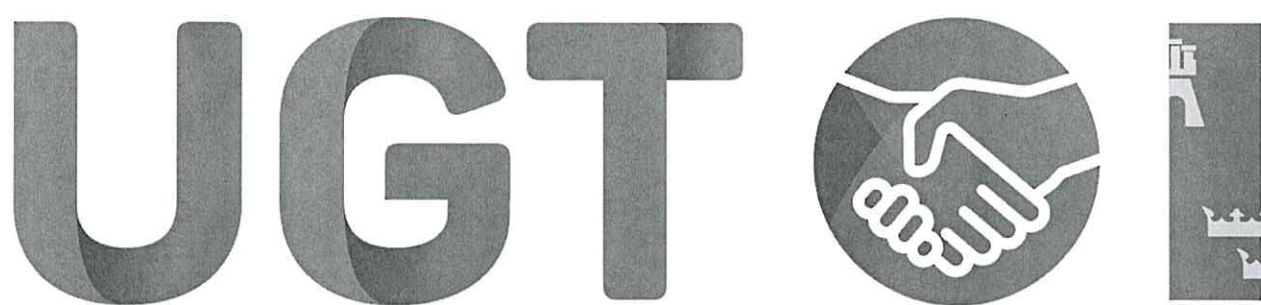


RESUMEN DE PRENSA



Región de Murcia

Vicesecretaría general y Secretaría de Comunicación y
Participación Sindical

Departamento de Comunicación y Redes Sociales

28/01/2024



PRIMERA PLANA
ALBERTO AGUIRRE DE CÁRCER
DIRECTOR DE LA VERDAD

MERCADERES DE LA DUDA

Las estrategias de desinformación que buscan desviar la atención de las causas científicamente probadas sobre la crisis del Mar Menor pretenden generar confusión para, en última instancia, aminorar las exigencias de la ley, con un claro e injusto daño reputacional para el conjunto del sector agroalimentario

En una habitación del Hotel Plaza de Nueva York se reunieron, el 15 de diciembre de 1953, los máximos responsables de cuatro grandes fabricantes de tabaco en Estados Unidos con un especialista en relaciones públicas. El asunto a tratar era cómo encarar la inminente publicación de un estudio científico que vinculaba el consumo de cigarrillos con el cáncer de pulmón. El consultor les recomendó que hicieran frente a la ciencia, que publicaran anuncios a página completa en los periódicos estadounidenses, que contratasen a sus propios científicos para presentar una narrativa alternativa, que se pusieran en contacto con los periodistas y sus editores para que reflejaran las 'dos partes' de la polémica del tabaco. El objetivo era generar en el público estadounidense la idea de que los perjuicios del tabaco para la salud eran motivo de una controversia científica que estaba abierta. Y todo para que la sociedad se cuestionase la verdad sobre algo de lo que no dudaban los científicos: los cigarrillos dañan la salud. Las tabacaleras lograron su objetivo y estuvieron vendiendo cigarrillos sin restricciones hasta que en 1998 tuvieron que hacer frente a 200.000 millones de dólares para cubrir los gastos sanitarios asociados al tabaquismo. Fue el precio de un acuerdo extrajudicial frente a las demandas de los 37 estados de EE UU ante los tribunales.

Esta historia, narrada con detalle en el libro 'Mercaderes de la duda' por Naomi Oreskes y Erik Conway y recogida por el profesor Lee McIntyre en su última obra, marca el origen del negacionismo científico moderno, utilizado luego por otras industrias para negar las causas y efectos de la lluvia ácida, el agujero de ozono o el calentamiento global, conocidas en este último caso desde 1977 por algunas compañías del sector de los combustibles fósiles. El patrón negacionista se perpetúa, siempre con estrategias de desinformación que lo que buscan es socavar la confianza en los científicos, medios de comunicación o cualquiera que suponga un obstáculo. El fin último es desviar la atención y generar dudas en la población.

En los últimos tiempos, asisto con verdadero estupor a la utilización de esa misma estrategia por las empresas agrícolas del Campo de Cartagena agrupadas en la



Fundación Ingenio. El campo español, como gran parte del resto de la UE, atraviesa una crisis muy profunda por el incremento de los costes de producción, la competencia desleal de productos de terceros países y las exigentes legislaciones comunitarias en materia de protección medioambiental. La evolución de la renta agraria da una idea bastante aproximada del calado de la crisis en un sector que es clave para garantizar la soberanía alimentaria de la UE.

Lo que sucede es que para defender la compatibilidad de la agricultura y el Mar Menor, una idea razonable que es compartida por muchas personas si se opta por un modelo agrícola sostenible, la citada fundación intenta desactivar la ley con un relato muy alejado del consenso científico, que apunta como causa de la eutrofización al vertido durante décadas de nutrientes, fundamentalmente nitratos de origen agrícola. Lo que sucede en nuestra laguna ocurre también en numerosas zonas de costa y lagos del mundo, siendo el nitrato el nutriente dominante en aguas saladas eutrofizadas y el fosfato en aguas dulces. Es un fenómeno muy estudiado y conocido. La Agencia de Protección Medioambiental de EE UU acaba de publicar su última revisión sobre la eutrofización en los ríos y costas de ese país.

Sin embargo, en contra del criterio de los investigadores del Instituto Oceanográfico Español, las tres universidades de

la Región y el Cebs, el citado 'lobby' de la industria agroalimentaria se afana en atribuir la 'sopa verde' de la laguna a fosfatos procedentes de aguas residuales, todo ello sin el respaldo de una sola publicación en una revista científica de prestigio.

En estos últimos años, la citada fundación ha buscado investigadores para su causa en lugares remotos, elabora publiportajes y paga por publicarlos en todo tipo de soportes para diseminar su relato, auspicia y financia asociaciones profesionales de carácter instrumental y contrata a caras empresas de comunicación especializadas en gestión de crisis.

La última ocurrencia ha sido difundir esta semana, a través de una asociación de ingenieros agrónomos creada y financiada para su causa, una nota de prensa sobre un estudio científico, que se envió a medios nacionales y regionales (muchos la publicaron sin leer el trabajo original), donde se dice que las playas del Mar Menor son las más contaminadas con cremas solares de la Península. Eso es completamente falso. El estudio especificaba que las mayores concentraciones de filtros solares se encontraron en el Mar Menor, cuyas aguas tienen menor renovación, al no estar frente a mar abierto, pero no podía decir, y no decía, que fueran las más contaminadas de la Península, dado que solo se examinaron playas de nuestra laguna y de la costa de Cádiz, el Algarve y Lisboa. Además, volvía a deslizarse en la nota la idea de que las depuradoras no son eficaces eliminando estas sustancias, cuando la realidad es que el estudio minimizaba la influencia de las plantas depuradoras como factor de incidencia.

Es cierto que el Mar Menor está expuesto históricamente a una contaminación multifactorial. Mejorar la red de abastecimiento y alcantarillado está bien, cómo no, pero las aguas residuales tienen un rol marginal en la eutrofización del Mar Menor. Se utilizan para desviar la atención sobre la principal causa,

el exceso de nitratos, del desequilibrio ambiental, la falta de oxígeno y la mortandad de especies. Eso es lo que se busca. Generar dudas y que la gente termine por pensar (erróneamente) que el problema del Mar Menor es objeto aún de debate científico. Y se hace sin importar nada que sea faltando reiteradamente a la verdad, provocando la desconfianza en los científicos de nuestros organismos públicos de investigación y perjudicando la reputación de nuestras playas, nuestro sistema de depuración de las aguas, que es uno de los grandes activos regionales, y del conjunto del sector agroalimentario.

La citada fundación dedica importantes cantidades de dinero para generar su relato alternativo con ayuda de empresas de comunicación nacionales. Dinero que procede de sus patronos, empresas del sector y la Comunidad de Regantes de Cartagena, que otorgó 2,4 millones a esa Fundación para actividades de comunicación. Desde luego, es chocante que, con el impuesto de los contribuyentes, el Ministerio para la Transición Ecológica subvencione el agua desalada a quien puede permitirse donar millones de euros para actividades de desinformación que arrojan dudas sobre el trabajo de los organismos públicos de investigación que dependen de ese Ministerio. Un círculo vicioso bastante impresentable, que no hace justicia a la trayectoria, responsabilidad y buen hacer del conjunto de regantes del Levante, incluidos lo del Campo de Cartagena, cuya imagen se ve perjudicada por todo esto en círculos políticos y empresariales nacionales cuando plantean sus demandas.

Los intereses personales en el Campo de Cartagena de empresarios que viven a cientos de kilómetros del Mar Menor, y de quienes aspiran a liderar desde aquí una plataforma nacional que aproveche el descontento generalizado del agro, se suman a los propios de un partido político que ha hecho del negacionismo científico una seña de identidad. Lo tiene complicado el agro regional en Europa con semejantes paladines y liderazgos.



El Mediterráneo se convierte cada año en una enorme trampa acuática que engulle las vidas de cientos de hombres, mujeres y niños en el intento de llegar desde África a las costas españolas. Viajan a bordo de precarias pateras, donde asumen el riesgo de naufragar, o de lanchas rápidas de las mafias que los arrojan al agua sin preocuparse de si saben nadar. Solo el pasado año, 434 personas murieron o desaparecieron en la conocida como ruta argelina del Mediterráneo occidental, que tiene como destino la Región de Murcia, el litoral de las provincias de Almería y Alicante y las Islas Baleares. Esta se ha consolidado ya como la principal vía marítima de entrada de migrantes en España por el Mediterráneo, y también como la más mortífera para las personas que huyen de la pobreza y de situaciones extremas en países como Argelia, Mali, Nigeria o Guinea. Así lo atestiguan los datos recogidos en el informe 'Monitoreo del derecho a la vida', publicado recientemente por la ONG Caminando Fronteras. La cifra concuerda con las registradas por otras organizaciones dedicadas a la difícil tarea de cuantificar una oleada de muertes casi invisible. El Proyecto Migrantes Desaparecidos de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) sitúa la cuenta para el mismo año en 457 personas. Y suma otras 5 desapariciones en los primeros días de enero de este año. Otra ONG, el Centro Internacional para la Identificación de Migrantes Desaparecidos (Cipimd), contabilizó 452 casos en el mismo trayecto.

Las cifras en la Región
250 pateras, 2.675 atendidos, 34 naufragios mortales

También Cruz Roja extendió a esta ruta hace dos años un programa que inició en Canarias para seguir el rastro de los nombres que, aunque las familias nunca dejan de pronunciar, se quedan sin cuerpo. «Las muertes y desapariciones se han incrementado en esta ruta en los últimos años debido a la situación en los países de origen, donde no tienen recursos para poder subsistir, por lo que acaban decidiendo arriesgar sus vidas», señala Elizabeth Gutiérrez, responsable del proyecto de Personas Migrantes Desaparecidas de la organización humanitaria en la Región de Murcia, Comunidad Valenciana y Baleares, una entidad que, además, interviene en la atención inmediata a los inmigrantes que llegan a nuestras costas.

El pasado año llegaron a las costas de la Región de Murcia 250

pateras, y 2.675 personas fueron atendidas por Cruz Roja. Una cifra en línea con lo sucedido también el año anterior, cuando se registraron 254 embarcaciones. La llegada presenta grandes oscilaciones. A veces es un goteo; otras, una avalancha. Entre el 11 y el 12 de octubre, por ejemplo, se contabilizaron 19 embarcaciones con 229 personas a bordo.

De los viajes que salen mal se sabe menos. A veces solo llegan del drama los ecos, como ocurrió poco más de un mes después en la playa del Hornillo de Águilas, donde dos cuerpos de inmigrantes aparecieron flotando en el agua. El informe de Caminando Fronteras documentó el pasado año 34 naufragios con víctimas mortales en la ruta argelina. Muchas de ellas «no son nunca ni localizadas ni identificadas», lamenta Gutiérrez.

Lucas Vaquero, portavoz de Caminando Fronteras, advierte del «incremento sostenido de las tragedias y las muertes» que se ha dado en los últimos años en este recorrido, y en la ONG tienen la sensación de que «va a ir a más». En la Región no ha habido que esperar mucho para comprobar que el drama puede llegar en cualquier momento. El pasado domingo 14 de enero una patrullera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil llegó justo a tiempo en Águilas para salvar la vida a 16 inmigrantes procedentes de Argelia, cuya embarcación se encontraban a punto de hundirse, gracias a un aviso del Sistema Integral de Vigilancia Exterior (Sive), que detectó la presencia de la patera.

Al llegar, los agentes encontraron que la embarcación, hecha de fibra de vidrio, tenía una vía de agua que los tripulantes trataban de achicar sin éxito con cubos, según relataron fuentes de la Guardia Civil. Habían pasado las cinco de la madrugada, hacía frío, viento y las olas de cerca de un metro de altura complicaban los intentos de desalojar el agua del interior de la embarcación, que se fue al fondo del mar cuando el último ocupante se puso en pie para ser rescatado por la Guardia Civil. Esta vez ningún cuerpo dentro.

Los que llegan
Quemaduras, hipotermia, ansiedad y mucho miedo

Los rescatados en Águilas llegaron a tierra con signos de agotamiento extremo, hipotermia y entumecimiento muscular por el largo periodo que pasaron en contacto con el agua, consecuencias habituales.

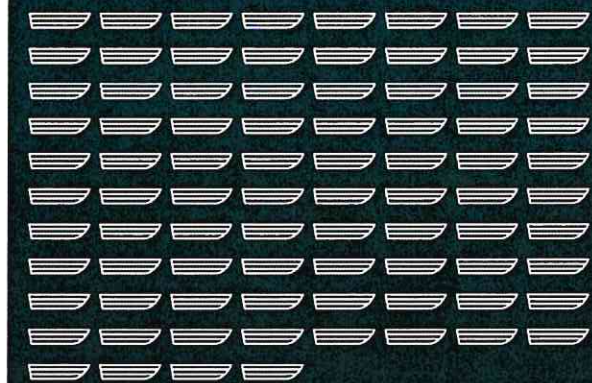
El médico Francisco Martínez García, que lleva 12 años colaborando con Cruz Roja, y que atiende a los recién



Superviviente.
El maliense Birama Korera, que llegó a la Región el 10 de enero, narra su periplo migratorio, el viernes, en la sede de Cruz Roja en Murcia.
JAVIER CARRIÓN / AGM

➤ Llegados a las costas de la Región conoce bien los daños que pueden causar estos viajes. A los ya nombrados, suma «quemaduras, síncope, fiebres y otras situaciones que no tienen que ver con las patologías físicas, como el miedo o los ataques de ansiedad». Su ya dilatada experiencia en la atención de emergencia a inmigrantes no evita que siga sintiéndose sobrepasado por algunas de las situaciones que llegan procedentes del mar, sobre todo aquellas que tienen que ver con niños. «Que llegue un menor que viaja solo, sin sus padres, sin familiares, totalmente desorientado y sin nadie conocido, es algo que te causa un gran impacto», reconoce. «También cuando ves mujeres que llegan con embarazos de siete u ocho meses, que tocan tierra en muy mal estado», destaca el facultativo. No son los casos más habituales, pero hay varios cientos en las costas del país cada año. Del total de muertes en las rutas migratorias entre África y España en 2023, 384 eran menores de edad; y 363, mujeres.

Estafados
Un billete a la tragedia por precios de hasta 11.000 euros
«Si hay muchas muertes, muchas desapariciones, es porque son embarcaciones muy precarias», explica Ángeles Colsa, fundadora de la ONG Cipimí. «La inmensa mayoría son de fibra, de entre 5 y 8 metros de eslora,



84 embarcaciones desaparecidas con todas las personas a bordo

y tienen motores de 40 a 85 caballos». Por eso, buscan los trayectos más cortos. «Las que van para Almería suelen salir desde Orán –apunta–; las que van hacia la costa de la Región de Murcia parten de Mostaganem». El peligro empieza, a veces, antes incluso de llegar a pisar el puerto. Muchos inmigrantes procedentes de países subsaharianos realizan largos y penosos viajes para poder jugarse su suerte en el mar. Elizabeth Gutiérrez recuerda el caso reciente de un maliense que logró cruzar el Mediterráneo desde Argelia y que desembarcó en Baleares. «A través

de Cruz Roja nos pusimos en contacto con su familia para informarle de que estaba bien, y nos enteramos de que el chico había emprendido el camino, andando, hacía dos años. Dos años. Es difícil imaginar todas las penurias que tuvo que pasar». Por eso ya no hay vuelta atrás el día de la salida, cuando algunos ven torcerse el viaje por la falta de escrúpulos de quien les vende un billete de ida a Europa o a la nada por cantidades siempre sujetas a negociación. Hay quien paga 2.000 euros. Otros, hasta 11.000. «La mayoría se sienten engañados –detalla la responsa-

Personas de 17 países han desaparecido intentando llegar a costas españolas

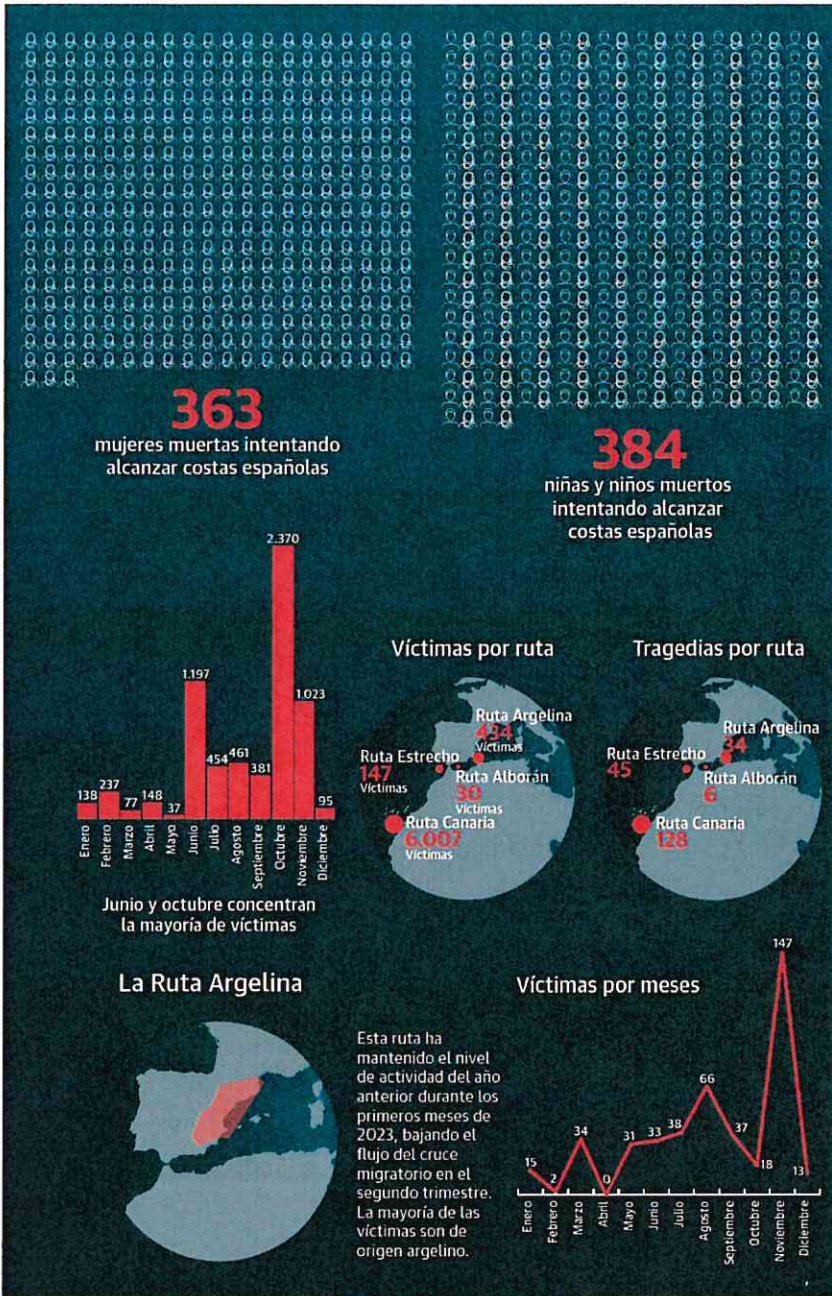
- Argelia
- Bangladesh
- Camerún
- Costa de Marfil
- Gambia
- Guinea Conakry
- Islas Comores
- Mali
- Marruecos
- Mauritania
- Palestina
- Rep. Dem. del Congo
- Senegal
- Siria
- Sudán
- Túnez
- Yemen



ble del proyecto de desaparecidos de Cruz Roja en la Región-. Encuentran que la embarcación no es la que les habían prometido: que es muy débil o que el motor es demasiado pequeño». Eso sumado a otros condicionantes, como una meteorología adversa o una corriente marina, puede hacer «que esa patera se desoriente en un momento dado y las personas nunca lleguen a su destino».

El drama del Atlántico
Birama, el maliense llegado a Murcia que se pasó las Canarias
El informe de Caminando Fronteras concluye que el mes más trá-

gico en la ruta argelina fue noviembre, que se cobró la vida de 147 personas, seguido de los meses de verano, con 66 muertos o desaparecidos en agosto, 38 en julio y 37 en septiembre. Pero la situación más dramática, con mucha diferencia, se vive en el Atlántico, una gigantesca morgue para miles de personas que intentan llegar a Canarias a través del más peligroso de todos los caminos. Del total de 6.618 personas que murieron o desaparecieron intentando alcanzar las costas españolas en 2023, más de 6.000 ocurrieron en la ruta canaria, según el



Menos pateras, pero más cargadas, un ingrediente de riesgo

«En 2022 contábamos 521 desaparecidos en la ruta argelina del Mediterráneo –explica Ángela Colsa, portavoz y fundadora de la ONG Cipimd–, y teníamos 701 pasajeros en un total de 52 pateras». «Este año, en cambio, hemos registrado cerca de 450 desaparecidos de entre 802 pasajeros a bordo de 46 pateras. Así que se confirma la tendencia de que las pateras van cada vez más cargadas», asevera la portavoz de Cipimd. Algunas de las embarcaciones, que suelen ser mucho más pequeñas que las de la ruta canaria, llegan a salir al mar «con hasta 50 personas», según cuenta, lo que incrementa el riesgo de naufragio y, por tanto, de muerte. «Porque sube más gente, pero las pateras siguen siendo las mismas», advierte Colsa. El informe de Caminando Fronteras denuncia, además, que en 2023 hubo 22 embarcaciones desaparecidas en su ruta hacia territorio español para las que no se inició la búsqueda activa «a pesar de haber sido informadas las autoridades». También denuncia que la falta de información a las familias ha terminado empujándolas, en ocasiones, a ser víctimas de estafas.

islas y la dirección que debían tomar para regresar.

Su larga travesía para huir de la pobreza de su país le ha acabado trayendo a la Región por otra de las vías de entrada que despuntaron en 2023: la aérea. Barama aterrizó en Madrid el 9 de enero, en uno de los traslados a la Península realizados por el Ministerio ante la incapacidad de las islas de absorber el alud de personas llegadas a sus costas. Al día siguiente, llegó a Murcia, donde fue acogido en un dispositivo de emergencia dentro del programa de ayuda humanitaria de Cruz Roja, que trata de facilitar los trámites para solicitar la protección internacional.

La gasolina migratoria Falta de esperanza y conflictos en el país de origen

El viaje de Birama, como el de tantos subsaharianos, comienza muchos años antes de tirarse al mar y, al igual que la mayor parte de las partidas migratorias, arranca por un estómago vacío. «Iba a la escuela, pero al llegar a casa no tenía comida, y es difícil seguir estudiando cuando no puedes comer», asegura. Por eso se marchó, primero, a la frontera con Mauritania, donde trabajó como pastor de cabras y vacas durante dos años; después, en el año 2012, se trasladó a la capital con un visado de trabajo. Allí estuvo hasta hace solo unos meses. Trabajaba para una agencia inmobiliaria, pero contar con un buen trabajo seguía sin ser suficiente para una vida digna.

Cuando su visado expiró, Barama se quedó en el país en condición de inmigrante ilegal, temeroso de la Policía y cada vez más afectado por un trato que califica de racista por parte de los ciudadanos de origen árabe del país. «Los negros allí no tienen las mismas oportunidades», asegura. Fue precisamente ese racismo el que le convenció de que tampoco Mauritania sería el lugar donde podría vivir tranquilo. El desencadenante fue el asesinato de un amigo a manos de mauritanos.

Habían acudido a jugar un partido de fútbol amistoso con algunos locales cuando una discusión deportiva acabó de la peor manera. «Le dijeron a mi amigo que él no podía hablar, que era un esclavo. Pero él no se quedó callado. Le amenazaron de muerte, y esa misma noche lo buscaron y le cla-

varon un cuchillo», recuerda. Los días que siguieron le generaron tanto estrés y tantos problemas que acabó perdiendo el trabajo. Tenía que seguir buscando. Si en Mali le esperaba el hambre, en Mauritania solo le aguardaba la muerte: «Yo era el siguiente –dice con firmeza–. Por eso me fui a la playa y empecé a reflexionar sobre qué podía hacer».

Tendencias Los pateristas menores y las narcolanchas ganan terreno

Allí conoció a un grupo de gente que se estaba organizando para salir hacia Canarias. Llevaba todos sus ahorros consigo. «Les mostré lo que tenía y hablamos con un hombre en el puerto que nos dio la embarcación».

Muchos de los inmigrantes acuden a mafias que organizan el viaje con un paterista que se hace responsable del manejo de la embarcación. El perfil de esos patrones ha ido cambiando y ahora «son, muchas veces, menores de edad, ya que las mafias saben que no pueden ser llevados a prisión», subraya Elizabeth Gutiérrez.

No fue el caso de Birama. Todos en su cayuco cogieron el timón por turnos. En los viajes desde Argelia, ahora se han impuesto también los trayectos en narcolancha, pero eso no los hace más seguros. «A veces, al llegar, los tiran por la borda a punta de pistola. Aunque saben que mucha gente no sabe nadar», denuncia Colsa.

documento de la ONG, que destaca que el pasado año fue el más letal desde que tiene registros, con 18 fallecidos al día.

Birama Korera, un migrante de Mali de 30 años que hoy da los primeros pasos hacia su nueva vida en la Región de Murcia, sabe que ha estado muy cerca de ser uno de esos nombres que las familias buscan sin éxito en los bancos de ADN. Hace poco más de un mes, cuando viajaba a bordo de un cayuco junto a otras 73 personas, creyó que todo había acabado. Había salido de Mauritania con destino al archipiélago canario, y todos sabían que el via-

Muchos migrantes subsaharianos recorren grandes distancias a pie para poder salir de Argelia

«A veces, las mafias los tiran por la borda a punta de pistola aunque no sepan nadar», alerta Cipimd

je debía durar tres días, pero ya llevaban cuatro. Agotado y sin poder dejar de vomitar, tomó conciencia de que algo no había ido bien. Seguían sin ver tierra y eso, a esas alturas, solo podía significar una cosa: «Nos habíamos perdido. Todos pensamos que nos íbamos a morir, directamente», rememora con angustia. En aquel momento, sin comida, sin agua y sin ningún teléfono móvil con batería con el que poder orientarse, nada hacía pensar en un final diferente, pero unos pescadores de El Hierro con los que se cruzaron en altamar les indicaron que se habían pasado las

LOS DATOS

0,22

euros es el precio máximo que se paga por kilo al productor; llegó a abonarse un euro.

36%

es la superficie de limoneros que ha aumentado en todo el Sureste español.

LAS FRASES

Paco Provencio
Presidente de la Comunidad de Regantes de Librilla

«Para un agricultor arrancar árboles es como quitarse un dedo. Aunque me cueste el dinero, no me lo puedo plantear. Es tanto el dolor y el amor que le tengo a esta tierra que no puedo hacerlo», insiste.

María José Rublo
Agricultora

«La empresa con la que trabajábamos todos los años para recoger el producto no me descuelga el teléfono»

te nada. Pequeños productores como Juan Alcón, agricultor y representante de UPA en La Costera de Alhama, que no se resigna a ver echarse a perder el fruto en el árbol. «Me niego a pensar en abandonar el trabajo de tantos años, con todo el esfuerzo que hicieron nuestros padres para darnos esto», recalca, mientras mira las ramas todavía cargadas.

La semana pasada, el índice de precios en origen que publica la Consejería de Agricultura reflejaba un precio mínimo de 0,18 euros por kilo y un máximo de 0,22, prácticamente el coste de producirlo. «Yo llevo ya semanas sin mirarlo», reconoce Alcón. Tanto él como María José esperaban la bajada del precio, que ya percibieron en 2022, cuando se pagó a unos 40 céntimos la variedad de fino y a unos 60 el ecológico. «Pero no así, de golpe de un año para otro», explica la agricultora, sin margen ahora de actuación. Y mucho menos que no hubiera forma de recogerlos.

Futuro complicado

Fue en la primera semana de diciembre cuando Paco Provencio, presidente de la comunidad de regantes de Librilla, consiguió cosechar los primeros (y últimos) limones del año. El resto continúa hoy al aire libre, esperando que alguien los baje de las ramas: «Solo quiero que me los quiten de los árboles», se resigna Provencio, que compró con 18 años su primera parcela de tierra para cultivar cítricos. «Yo no soy de los que se engancharon porque el li-

món era rentable. Mis abuelos ya tenían limones, con seis años yo ya los recogía», puntualiza.

El horizonte pinta negro para el hasta hace poco oro amarillo. Al menos para este 2024. «Solo nos salvaría una helada que se llevara el 80% de lo que queda en el árbol», considera Provencio. Perder el fruto para poder solucionar la temporada. Una cuestión dolorosa, pero menos difícil de imaginar que la posibilidad de arrancar limoneros para bajar la producción. «Para un agricultor eso es como quitarse un dedo. Aunque me cueste el dinero, no me lo puedo plantear. Es tanto el dolor y el amor que le tengo a esta tierra que no puedo hacerlo», insiste.

La sobreproducción ha sido sin duda la aguja que ha hecho explotar la burbuja amarilla, pero los agricultores también denuncian la entrada de producto de fuera de la Unión Europea, más barato y que aseguran que no cumple las medidas fitosanitarias que les imponen a ellos. «Las exigencias no son las mismas para los de fuera», critican los tres. Añaden que llevan años invirtiendo dinero en mejorar sus instalaciones del riego, al tiempo que critican el precio que pagan por el agua, y reclaman ayudas por parte de las administraciones no ya para esta temporada, sino para salvar las siguientes.

¿Qué futuro le queda al limón murciano? Un cultivo tan intrínseco a la Región, tanto que muchas de las bromas que se repiten sobre sus habitantes versan sobre su afición a condimentar cualquier plato con su zumo, puede dejar de estar tan arraizado en muchas familias, en las que el cultivo del limón pasaba como una herencia de padres a hijos, y que más que para vivir de ello servía de complemento a la economía doméstica. El desembarco de grandes empresas deja un ecosistema que 'profesionaliza' el sector, pero que hace perder el arraigo con la población. «Los fondos de inversión están metiéndose mucho en la agricultura. ¿Pero esa economía a dónde va? Lo que nosotros generamos se queda en el territorio», advierte Juan Alcón. Para que estos pequeños productores sobrevivieran, José Antonio García, de la Interprofesional del Limón y el Pomeño (Aillimpo), ve como solución la integración en cooperativas para sumar esfuerzos, o bien vincularse a un exportador con el que comprometer la cosecha.

María José, Juan y Paco intentarán aguantar los malos tiempos con la esperanza de que el ciclo se revierta en pocos años, antes de que los costes se los lleven por delante. «Yo no sé si lo voy a ver», sentencia Andrés, antes de perderse entre limoneros.

Una pregunta repetida más de cien veces obliga a suspender las oposiciones de Fisioterapia

El SMS reclamará a la empresa que imprimió las pruebas que se haga cargo de los gastos de la convocatoria y los sindicatos piden no externalizar este servicio

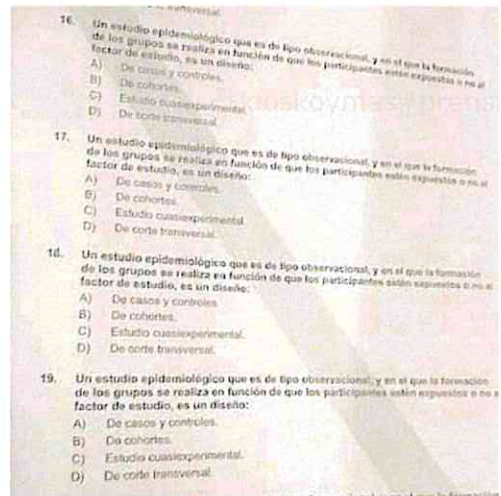
ALBERTO SÁNCHEZ

MURCIA. Un caso inédito se dio este sábado en las pruebas selectivas para acceder a una de las 12 plazas que el Servicio Murciano de Salud convocó para la categoría de diplomado sanitario no especialista, opción en Fisioterapia. Los 622 opositores que se presentaron al examen pudieron comprobar, tras extraer los cuadernillos de preguntas de los sobres facilitados por los tribunales, que una cuestión estaba repetida hasta 115 veces. Este error obligó a suspender el examen y aplazar la convocatoria a una fecha aún por determinar.

El fallo de impresión fue detectado rápidamente por los opositores, que no dieron crédito a lo sucedido. El SMS señaló como responsable a la empresa encargada de imprimir las hojas de los exámenes, que no detectó el error y entregó las cajas lacradas con los cuadernillos en su interior a los tribunales de esta Oferta Pública de Empleo de Fisioterapia. La imprenta lleva trabajando para la Comunidad en este tipo de tareas desde hace años y, según los sindicatos, es la primera vez que ocurre algo similar. A esta oposición se apuntaron, en total, 846 personas para nueve plazas de libre disposición; otros tres puestos eran para promoción interna, que solo contó con dos candidatos.

La gerente del SMS, Isabel Ayala, comunicó la suspensión de la prueba a los sindicatos tras hallar el error, una decisión que se fue trasladando a cada tribunal unos minutos después de iniciarse la prueba, que se celebró en las aulas de la Facultad de Economía y Empresa de la Universidad de Murcia. Miguel Ángel López, secretario general de la Federación de Sanidad y Sectores Sociosanitarios de Comisiones Obreras en Murcia, muestra su preocupación por aquellos opositores que venían de fuera, incluso del extranjero, para presentarse al examen.

La oposición de Fisioterapia otorgaba 15 puntos en la bolsa de empleo a los aspirantes que lograsen aprobarla, de ahí el in-



Pregunta del examen repetidas en las pruebas de Fisioterapia. LV

terés por desplazarse para aquellas personas que trabajan fuera de España. «No se puede demorar mucho más la prueba porque deben estar resueltas antes del 31 de diciembre», ha pedido López, «muchas personas han hecho un gran esfuerzo por trasladarse a Murcia este sábado». Antonio Martínez, secretario general del Sindicato de Profesionales de la Sanidad (SPS), añade que varios de los opositores han tenido que dormir en hoteles en la noche de este sábado, con los gastos que ello conlleva.

La delegada de Satsse, Noelia Martínez, también exige al SMS que haga frente al coste de los desplazamientos. El organismo sanitario, por su parte, señala a este periódico que exigirá a la empresa adjudicataria del servicio de imprenta que se haga responsable de los gastos derivados de la suspensión de la convocatoria de este sábado, en base al pliego del contrato. Con ello, «se evaluarán las reclamaciones que interpongan los opositores», apuntan fuentes de la Consejería de Salud.

Gestión externalizada

Cada tribunal formado para este tipo de oposiciones prepara un conjunto de preguntas de diferentes temáticas, siempre coordinadas y coherentes entre sí para evitar la anulación de las mismas. Todas las cuestiones se trasladan a la empresa encargada de imprimir el examen, que, de forma aleatoria y gracias a un programa informático, escoge el total de las que saldrán en la prueba, sella los so-

bres y lacra las cajas, para luego entregarlas a los tribunales.

Esta fórmula se empleó por primera vez en la convocatoria de 2008, pero no fue hasta 2018 cuando se optó de forma continuada por externalizar, mediante contrato, el servicio de edición, gestión, custodia, recogida y procesamiento de los exámenes. Desde entonces, la empresa encargada de estos trabajos es ODEC Centro de Cálculo y Aplicaciones Informáticas. En la última adjudicación, que logró en junio de 2023, el presupuesto por este servicio para tres años ascendía a 255.000 euros.

Los sindicatos cuestionaron entonces, y también ahora, esta forma de proceder del SMS en las oposiciones cuando hay funcionarios capacitados que podrían asumir este trabajo. La institución sanitaria alegó falta de recursos humanos para afrontar tal volumen de pruebas. Pese a ello, recibió críticas por el coste «desproporcionado» que supone recurrir a esta opción. La seguridad que existe en torno a estas pruebas selectivas deja todo el trabajo de preparación y custodia de los exámenes en la empresa señalada, por lo que Salud no puede revisar posibles errores hasta el día de la convocatoria.

Ángeles Fernández Cadenas, decana del Colegio de Fisioterapeutas, considera que estos profesionales «enfrentan otra muestra de desconsideración por parte del SMS, ya que la oposición se ha suspendido por falta de revisión de los cuestionarios de examen».

España resiste la espiral de tipos con menos hipotecas, aunque tira de créditos rápidos

Hogares y empresas han cambiado sus cuentas para digerir los intereses al alza, a costa de usar más las tarjetas en su día a día

JOSÉ M. CAMARERO

MADRID. La radiografía que van a dejar casi 24 meses de tipos disparados resultará menos borrosa de lo que el propio Banco Central Europeo (BCE) preveía cuando comenzó a elevar el precio oficial del dinero para hacer frente a la escalada de la inflación. Se mueve menos crédito, sobre todo en hipotecas e inversión empresarial; los ciudadanos destinan más dinero de sus presupuestos a pagar intereses; pero la economía no se ha enfriado tanto como para frenar una subida de precios que se ha visto más paralizada por la contención de la energía y los costes de las materias primas.

Los dos años que acumularán los ciudadanos con tipos elevados ha dejado un rastro de nuevas prácticas, más aún después de acostumbrarse a ocho años con los intereses por los suelos, desde 2014 a 2022. «Aunque la subida haya sido demasiado abrupta, lo cierto es que una cierta normalización de la política monetaria era obligada y lo realmente excepcional eran los tipos cero o negativos», explica Francisco Uría, socio responsable global de Banca de KPMG.

Con los tipos pasando del 0% al 4,5% en apenas un año, los hábitos han cambiado por completo. «El efecto agregado ha sido un menor consumo, como es lógico, aunque con efectos muy diferentes para distintos tipos de bienes y servicios, así como una reducción de la demanda hipotecaria y la relacionada con proyectos de inversión», explica Uría. De hecho, el volumen de créditos hipotecarios en vigor se encuentra en 496.000 millones de euros, un 4% menos que cuando comenzó la escalada de tipos. La menor demanda, y sobre todo una apuesta por la amortización, esto es, por quitarse lastre de las hipotecas, ha permitido a las familias contener sus gastos a pesar de la escalada de tipos.

Restricciones financieras

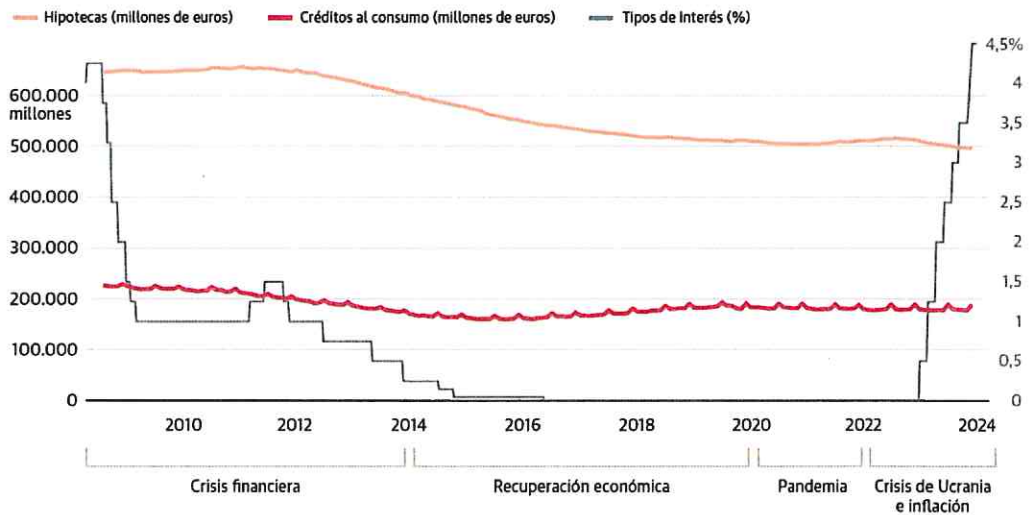
También Santiago Carbó, director de Estudios Financieros de Funcas, apunta a esta realidad derivada de las últimas decisiones del BCE. «Implica también una mayor retracción en la de-



Oferta de inmuebles en el escaparate una Inmobiliaria cartagenera. PABLO SÁNCHEZ / AGM

La deuda de los hogares

Evolución del stock de préstamos y de los tipos de interés oficiales



Fuente: Banco de España y BCE

GRÁFICO R.C.

manda de préstamos porque las expectativas de crecimiento económico y renta son menores».

Y no solo se ha reducido la demanda. También los bancos han ido virando sus políticas de concesión de créditos en un contexto con tipos como los actuales.

La subida de tipos ha demostrado que lo primero que se sufraga es la casa, casi como una regla de oro no escrita

La duda reside ahora en comprobar cuánto aguanta la economía este año con intereses altos sin que se resienta la actividad

Así lo reflejaba la última 'Encuesta de préstamos bancarios', de octubre de 2023, en la que se indicaba que los criterios de aprobación aplicados por las entidades de crédito a los préstamos o líneas de crédito «siguieron endureciéndose» en ese periodo.

El mercado pone el foco sobre los altos niveles de endeudamiento de las empresas

Y lo hacen por el aumento de la percepción de los riesgos relacionados con las perspectivas económicas y la situación de prestarios concretos; la menor tolerancia al riesgo y la disminución de la liquidez de las entidades contribuyeron al endurecimiento. Todo un cóctel que ha derivado en más dificultades para acceder a una hipoteca por parte de las familias que, a su vez, han visto reducida su renta por la pérdida de poder adquisitivo como consecuencia de la inflación.

En este sentido, desde la Asociación Usuarios Financieros (Asufin) aconsejan «blindarse en los tipos de interés» ante un escenario de subidas. Desde esta organización recuerdan que la regla de no endeudarse más de un 30% o un 35% de los ingresos «tiene que cambiar y reducirse». Y añaden: «Es preferible endeudarse mucho menos, en torno a un 20% o 25%, si es a tipo variable, para poder adecuarse a la subida de tipos, especialmente en los primeros años de la hipoteca».

Sin embargo, la necesidad de tirar de créditos para el día a día se ha visto fortalecida a pesar de la espiral de tipos. Uria señala que «esta demanda de créditos al consumo se mantiene robusta». El volumen de préstamos en vigor se encuentra en los 188.000 millones, casi como hace año y medio, cuando el BCE autorizó la primera subida de tipos de esta nueva etapa. «Lo cierto es que el consumo ha resistido bastante, lo que ejemplifica las dificultades para contener la inflación», destaca Carbó. Aunque este experto avisa de que «a medio plazo sí puede notarse, sobre todo porque la inflación ha sido persistente y la financiación con crédito al consumo se resiente por su mayor coste y riesgo».

Atención a la morosidad

Uno de los peligros de este 'boom' por la financiación al consumo es el repunte de la morosidad que está experimentando este tipo de créditos, frente a las hipotecas, al representar casi un 7% del total. Los dudosos de esta tipología superan ya los 3.000 millones, con un incremento de algo más de 200 millones de impago en tres meses, hasta el pasado mes de noviembre. Para Asufin, esta realidad «cumple la máxima de que lo último que dejas de pagar es la hipoteca y lo primero que dejas de pagar son las cuotas de una tarjeta o de un préstamo personal».

Por ahora, los tipos seguirán en un nivel lo «suficientemente equilibrado» para que la inflación se asiente en el 2%. Es el mantra que repite la presidenta del BCE, Christine Lagarde, desde hace meses. Está por ver, tal y como indican los análisis económicos, si el impacto que ya ha tenido esta etapa de intereses por encima del 4% termina por dinamitar el crecimiento económico o lograr, antes de que llegue ese momento, que los precios se moderen de forma definitiva.

La preocupación se centra en las compañías con peor calificación crediticia ante la oleada de vencimientos que se avecina

CLARA ALBA

MADRID. La fiesta de la financiación que las empresas disfrutaron entre 2020 y mediados de 2022 —cuando las emisiones de deuda y la solicitud de financiación se elevó para aprovechar los tipos extremadamente bajos e incluso negativos— queda ya lejos con el inicio del ciclo alcista de los tipos de interés por parte de los bancos centrales. Más allá del mayor coste que ahora deben asumir en sus nuevas emisiones, el foco del mercado se centra ahora en los niveles de endeudamiento alcanzados por algunas compañías y, sobre todo, en las refinanciaciones de los vencimientos, que deben renovarse a tipos mucho más altos que hace tres o cuatro años.

Cuando llega el momento del vencimiento, la opción para la empresa es pagar o refinanciar por deuda nueva con antelación. De hecho, en este inicio de enero ya se han visto compañías no financieras que han querido aprovechar la bajada del euríbor para lanzar ambiciosas operaciones. Es el caso de Telefónica, Iberdrola, Redea o Enagás. Fernando García, director de mercados de capitales de Socié Générale, destaca la buena acogida de estas emisiones e indica que «no va a haber ningún problema de demanda».

Pero cuidado. A pesar de que los amplios colchones de liquidez garantizan la buena salud de las empresas nacionales, existe cierta preocupación por el mayor coste para reemplazar deuda en el momento de los vencimientos en algunos segmentos del mercado, como en los emisores con bajos niveles de calificación crediticia y alto endeudamiento. «Una compañía endeudada tiene mucho mayor riesgo de quiebra que una con un balance saneado, así que el nivel de deuda y el ratio de deuda neta sobre ebitda —que mide el apalancamiento de una compañía respecto al beneficio bruto que genera antes de afrontar los gastos de amortización, intereses o impuestos— vuelven a estar de moda y se mirará con lupa a partir de ahora», advierte Javier Cabrera, analista de XTB, en un reciente análisis.

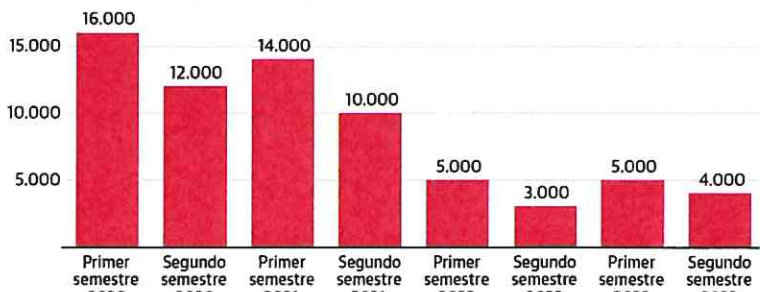
Eso sí, hay que tener claro que el nivel de deuda no tiene por qué ser representativo de una



Los analistas miran a Solaria por su ratio de endeudamiento sobre ebitda. SERGIO ESPINOSA

Las empresas aprovecharon la era de tipos bajos para endeudarse

Volumen de emisiones corporativas, excluyendo al sector financiero (en millones de euros)



Fuente: Socié Générale

GRÁFICO I.R.C.

compañía en apuros, «puesto que cada empresa tiene un tamaño diferente y una capacidad diferente para repagar tanto los intereses como el capital», añade. Un ejemplo es el de compañías como Iberdrola, que requieren de grandes inversiones y han tenido que aumentar su deuda para llevarlas a cabo en los últimos años. La energética es una de la que acumula más deuda neta de todo el mercado español (excluyendo al sector bancario), con unos 48.000 millones de euros. Y afronta vencimientos por

Las pymes utilizaron la era de dinero barato para emitir una serie de deudas que ahora deben refinanciarse

unos 5.600 millones de euros este año, según sus cuentas de los nueve primeros meses de 2023. «Pese a ello, su ratio de deuda neta/ebitda es de cuatro veces, un nivel asequible», explican los expertos.

Estrés financiero

En el otro lado de la balanza se sitúan nombres como Grifols —en plena crisis por el informe de Gotham City que apunta a que ocultó su verdadero nivel de endeudamiento— o Solaria, que mantiene un ratio deuda/ebit-

La tasa de impagos ya subió del 1,4% al 3,1% en 2023, según datos de la agencia de calificación crediticia S&P Global

da de 4,9 veces. «Tras años de generar flujo de caja negativo (sus gastos de inversión han sido mayores a los cobros recibidos), está en el punto de mira», indican desde XTB.

Al final, todo se resume en que el temor a los niveles de endeudamiento se centra en determinados valores. Y en las emisiones calificadas como 'high yield' (baja calificación crediticia) «que presentan mayores amortizaciones en 2025 y, con los tipos al alza, están sufriendo más», explican los responsables de 'corporate' de S&P Global Ratings. Desde la firma señalan que estos valores se enfrentan a tipos de refinanciación del 10%-15%, recordando que su tasa de impagos ya subió del 1,4% al 3,1% en 2023 en Europa. Pero insisten: en las empresas solventes «sí se ha logrado evitar esas situaciones de estrés».

Guerra entre operadoras por captar maquinistas ante el 'boom' ferroviario

Renfe le 'roba' plantilla a las privadas por la mayor estabilidad laboral, pero los sindicatos alertan de que en pocos años van a sobrar conductores

EDURNE MARTÍNEZ

MADRID. La red de alta velocidad en España ha pasado de contar con doce trenes diarios cuando se inició el servicio Madrid-Sevilla en 1992 a más de 330 en la actualidad, la inmensa mayoría de Renfe, pero unos 40 de las operadoras privadas que entraron al mercado en 2020. La red supera ya los 4.000 kilómetros, la más extensa de Europa. La liberalización de la alta velocidad en pasajeros hace tres años está intensificando el uso de las vías,

con más trenes de alta velocidad que circulan diariamente a cada vez más destinos, como a Asturias hace unas semanas tras años de espera.

Y cuantos más destinos y trenes, mayor necesidad de maquinistas. Las cifras de Renfe no tienen comparación con las de las privadas, que llevan poco tiempo en España y están creciendo a pasos forzados por la tendencia de los trabajadores por irse a la operadora pública en cuanto tienen ocasión. Renfe cuenta con una plantilla de 5.700 maquinistas, la cifra más alta de la historia, y desde que comenzó su plan de renovación de empleo —que finalizará en 2026— ofrece anualmente entre 450 y 500 plazas a través de su oferta pública de empleo (OPE). Los que aprueban el examen no se convierten

en funcionarios, pero sí tienen una plaza fija en una empresa pública, lo que da «muchísima estabilidad salarial y profesional», explican desde el sindicato de maquinistas Semaf.

Así, aunque los sueldos sean similares en la empresa pública y la privada (entre 2.000 y 2.500 euros al mes), la estabilidad es muy valorada entre los empleados. «Las privadas no tienen por ahora ningún convenio colectivo, sino que cada trabajador firma sus condiciones, incluso hay compañeros que, haciendo el mismo trabajo tienen sueldos diferentes según lo que hayan negociado», explican fuentes del sector ferroviario de Comisiones Obreras.

Esta circunstancia conlleva que las operadoras privadas puedan quedarse temporalmente en déficit de maquinistas. Desde Semaf señalan que no se puede ser conductor de tren de un día para otro, sino que se requiere

FORMACIÓN

20.000

euros es el coste del curso de formación para maquinistas que ofrecen varias escuelas privadas en España, además de Renfe. Una vez superados los exámenes teóricos y prácticos, los profesionales pueden acceder al mundo laboral o prepararse una oposición.

La red española de alta velocidad, con más de 4.000 kilómetros, es la más extensa de Europa y opera 330 trenes diarios

unos meses de formación específica en el tren que vas a llevar. «Cuando los profesionales se van de una privada a Renfe, siempre hay un margen de tiempo que ajustar, pero no se debe a la falta de maquinistas en el mercado», indican.

Bolsa de preseleccionados

Esta tesis no la comparten desde Iryo, una de las empresas afectadas por estas salidas. Actualmente cuenta con 100 maquinistas en plantilla y no tie-

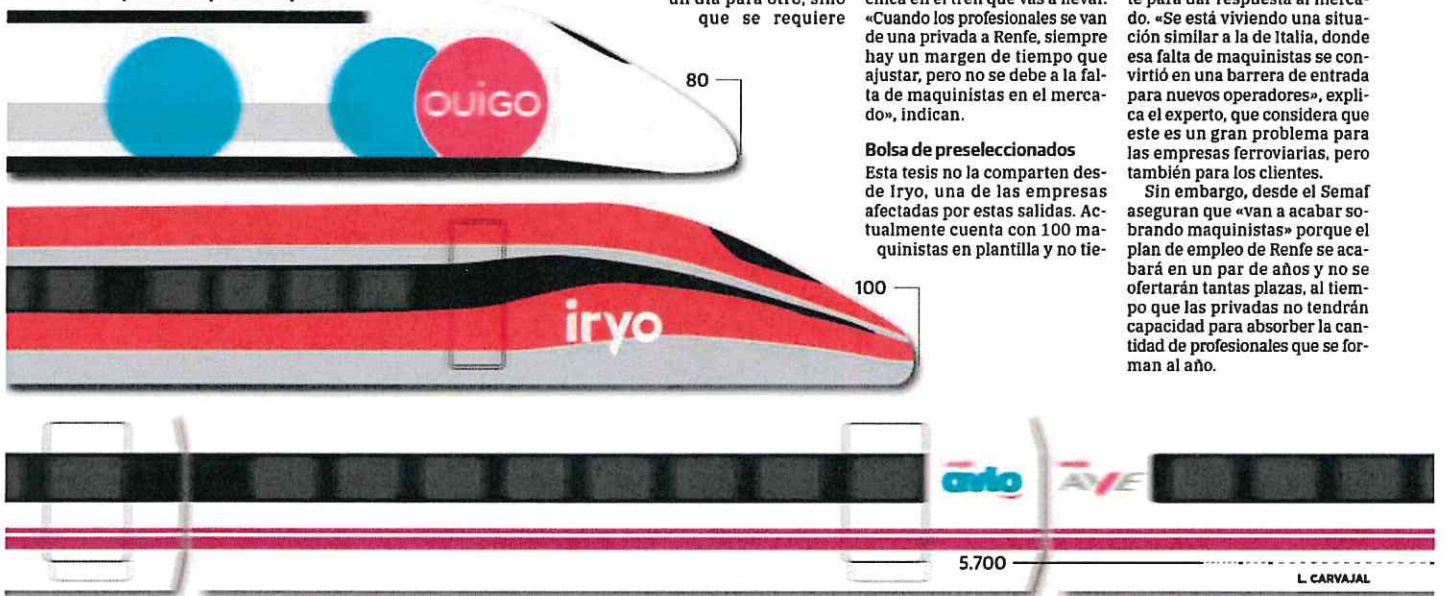
nen constancia de que vayan a abandonar más profesionales por el momento. Tienen a 45 personas contratadas en formación para cubrir las vacantes y poder mantener todos los trayectos. «Tenemos una bolsa de maquinistas preseleccionados que se activa de inmediato cuando hay vacantes», precisan. Fuentes de la empresa indican que entienden que la salida de maquinistas «forma parte de las reglas del mercado».

En Ouigo ocurre algo parecido. Actualmente cuentan con 80 maquinistas en plantilla, pero siete de ellos ya han notificado que abandonarán la empresa en marzo y se incorporarán a Renfe. «Estamos en un sector dinámico con escasez de talento y estos movimientos tienen un impacto que analizamos de forma permanente», explican fuentes de la operadora francesa.

Una falta de profesionales a la que hace referencia Andrea Giuricin, CEO de TRA Consulting y profesor de Gestión del Transporte en la Universidad de Milán, que considera que con el aumento de la demanda de trenes —que irá a más en los próximos años, según sus previsiones— el número de maquinista no es suficiente para dar respuesta al mercado. «Se está viviendo una situación similar a la de Italia, donde esa falta de maquinistas se convirtió en una barrera de entrada para nuevos operadores», explica el experto, que considera que este es un gran problema para las empresas ferroviarias, pero también para los clientes.

Sin embargo, desde el Semaf aseguran que «van a acabar sobrando maquinistas» porque el plan de empleo de Renfe se acabará en un par de años y no se ofertarán tantas plazas, al tiempo que las privadas no tendrán capacidad para absorber la cantidad de profesionales que se forman al año.

Maquinistas por compañía



L. CARVAJAL

El tráfico de trenes se dispara y supera los niveles prepandemia

E. M.

MADRID. La recuperación del turismo, la entrada de nuevos operadores en la red de alta velocidad y la puesta en servicio de nuevas líneas ha supuesto que el tráfico ferroviario en España aumentara un 10,1% en 2023 hasta una cifra récord de 201 millones de

trenes por kilómetro, superando también los datos anteriores a la pandemia en un 1,8%, según el último boletín de Adif.

El gestor de la infraestructura explica que ya se han superado los 4.000 kilómetros de líneas de alta velocidad, consolidándose como la red más extensa de Europa y segunda del mundo.

La red que más creció fue la de alta velocidad, sobrepasando en un 33% los datos de 2019 gracias a la liberalización del sector acometida en los últimos años y que ha supuesto la entrada de dos nuevos operadores (Ouigo e Iryo) en competencia con Renfe.

En concreto, el trayecto Madrid-Levante se disparó un 70% el año pasado frente a 2022 y casi un 96% frente a los datos de 2019, antes de la pandemia. La línea Madrid-Barcelona aumentó un 38% frente a 2022 y un 40% frente

a los niveles prepandemia. Por su parte, en el corredor Madrid-Andalucía, el incremento frente al año anterior alcanza el 24% y un 7% respecto a antes de la covid, al mismo tiempo que el tráfico en-

El trayecto Madrid-Levante ha sido el que más ha crecido en 2023, con un 70% respecto a 2022, y duplica las cifras de 2019

tre Madrid-Valladolid-León-Zamora-Galicia se incrementó un 11% en el último año y un 52% frente a 2019.

En las líneas convencionales, el mayor crecimiento se observó en el tráfico en la línea Madrid-Alcázar-Córdoba-Sevilla-Cádiz (3,4%), seguida de la línea Venta de Baños-León-Orense-Vigo (0,4%). Por su parte, el tráfico de Cercanías e interurbanos en 2023 frente a 2022 se incrementó un 2,9% motivado, en gran parte, por los abonos gratuitos para los viajeros convencionales.

ANA LUCAS

■ Policías locales de la Región de Murcia piden que haya una ambulancia con personal sanitario en las salas de tiro por seguridad, ya que las prácticas que efectúan los agentes son de alto riesgo, pues se usa munición real. El presidente de la Unión Autonómica de CSIF en Murcia, Juan Miguel López Blanco, ha presentado en la Consejería de Interior, Emergencias y Ordenación del Territorio un escrito en relación con la seguridad de los policías en los ejercicios de tiro, indican desde el citado sindicato.

En este sentido, el CSIF apunta que «la Ley de Coordinación de Policías Locales establece que «corresponde a cada municipio, por sí solo o en colaboración con la Administración regional, garantizar la formación periódica de los miembros del Cuerpo de Policía Local en cuanto al mantenimiento y utilización del arma de fuego, promoviendo la realización de, al menos, una práctica de tiro semestral, en la que deberán obligatoriamente participar todos los integrantes del cuerpo que se encuentren en activo».

«Con carácter supletorio, aplicando la normativa relativa a los policías nacionales, los policías locales, también tendrían derecho a una protección eficaz en

Policías locales piden una ambulancia en las salas de tiro por su seguridad

► Desde el sindicato CSIF explican que, si un agente sufre un accidente con un arma de fuego, es vital que el personal sanitario se encuentre cerca



Agentes de la Policía Local de Molina de Segura, en una sala de tiro.

Aseguran que escoltas, vigilantes y guardias rurales sí tienen asistencia obligatoria en sus prácticas

Detalla el comunicado del sindicato que «aunque existe alguna regulación para Policía Nacional y Guardia Civil que no llega a verse en la práctica, en cambio sí se regula y se aplica en los ejercicios de tiro destinados a vigilantes de seguridad, escoltas y guardias rurales, la exigencia de asistencia obligatoria de los servicios sanitarios de las empresas, para atender en primera instancia y posterior evacuación, si procede, a los asistentes ante cualquier accidente que pudiera ocurrir».

«Por eso CSIF quiere equiparar las medidas de seguridad de todas las personas que realicen esta actividad de riesgo», destacan fuentes de la citada organización sindical.

Y es que, insisten, la prevención de riesgos laborales es un pilar fundamental de las condiciones de trabajo de los policías, a quienes en muchos casos, las entidades locales no prestan la vigilancia y control necesario».

materia de seguridad y salud en el trabajo. Tal derecho comprende el derecho a la información, a la formación en materia preventiva,

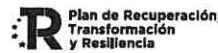
a realizar propuestas y a participar en la prevención de todos los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y a

la adopción de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos», hacen hincapié al respecto.

Premio: A la primera edición de los RECONOCIMIENTOS SEF por el impulso y la mejora del empleo, en la formación para el empleo y la intermediación laboral en la Región de Murcia

Cursos Gratuitos

PLAN: "PROYECTOS DE FORMACIÓN DE ACCIONES FORMATIVAS DE EDUCACIÓN NO FORMAL PARA SECTORES ESTRATÉGICOS"



INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-417-1
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 17/04/2024 al 06/05/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-417-2
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 18/09/2024 al 04/10/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE

DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-417-3
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 18/11/2024 al 04/12/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-458-1
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 19/02/2024 al 28/02/2024
y
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 29/02/2024 al 06/03/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-458-2
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 29/02/2024 al 11/03/2024
y
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 12/03/2024 al 20/03/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-458-3
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.

Fecha: del 15/05/2024 al 24/05/2024
y
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 27/05/2024 al 31/05/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-458-4
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 27/05/2024 al 05/06/2024
y
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 06/06/2024 al 12/06/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSATALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-459-1
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 9:00 a 14:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 30/09/2024 al 09/10/2024
y
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 10/10/2024 al 16/10/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

INSTALACIÓN Y MONTAJE DE SEGUIDORES SOLARES

Nº Expediente: PR-2023-459-2
Alumnos: 20
Horas Lectivas: 60
Horario: 16:00 a 21:00 de Lunes a Viernes.
Fecha: del 14/10/2024 al 30/10/2024
Perfil del alumno: Nivel 1
Prácticas en empresas: No

* PERFIL DEL ALUMNO:
(1) NIVEL 1: No se requiere formación.

PLAZO DE INSCRIPCIÓN: INMEDIATO
INFORMACIÓN, INSCRIPCIÓN E IMPARTICIÓN EN: FREMM
Federación Regional del Metal Murcia.
C/ del Metal, 4 - 30009 MURCIA • www.fremm.es
FORMACIÓN: Tel.: 968 93 15 01 / Fax: 969 93 14 10 e-mail: forma@fremm.es

