de producción», insiste.

Por otra parte, el director del Servicio de Estudios Económicos de la institución colegial reivindica una mayor apuesta por el desarrollo industrial regional para capear las crisis. Además, insta «a trabajar en una reorientación del

sector agroalimentario, por lo que hay que apoyarlo más que nunca, con más tecnología e innovación, más economía circular y sostenibilidad». «Porque tenemos que trabajar por un sector industrial fuerte, claro, y moderno e innovador», afirma.

Tampoco se olvida Rosas del potencial del sector turístico, «que tiene un enorme recorrido», aunque «le falta un mejor posicionamiento en los mercados» para poder aportar más riqueza.



Patrio Rosas

# Las empresas venden más que nunca en el extranjero pese a subir precios

La inflación no lastra las exportaciones, que se dispararon un 23%, un factor que también suma para las mejores previsiones de 2023

EDURNE MARTÍNEZ

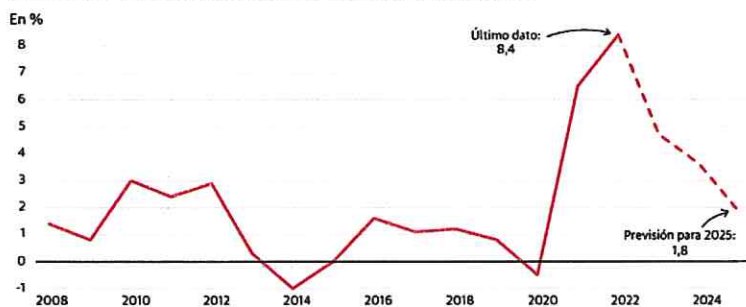
MADRID. La crisis de la inflación en la que está sumida toda Europa ha generado cambios económicos en todos los países, tanto para los ciudadanos como para el tejido empresarial. Las empresas españolas consiguieron así vender más que nunca en el extranjero, con un importe total de exportaciones de más de 389.200 millones en 2022, un 23% más que el año anterior y récord de la serie histórica al superar en 100.000 millones el dato de 2019, antes de la pandemia.

Según las cifras publicadas esta semana por el Ministerio de Industria y Comercio, los productos que más se exportaron fueron sobre todo químicos, bienes de equipo, productos de alimentación y automóviles. Y se vendieron más pese a hacerlo más caro. Así, del 23% de incremento de las exportaciones, un 4% se explica por volumen (más unidades vendidas), pero el 18,5% restante, por precio. Incluso eliminando los productos energéticos exportados (que este año por la guerra de Ucrania han subido mucho su coste), los no energéticos han visto subir sus precios casi un 16% respecto a 2021.

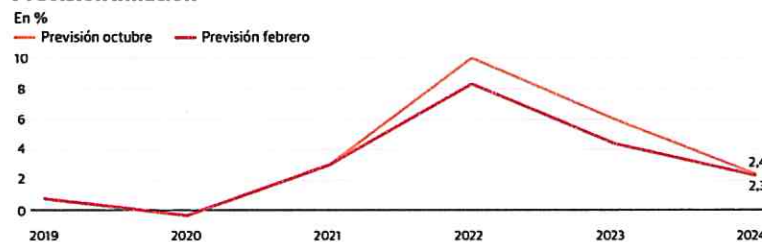
«La gran mayoría de las empresas exportadoras han sido capaces de colocar sus productos a precios más elevados para compensar el aumento de costes y no ver resentida su capacidad económica», aseguró tras la presentación de los datos Xiana Méndez, secretaria de Estado de Comercio. Aun así, dos de cada cinco empresas aseguran haber visto «apretados» sus márgenes de beneficios en sus exportaciones debido a la inflación, según una encuesta del ministerio. Pese al contexto de crisis internacional, las empresas españolas «han conseguido adaptarse y mantener su cuota de mercado en el extranjero», indicó Méndez.

Los empresarios están satisfechos con el «buen comportamiento» de las exportaciones pese a las «enormes dificultades que sufrió la economía mundial» en 2022. Antonio Bonet, presidente del Club de Exportadores e Inversores Españoles, explica a LA VERDAD que las exportaciones crecieron porque las empresas «están consiguiendo aumentar los precios y llegar a un récord de ventas».

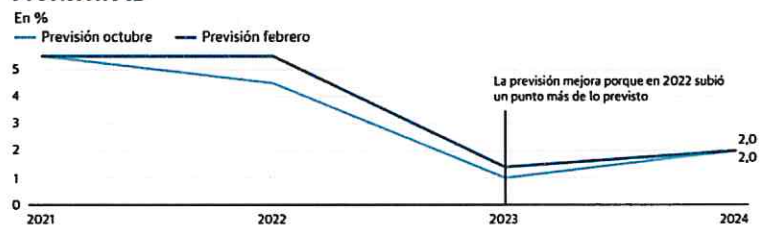
## Evolución de la inflación desde la crisis de 2008



## Previsión inflación



## Previsión PIB



Fuente: INE y Banco de España

GRÁFICO R.C.

¿Dónde exportan las empresas españolas? Sobre todo a la Unión Europea, el 63% del total, y dentro de la UE, en especial a Francia. El país vecino compró en 2022 un total de 60.000 millones de euros en productos españoles, un 15% del total de las exportaciones españolas y un 19% más

que en 2021. Para hacerse una idea de la magnitud, estos 60.000 millones son prácticamente la misma cantidad que las compras de todo el continente americano y africano juntos. Le siguen las ventas a Portugal (32.000 millones, un 29% más) y a Italia (31.500 millones, un 18,5% más).

## EL DATO

### ELEVADA INFLACIÓN

En 2022 los productos se vendieron un 18,5% más caros que en 2021 a los mercados internacionales

## Fernando Fernández, al Banco de España a propuesta del PP

### COLPISA

MADRID. El PP ha propuesto al doctor en Economía Fernando Fernández Méndez de Andrés para ocupar el puesto de consejero del Banco de España que había quedado vacante de forma repentina tras la dimisión de Antonio Cabrales la pasada semana,

quien precisamente era el nombre que la formación conservadora había negociado con el Ejecutivo en primer lugar. Su nombramiento, según fuentes gubernamentales, se producirá salvo imprevistos en el Consejo de Ministros de mañana.

Los populares han buscado esta vez un perfil eminentemen-

te técnico y que en sus postulados económicos se mueve más en el liberalismo. También se ha dedicado parcialmente a la docencia y ha sido consultor internacional en temas macroeconómicos, regulatorios y financieros, si bien el puesto más destacado en su trayectoria fue el de economista principal del Fondo Monetario Internacional (FMI) entre 1991 y 1996.

Sustituirá como consejero a Fernando Eguidazu (nombrado también a propuesta del PP), cuyo mandato había vencido ya. El eco-

Hay que tener en cuenta que las empresas españolas han vendido más en un año marcado por la guerra, lo que inevitablemente ha recortado las exportaciones a Ucrania y Rusia, y han tenido que redistribuir sus ventas a otros. En concreto, las ventas a Rusia cayeron un 42% en 2022.

## El mayor condicionante

La inflación será el mayor condicionante para las empresas y ciudadanos en 2023, pero la economía cerrará el año mejor de lo previsto hace unos meses. Así lo pronosticó la semana pasada la propia Comisión Europea, que descartó la recesión a nivel europeo y en España, y vaticinó que nuestro país crecerá un 1,4% en 2023, cuatro décimas más que en sus previsiones de otoño.

El comisario europeo de Economía, Paolo Gentiloni, explicó que la economía española ha resistido «relativamente bien los choques negativos desencadenados por la guerra» al crecer un 5,5% en 2022, un punto más de lo que se había calculado. El turismo fue la palanca sobre la que se asentó esta intensa recuperación, y lo seguirá siendo en 2023 y 2024, para cuando prevén un crecimiento del 2% del PIB.

Y el Banco de España también ha querido actualizar sus cálculos. El director de Estadística del organismo, Ángel Gavilán, indicó en una conferencia ante el Consejo Económico y Social que la entidad va a revisar al alza su previsión del PIB para 2023, aproximadamente tres décimas, hasta el 1,6%. Además, la inflación media caerá 0,15 puntos a la baja, según sus cálculos, hasta cerrar el año en el 4,7% «si la rebaja del IVA de los alimentos se traslada completamente a su precio».

Pese a estas buenas noticias, Gavilán dejó claro que la mejora de las previsiones no es tanto por las buenas expectativas sino por un ajuste mecánico tras la última información del INE del primer y segundo trimestre de 2022 (dos y ocho décimas al alza, respectivamente), así como un avance mejor de lo previsto en el cuarto (0,2%). Los expertos advierten: España tendrá que lidiar con un nivel de déficit y deuda muy alto que puede lastrar la recuperación pese al impacto positivo de los fondos europeos.

ANA GARCÍA

■ Los centros de salud que superen los cuatro días de espera para dar cita a los pacientes con médicos de familia y pediatras podrán poner en marcha consultas en horario de tarde.

Esta es una de las medidas de mayor peso para mejorar la asistencia a los usuarios en Atención Primaria y descargar de trabajo a médicos, enfermeras y demás profesionales de centros de salud y consultorios que están a punto de ponerse en marcha. La Consejería de Salud está ultimando en estos días algunos de los principales acuerdos con los que logró frenar el pasado mes de noviembre las protestas anunciadas por los sindicatos sanitarios ante el colapso del primer nivel asistencial y con un invierno que ya se planteaba complicado.

El acuerdo sólo lo firmaron en aquel momento el Sindicato Médico Cesm y el de Enfermería Satse y obligó a rehacer el Presupuesto de la Comunidad de 2023 para incluir los nuevos capítulos de gastos.

Consultas en horario de tarde, limitación de pacientes en la agenda diaria y más profesionales para reforzar las plantillas son algunos de los acuerdos que están terminando de 'cocerse' entre Ronda de Levante y Habitamia.

Esta semana se han modificado las instrucciones sobre cómo se pondrán en marcha los módulos de tardes en Primaria, ya que «había que perfilar algunos flecos», indican fuentes sanitarias a La Opinión, por lo que «esperamos que en los próximos días esté terminado y se ofrezca ya a aquellos centros de salud con más problemas».

El planteamiento será que los centros en los que los pacientes tengan una demora de más de cuatro días para coger cita puedan pedir la puesta en marcha de consultas de tardes.

Esta próxima semana también se limitarán las agendas de los médicos de familia a un máximo de 30 pacientes diarios, que llegarán hasta los 35 al incluir cinco casos de atenciones de urgencia (actualmente muchos facultativos llegan a ver a entre 40 y 50 usuarios cada día), mientras que para los pediatras el máximo será de 20 niños diarios en atención presencial.

La presidenta del Sindicato Médico de Murcia, María José Campillo, se muestra «contenta» por ver cómo se están perfilando los acuerdos y su «inminente» entrada en vigor. Aunque reconoce que no será posible que se aplique de forma generalizada en toda la Región.

En el caso de la limitación de las agendas diarias a un máximo de 35 pacientes, el proyecto pilo-



Reunión del equipo del Sindicato Médico Cesm Región de Murcia esta semana para valorar el cumplimiento de los acuerdos.

CESM MURCIA

## Los centros de salud con más de cuatro días de espera podrán abrir consultas de tarde

► La Consejería de Salud da los últimos pasos para poner en marcha las mejoras en Atención Primaria que acordó con los sindicatos Cesm y Satse a finales de 2022 para frenar las protestas

to se llevará a cabo en 15 centros de salud, entre los que se han elegido aquellos en los que los facultativos tienen menor cupo de tarjetas sanitarias (un total de 1.250) para facilitar la atención a los pacientes con los que se supera la cifra máxima.

Preguntada sobre cómo se atenderá a los pacientes número 36 o 37, Campillo explica que se valorará cada caso. «Si la atención no es una urgencia se le dará cita para otro día, mientras que si realmente necesita ser visto será el coordinador el que se encargue de derivarlo a otro profesional que pueda atenderlo», apunta.

No obstante, señala que «tampoco se será tajante con la cifra, si se supera el cupo en uno o dos

usuarios no habrá ningún problema».

Otro de los acuerdos que ya está en vigor desde el pasado 1 de enero es el reconocimiento de los coordinadores de los centros de salud como jefes de servicio, con el mismo nivel que los responsables de hospital.

La limitación de agendas a 35 pacientes diarios se pondrá en marcha de forma piloto esta próxima semana

El vicesecretario de Satse, Pablo Fernández, también sostiene que se están manteniendo reuniones con la Consejería de Salud para ir perfilando los detalles. «Estamos en ello», dice, mientras que recuerda que esta pasada semana se publicaba en el Born (Boletín Oficial de la Región de Murcia) el acuerdo del Consejo de Gobierno y «ahora vamos reuniéndonos en grupos de trabajo».

Los enfermeros tienen pendiente una reunión esta próxima semana para ver cómo se organiza el solape de horario en los cambios de turno, tiempo de más que trabajan estos profesionales y que hasta ahora no se contabiliza en su jornada laboral. «Tenemos que identificar qué turnos hacen este

horario extra para dar el relevo a los compañeros que entran y regularlo», explica Fernández.

Desde la Consejería de Salud explican que se está trabajando «coordinadamente con los sindicatos» con reuniones periódicas «para implantar de forma progresiva todos los puntos recogidos en el acuerdo que se alcanzó el 25 de noviembre». Apuntan a que algunos de los acuerdos entraron en vigor con la Ley de Presupuestos, a partir del 1 de enero, como la subida del complemento de destino de coordinadores médicos o el importe que se abona por la sustitución de personal sanitario de los equipos de Primaria por personal del mismo equipo en el mismo horario asignado.