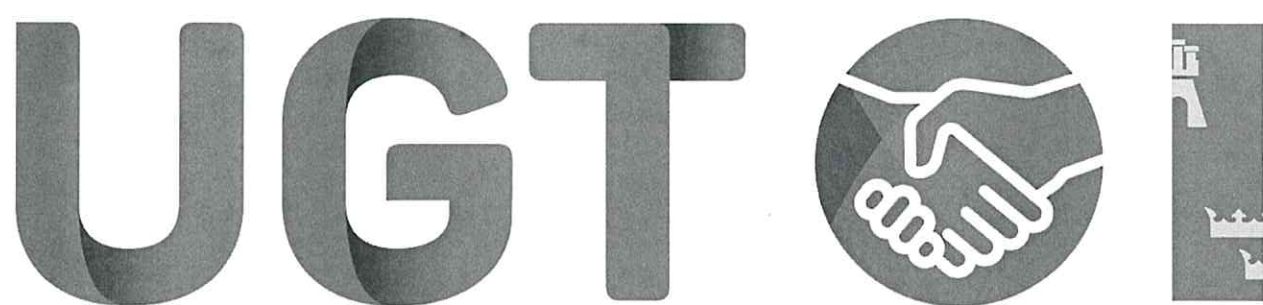


# RESUMEN DE PRENSA



## Región de Murcia

Vicesecretaría general y Secretaría de Comunicación y  
Participación Sindical

Departamento de Comunicación y Redes Sociales

# 15/07/2023

# La CHS culmina el reparto del agua desalada de Torrevieja a los regantes del Trasvase

Con los 80 hm<sup>3</sup> anuales intentará paliar el recorte del Tajo-Segura y el cierre de acuíferos; se podrán firmar los nuevos convenios con la tarifa subvencionada

M. BUITRAGO

MURCIA. La Confederación Hidrográfica del Segura culmina el proceso concesional que permite repartir un total de 80 hectómetros cúbicos anuales de agua de la desaladora de Torrevieja entre las comunidades de regantes de las zonas del Trasvase Tajo-Segura, informó ayer el Ministerio para la Transición Ecológica. Dicho proceso, cuya resolución era muy esperada por los regantes, se inició en el año 2019 y es un trámite imprescindible para que se puedan firmar en septiembre los nuevos convenios con Acumued con una tarifa subvencionada por un periodo máximo de diez años. Hasta ahora están utilizando autorizaciones provisionales.

Estas concesiones se adjudican en plena campaña electoral, con vistas a que los contratos se puedan firmar en septiembre, como estaba previsto. Según el Ministerio, estos recursos adicionales «incrementarán la garantía de los regantes vinculados al Trasvase de las provincias de Alicante, Murcia y Almería, ya que el agua procedente de la desaladora de Torrevieja complementará los recursos que reciben del Trasvase».

El uso del agua desalinizada también reducirá en parte los volúmenes extraídos de los acuíferos y con ello la sobreexplotación que sufren buena parte de las aguas subterráneas de la zona regable del Trasvase, declaradas en riesgo de no alcanzar el buen estado cuantitativo, añade el comunicado oficial.

## Subvención temporal

«El uso del agua desalada como recurso esencial y complementario del Trasvase Tajo-Segura es una medida de adaptación al cambio climático que está possibilitando en épocas de sequía hidrológica, como la actual, minimizar las afecciones al regadío, mitigando los impactos socioeconómicos y ambientales de la sequía sobre los territorios», apunta el departamento de Teresa Ribera. Indica que el plan de ampliaciones y de ejecución de plantas fotovoltaicas asociadas a las desaladoras garantiza, por



Instalaciones de la desaladora de Torrevieja. NACHO GARCÍA / AGH

## El Ministerio incide en que el agua desalada es «complementaria» a la del acueducto y una respuesta al cambio climático

lo demás, unas tarifas adecuadas para el uso agrícola.

En concreto y hasta que finalice la instalación de las plantas fotovoltaicas para abaratar el precio de la energía, la Dirección General del Agua del Ministerio ha establecido un plan de apoyo financiero con una tarifa de 0,327 euros/m<sup>3</sup> en los puntos de entrega para regadío de la red de distribución de esta desaladora, por la que se implanta la excepción temporal y parcial al principio de recuperación de costes.

La CHS pondrá en marcha en

breve dos nuevos procedimientos concesionales para distribuir los 25 hectómetros adicionales asignados a los regadíos vinculados al Trasvase de las desaladoras de Águilas y Valdelelencico.

La CHS inició el proceso de las concesiones de Torrevieja en septiembre de 2019 y, a petición del Sindicato de Regantes, se prorrogó el plazo hasta marzo de 2020. El organismo de cuenca recibió peticiones que sumaban 167 hectómetros, más del doble del volumen ofertado.

El Consejo de Administración de Acumued tiene previsto aprobar el convenio con los regantes en la última semana de julio. Los contratos se firmarán en septiembre, aunque no se descarta que se pueda retrasar en función del resultado de las urnas. El Scrats considera que no existe ningún motivo para que haya retraso.

## Lucas Jiménez: «Nada nuevo bajo el sol»

El presidente de los regantes del Trasvase, Lucas Jiménez, sostiene que los caudales adicionales de la desaladora de Torrevieja que ofrece el Ministerio no representan una novedad, ya que su producción está en marcha desde hace cuatro años. Parte de esos 80 hm<sup>3</sup> ya se están consumiendo a través de una auto-

rización provisional de la CHS. Ante el anuncio de que ha culminado la tramitación de las concesiones, señala que «no hay nada nuevo bajo el sol». «Estaba previsto que así ocurriera. Se abre un plazo de dos meses para firmar los convenios con Acumued». El Sindicato Central de Regantes podrá reasignar algunos volúmenes entre sus comunidades. Jiménez insiste en que la desalación no cubre el recorte que sufrirá el Trasvase.

# La polémica sobre el peaje en las autovías devuelve la inquietud a los transportistas

Un estudio de Ineco de 2018 señaló que habría 15 puntos de pago en la Región; los camiones abonarían entre 1.224 y 4.608 euros al año y los turismos, de 65 a 187

M. BUITRAGO

MURCIA. El sector regional del transporte por carretera (Froet), uno de los más importantes a nivel nacional, se encuentra a la «expectativa» a raíz de la polémica en torno al peaje en las autovías. «No sabemos qué está pasando», indicó el secretario general de Froet, Manuel Perezcarro, debido a las declaraciones del director general de Tráfico, Pere Navarro, de que habrá peaje el año que viene «por imposición de Bruselas». Unas manifestaciones que luego fueron desmentidas por la ministra de Transportes, aunque tal medida viene recogida en el Plan de Recuperación que el Gobierno central envió a las autoridades europeas.

Perezcarro recordó que el sector se opone frontalmente al peaje en las autovías y se remitió al compromiso del Gobierno de que no adoptaría ninguna medida sin contar con este colectivo «No sabemos si existe o no ese compromiso con la UE; y tampoco si la medida va a entrar en vigor el año que viene, lo cual sería imposible porque antes habría que crear la infraestructura y el sistema de cobro, que lleva su tiempo». Recalcó que el peaje sería «un disparate», temiendo que al final sean los camiones los que paguen la política de descarbonización y mantenimiento de la red, y no todos los usuarios. Perezcarro advirtió de que sería inasumible pagar 10 o 15 céntimos por kilómetro para trayectos de 900 kilómetros hasta la frontera francesa, como se planteó hace dos años.

de 2,8 para camiones, de promedio. Estudió por autonomías el volumen de tráfico que podría verse afectado y de los puntos de control y pago de peaje. En la Región de Murcia, hizo una estimación de 235.000 vehículos diarios de los que 210.000 eran ligeros.

Sobre esta base, habría una repercusión anual de entre 65 y 187 euros por vehículo; y de 1.224 y 4.608 euros para los camiones. La variación dependía de si se pretendía financiar el nivel actual o el nivel óptimo de mantenimiento de las carreteras de alta capacidad. Influyó asimismo la relación del peaje entre los diferentes tipos de vehículos. Es decir, si existe una proporción de 1,7 a 1 entre turismos y camiones, o de 3 a 1.

## Red estatal y autonómica

A mediados de 2021, el Gobierno central barajó aplicar entre 1 y 2 céntimos por kilómetro para los vehículos ligeros, que consideró un «peaje blando». La medida, que tenía un grado de aceptación social «muy bajo», quedó aparcada. El estudio realizado por Ineco analizó en la Región de Murcia quince posibles puntos de control de pago, con una distancia de 50 kilómetros, 8 de ellos de la red autonómica, siempre que el Gobierno regional accediera a implantarlos.

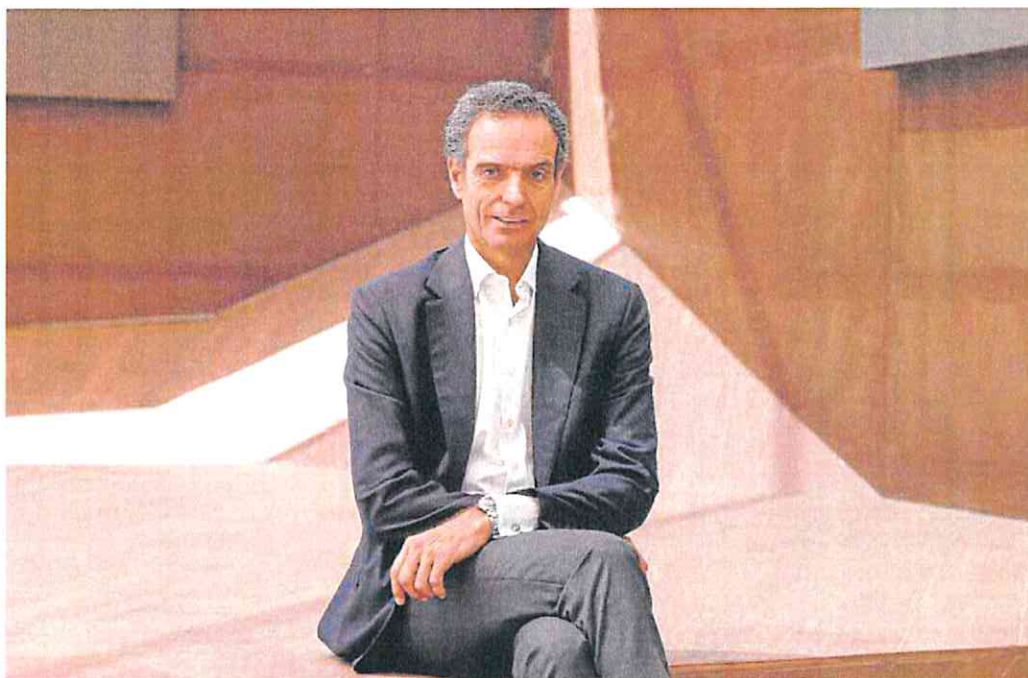
Ante los diferentes sistemas de pago, principalmente la viñeta y los pórticos o postes (incluso una mezcla de ambos), la consultora propuso el segundo modelo. La viñeta, más rápida de aplicar, implica que el usuario pague un sello durante un tiempo, use o no las autovías; mientras que el segundo grava directamente a quien utilice los tramos tarifados. El principal inconveniente del sistema de arcos o pórticos es que su implantación resultaría muy compleja y costosa.

El candidato del PP al Senado, Francisco Bernabé, denunció ayer «la imposición, por parte del Gobierno de Sánchez, de peajes en las autovías españolas en 2024». «El Gobierno de España aprobó el Plan de Recuperación, que incluye este impuesto, a cambio de fondos europeos tras la covid». Dijo que Sánchez «le negó a Feijóo la imposición de esta tasa, pero el director general de Tráfico afirmó que los peajes serán una realidad».

Los impuestos al transporte son suficientes para mantener las autovías sin peajes, cree el sector del autobús ECONOMÍA P38

# «Los impuestos al transporte son más que suficientes para mantener las autovías sin peajes»

Rafael Barbadillo Presidente de la Confederación de Transporte en Autobús (Confebus)



Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebus), antes de la entrevista. VIRGINIA CARRASCO

Sostiene que la UE no obliga al pago por uso de las carreteras, pero que España se comprometió y espera que el transporte público quede exento si se aplica

## EDURNE MARTÍNEZ

MADRID. La polémica de la imposición de peajes en las autovías, que el director de la DGT, Pere Navarro, ha sacado a la luz esta semana en plena campaña electoral, también afectaría a los medios de transporte como el autobús, precisamente el que más usuarios mueve: unos 220 millones de viajeros al año. Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebus) aclara que el pago por uso fue un compromiso del Gobierno con Bruselas al que Europa «no obliga» y que solo con la recaudación por el impuesto de hidrocarburos (12.000 millones) sería «más que suficiente» para mantener esas infraestructuras. ¿Cómo ha evolucionado el sector desde la pandemia? -Tras el confinamiento la remon- tada fue muy lenta porque la gen-

te tenía miedo del transporte público y de las aglomeraciones. Fue el verano pasado cuando empezó ya un movimiento más importante de viajeros y lo que muchos ya denominan 'el efecto champán'. Ya estamos en torno a un 10% por encima de los volúmenes de pasajeros que teníamos en 2019. Aunque es verdad que con las ayudas de este año al transporte público -con descuentos del 50% en los precios de algunos trayectos y la gratuidad de otros- la demanda está un poco dopada.

-La pandemia redujo el número de autobuses y de conductores. ¿Hay falta de profesionales en este momento?

-Ya se tenía un problema de falta de conductores antes de la pandemia, la covid lo tapó porque cayó mucho la demanda y los que estaban en ERTE se buscaron la vida en otro sector como el de las mercancías. Después muchos ya no volvieron a nuestro sector y además como ahora la demanda está tirando tanto hacen falta más de los que había.

-¿Quién es el mayor competidor del autobús, el tren o el coche particular?

-Somos complementarios y cada uno tiene su utilidad. La función

del autobús es que llegamos donde no llega nadie. Hay que tratar de captar viajeros del vehículo privado, pero no estamos en eso. La gente tiene que venir a nosotros por economía y comodidad. El tren tiene su función y nosotros con el AVE no podemos competir; donde competimos es en precio, más económico que el autobús no hay nada.

-¿La bajada de precios de la alta velocidad por la competencia está perjudicando al autobús?

-Están desplomando precios y se están matando por coger cuota de mercado. Los operadores piden que se bajen los cánones de Adif porque el negocio no es sostenible. Están perdiendo dinero y a nosotros nos expulsan del mercado porque el producto es imbatible. Ganábamos en precio, pero si se meten ahí no hay nada que hacer. Pero es una política de corto plazo, llegará un momento que esos precios se normalicen y el autobús vuelva a tener su hueco. Ahora en muchos casos funcionamos de rebosadero del tren: si no quedan billetes me paso al autobús.

-¿Las futuras autovías de peaje incrementarán el precio de los billetes de autobús?

-En el tema de los peajes, Euro-

pa no obliga a los Estados miembros a ponerlos. El Gobierno adquirió en el Plan de Transformación ese compromiso, pero algunos compromisos los está cumpliendo y otros menos, el nuevo Gobierno veremos lo que hace. También es cierto que la recaudación actual por el Impuesto de Hidrocarburos es más que suficiente para el mantenimiento de toda la infraestructura. Solo del sector profesional (autobuses y

## COMPETIDORES

**Se puede competir en precio con la alta velocidad: «No hay nada más barato que el autobús»**

## 'BOOM' DE VENTAS

**«Ya estamos en niveles de 2019, pero las bonificaciones al sector tienen dopada la demanda»**

camiones) por hidrocarburos se recaudan más de 10.000 millones al año, que es más que todo el presupuesto inversor del Ministerio de Transportes. Al mantenimiento de carreteras se destinan unos 1.200 millones al año, hay dinero más que suficiente. Si se impone la tasa por uso, entendemos que al transporte público no se le debería de poner, el autobús debería quedar fuera.

-¿Las bonificaciones deberían extenderse al año que viene?

-Se está hablando más que nunca de transporte público, ha sido una política que ha marcado un antes y un después. Es muy positiva porque ayuda al viajero directamente, a su bolsillo. Y a nosotros también porque la demanda está aumentando mucho. Ahora, algunas medidas como la gratuidad de algunos trayectos no nos parece la mejor política porque lo gratis no se valora, algo de coste tiene que tener para que se respete. Pero la política de bonificaciones es positiva. Deberían quedarse de alguna forma en el futuro porque la gente ha reaccionado y se está subiendo más al transporte público. Además habría que pensar qué pasará cuando se revierta esta medida, no se puede llegar al 1 de enero y que el transporte suba un 50%.

-También ha habido bonificaciones al carburante, aunque se han ido reduciendo. ¿Tendrían que extenderse?

-Con la crisis energética que ha habido, algo había que hacer. Es muy difícil la transferencia de costes a precios, sobre todo porque en muchos casos son contratos con la Administración, pero había que buscar la viabilidad del sector. Ha sido una ayuda muy positiva aunque descompensada porque los vehículos de gas no estaban bonificados. Es normal que terminen porque el precio ya se ha normalizado.

-¿La capilaridad del autobús es lo que hay que promocionar?

-Se están potenciando los tráfic intermedios. El autobús es básico para toda la España rural, en muchos casos es su único medio de transporte público.

-¿Qué esfuerzos medioambientales está haciendo el sector?

-Se está haciendo mucho por la descarbonización, cambiando flotas, metiendo hidrógeno, gas natural... El viajero lo valora y la pandemia ha acelerado el proceso. Pero incluso los autobuses diésel tienen un motor de última generación y emiten un 90% menos que los vehículos de hace diez años. La electrificación es el mayor reto del sector desde la aparición del motor de combustión porque supone adaptar toda la infraestructura de la empresa.

BOLSAS

<b>IBEX35</b> 9.438,30	<b>-0,43%</b>	<b>DOW JONES</b> 34.520,00	<b>0,36%</b>	<b>EUROSTOXX</b> 4.400,11	<b>0,19%</b>	<b>NASDAQ</b> 14.154,40	<b>0,11%</b>	<b>FTSE 100</b> 7.434,50	<b>-0,08%</b>	<b>DAX 40</b> 16.105,07	<b>-0,22%</b>
---------------------------	---------------	-------------------------------	--------------	------------------------------	--------------	----------------------------	--------------	-----------------------------	---------------	----------------------------	---------------

IBEX 35

Títulos	Cierre	DIF.	Ret. 23
ACCIONA	138,250	-0,32	-19,58
ACCIONA ENERGIA	28,920	0,56	-19,98
ACERINOX	10,065	-1,71	9,12
ACS	29,760	-0,73	11,17
AENA	141,050	-1,88	20,25
AMADEUS	65,940	-0,87	35,82
ARCELORMITTAL	24,925	-1,07	1,36
B. SABADELL	1,121	-0,80	27,21
B. SANTANDER	3,461	-0,86	23,48
BAIKINTER	6,092	-2,96	-2,81
BBVA	7,080	-0,17	25,67
CAIXABANK	3,800	-0,29	3,49
CELLNEX	37,580	0,40	21,54
ENAGAS	15,975	-0,22	2,90
ENDESA	19,640	-0,30	11,37
FERROVIAL	29,110	1,50	18,96
FLUIDRA	17,100	-8,80	17,77
GRIFOLS	12,440	-0,60	15,51

Títulos	Cierre	DIF.	Ret. 23
IAG	1,805	-1,31	29,81
IDE HIDROLA	11,315	-0,31	3,52
IDITEX	35,040	0,60	41,01
INDRA	12,110	0,25	13,21
INIA COLONIAL	5,460	-1,44	-9,15
LOGISTA	25,040	0,81	6,10
MAPFRE	1,781	-1,11	-1,60
MELIA HOTELS	6,540	0,31	42,86
MERLIN PROP.	8,205	-0,18	-6,50
NATURGY	26,860	0,07	10,49
RED ELECTRICA	15,060	-0,56	-7,38
REPSOL	12,635	-3,03	-14,92
ROVI	40,140	3,67	11,31
SACYR	3,042	-0,91	17,00
SOLARIA	13,535	-2,42	-20,94
TELEFONICA	3,654	-0,05	7,95
UNICAJA	0,974	-1,22	-5,53

Evolución del IBEX 35



INDICES MUNDIALES

Títulos	Cierre	DIF.	Ret. 23
SRP500	4.513,90	0,09	18,55
TOKIO	32.391,20	-0,09	24,13
PARIS	7.374,54	0,06	13,91
MILAN	28.663,30	-0,39	20,91
LISBOA	5.987,17	-0,49	4,56
ZURICH	11.112,50	0,82	3,52
MOSCÚ	1.014,60	0,60	4,53
BRASIL	11.870,00	-0,47	-89,18
ARGENTINA	440.840,10	-2,28	119,21
MÉXICO	53.857,10	-0,71	10,09
COLOMBIA	1.172,90	-0,04	-8,80
CHILE	6.104,40	0,70	16,00
PERÚ	22.650,80	0,41	6,33
HONG KONG	19.413,78	0,33	-1,86
CHINA	3.237,70	0,04	4,81



La vicepresidenta Nadia Calviño y su homóloga de Luxemburgo, Yuriko Backes, ayer en el Ecofin. EFE

## Bruselas confía en que España cierre el pacto fiscal antes de fin de año

Calviño tratará de salvar las reticencias de Alemania para sacar adelante su ambiciosa agenda tras cuatro años de relajación del déficit

OLATZ HERNÁNDEZ

BRUSELAS. La reforma para las reglas fiscales ha pasado a manos de la presidencia española del Consejo de la Unión Europea, que trata de avanzar los trabajos para lograr un acuerdo entre los 27 lo antes posible. La vicepresidenta económica, Nadia Calviño, presentó ayer a los ministros de finanzas de la UE sus cuatro líneas de trabajo y la Comisión confía en que el pacto llegará antes de fin de año.

«Resulta esencial que la reforma mantenga el equilibrio. Confío en la presidencia española y

soy optimista, pero las elecciones generales podrían traer ciertas complicaciones técnicas», reconoció ayer el comisario de Economía, Paolo Gentiloni. La revisión del marco fiscal es un asunto «urgente» para Bruselas, tras cuatro años en los que estas reglas han permanecido suspendidas por la pandemia y a la guerra en Ucrania.

España espera lograr consenso en «cuatro pilares clave», entre los que destaca el margen que tendrán las instituciones comunitarias para aplicar las nuevas reglas fiscales. También será importante decidir los parámetros de reducción de deuda y déficit, una de las cuestiones más polémicas y que preocupa especialmente a Alemania, que pide al menos un recorte anual del 1% del PIB. El nuevo marco normativo deberá permitir, además, las inversiones y reformas ne-

cesarias, así como recoger mecanismos para asegurar que todos los Estados miembros cumplan lo pactado.

La propuesta inicial del Ejecutivo europeo incluye un ajuste mínimo anual del 0,5% del PIB para los países con deuda y déficit públicos excesivos. Al mismo tiempo, abrirá la puerta a que sean los propios Gobiernos nacionales los que negocien sus planes de reducción con Bruselas, para asegurar el crecimiento económico.

En paralelo, la presidencia española de la UE negociará el fondo de ayuda macrofinanciera a Ucrania, por valor de 50.000 millones de euros. Aquí también deberá sortear las reticencias de Berlín, que ayer cuestionó que los países deban aumentar sus aportaciones al presupuesto en un momento en el que se debe controlar el gasto público.

## La compra de casas cae otro 6,4% en mayo y suma cuatro meses de descensos

En plena escalada del euribor el frenazo se nota sobre todo en las viviendas de segunda mano, cuyas ventas se hundieron un 8,6%

CLARA ALBA

MADRID. La aspiración de muchas familias de comprar una vivienda es más difícil de cumplir cada día que pasa. Con el euribor subiendo sin descanso –ya rebasa el 4%– y unos bancos cada vez más exigentes a la hora de conceder préstamos, las compraventas de casas cayeron en mayo otro 6,4% respecto al mismo mes de 2022. Y ya van cuatro consecutivos de descensos, tras ceder un 8,1% en abril, un 5,7% en marzo y un 6,3% en febrero.

En total se vendieron 56.137 viviendas en el quinto mes del ejercicio, según los datos de transacciones de derechos de la propiedad publicados el viernes por el INE. «El enfriamiento del sector es una realidad evidente», indica Ferran Font, director del servicio de estudios del portal inmobiliario Pisos.com. «Si analizamos la tendencia de los últimos doce meses acumulados, los datos ya se encuentran por debajo de las 640.000 y caen más del 4%», apunta.

Las estadísticas confirman además el sorprendente giro en la tipología de viviendas que se venden, con una caída del 8,6% en las de segunda mano, que ya enganchan cuatro meses de descensos pese a los menores precios que suelen presentar estos

inmuebles. Por contra, la compraventa de vivienda nueva creció un 4,1% en mayo, el primer aumento registrado desde el pasado mes de enero.

La tendencia es similar si se toman como referencia los cinco primeros meses de 2023, demostrando que muchos ciudadanos con vivienda en propiedad no tienen prisa por vender. En total, entre enero y mayo las ventas han bajado un 4,1%. El descenso de la vivienda usada ha sido más acusado, del 4,5%, frente al 2,4% registrado por la nueva.

### Los precios se resisten

Además de la subida experimentada por las hipotecas, los futuros compradores se enfrentan a otra dura realidad que está presionando al mercado: unos precios que, pese a moderarse en las subidas, no terminan de bajar para incentivar la demanda.

El propio Banco de España certificaba en un reciente análisis del sector que el encarecimiento experimentado por el crédito, con hipotecas cada vez más caras, no va a impedir que el precio de las casas abandone la «resistencia a la baja» que viene mostrando en los últimos meses.

Entre los motivos detrás de esta tendencia, el supervisor apunta a la escasez de oferta en la obra nueva y a los altos costes de los materiales de construcción que acaban transmitiéndose al precio final del inmueble. Además, todavía hay una parte importante de población con una «favorable situación patrimonial» que impedirá un auténtico desplome de las operaciones.

**María Ruzafa**

► PROFESORA E INVESTIGADORA

## Hito en la Enfermería murciana, primera enfermera catedrática en la Región de Murcia

María Ruzafa: «Es el máximo nivel académico al que podemos optar los profesores universitarios»

COEMUR

■ La profesora e investigadora María Ruzafa ha obtenido la primera Cátedra en el área de Enfermería en la Universidad de Murcia (UMU).

① ¿Qué significa para usted haber conseguido ser la primera catedrática de Enfermería de la Universidad de Murcia?

② Supone alcanzar un hito en mi carrera investigadora y docente; es el máximo nivel académico al que podemos optar los profesores universitarios. Dentro del área de Enfermería ha sido más difícil históricamente, ya que nuestra formación como diplomados no te daba acceso al doctorado, necesario para la investigación y ésta para la obtención de la cátedra.

Hemos demostrado que la investigación que hace la Enfermería es una investigación necesaria también para ser financiada porque tiene un impacto directo sobre la sociedad que cuidamos y atendemos.

③ Uno de sus principales ámbitos de trabajo es la Enfermería de Práctica basada en la Evidencia, el traslado del conocimiento científico a la práctica clínica. Explíquenos en qué consiste.

④ Los enfermeros clínicos están acostumbrados a trabajar con ciertas rutinas y se olvidan un poco de que hay que actualizar e incorporar nuevos conocimientos. Yo trabajo en desarrollar estrategias para que los profesionales clínicos utilicen el conocimiento científico y así mejorar la atención al paciente. Formo tanto alumnos de grado como a profesionales de distintas Áreas de Salud del Servicio Murciano de Salud.

⑤ ¿Qué implica para la Facultad de

« Necesitamos mucha más financiación, sobre todo regional. La gran mayoría de mis proyectos se han financiado por fondos nacionales y europeos »



María Ruzafa.

COEMUR

Enfermería contar con una catedrática?

⑥ Es un paso importante para nuestra facultad, vamos avanzando en el sentido correcto, demuestra que tienes una facultad con un alto nivel académico e investigador.

⑦ Las nuevas generaciones vienen con ganas de investigar?

⑧ Yo creo que sí. La vocación mayoritaria en Enfermería es la clínica, pero también surgen personas con vocación investigadora, aunque es muy exigente y si no te gusta mucho, no te comprometes. Eso sí, necesitamos mucha más financiación, sobre todo regional. La gran mayoría de mis proyectos se han financiado por fondos del Ministerio de Ciencia e Innovación y europeos.



Una enfermera camino de atender un domicilio, el pasado miércoles en la capital murciana. COEMUR

## Las enfermeras, también en la calle a más de cuarenta grados de temperatura

Son muchos los pacientes que no pueden desplazarse y que solicitan el servicio de atención domiciliaria

COEMUR

■ Las enfermeras que cubren los avisos domiciliarios de atención primaria en todas las Áreas de Salud de la Región de Murcia están sufriendo, como todos los que desarrollan su trabajo en la calle estos días, las insostenibles temperaturas de más de cuarenta grados.

Son muchos los pacientes que no pueden desplazarse y que solicitan el servicio de atención domiciliaria. Hasta sus casas acuden las enfermeras de atención primaria a cualquier hora, a cualquier sitio y en condiciones muchas veces precarias.

En muchas ocasiones las agendas para atender domicilios están diseñadas para que comiencen esas salidas a partir de las doce del mediodía o incluso a las tres de la tarde en los Centros de Salud que abren por las tardes. Por otra parte, salvo algunas pocas excepciones, el Servicio Murciano de Salud no pone a su disposición coches para realizar el desplazamiento, por lo que o bien las enfermeras usan sus vehículos propios o se desplazan a pie (lo más común en las ciudades, debido a la dificultad de aparcamiento).

«He llegado a atender a un paciente cayéndome gotas de sudor sobre él, después de caminar por la calle con

cuarenta grados y subir los cuatro pisos sin ascensor», comenta una enfermera que prefiere no desvelar su nombre. «La sociedad no sabe que las enfermeras también sufrimos estas temperaturas, además de nuestros compañeros de las ambulancias, las compañeras de atención primaria salimos a la calle todos los días en varias ocasiones».

Desde el Colegio Oficial de Enfermería de la Región de Murcia reclamamos al Servicio Murciano de Salud que se pongan en marcha medidas organizativas que alivien este trabajo durante las olas de calor y en verano, como flexibilidad en la agenda para que las enfermeras puedan organizar sus salidas a horas menos calurosas y que, en los desplazamientos de más kilómetros, se pueda contar con coches del SMS con conductor.

En todas las empresas, públicas y privadas, se contemplan medidas de urgencia durante las olas de calor contempladas en el Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo, y el Servicio Murciano de Salud debe aplicarlas también a las enfermeras que atienden los domicilios para garantizar la salud de todos, profesionales y pacientes.

Desde el Colegio Oficial de Enfermería reclaman al SMS medidas organizativas que alivien el trabajo durante las olas de calor y en verano