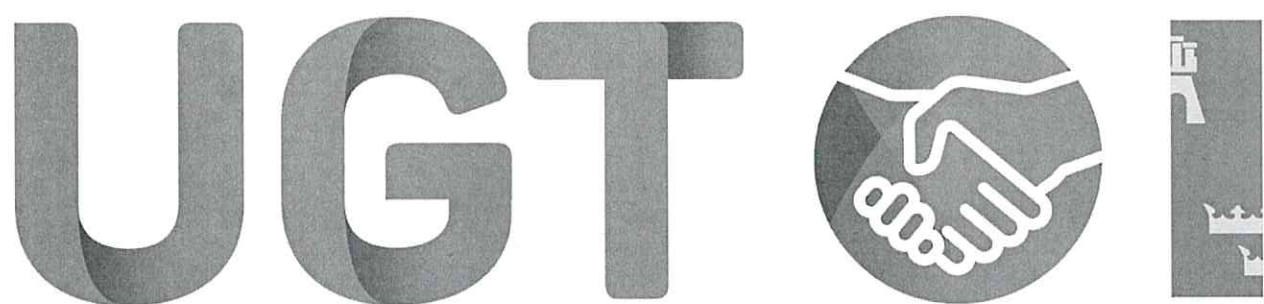


RESUMEN DE PRENSA



Región de Murcia

Vicesecretaría general y Secretaría de Comunicación y
Participación Sindical

Departamento de Comunicación y Redes Sociales

31/03/2024

La Comunidad concluye que los usos económicos son compatibles con la protección del Mar Menor

El documento de alcance redactado por Medio Ambiente para el Plan de Ordenación subraya que todas las actividades deben respetar la ley vigente

MANUEL BUITRAGO



MURCIA. La Comunidad entiende que los informes y aportaciones presentados por 34 instituciones y colectivos concluyen que es compatible la protección y conservación del ecosistema del Mar Menor con la realización de las diversas actividades que caracterizan a la cuenca vertiente (residenciales, sociales, turísticas, industriales, agrarias, pesqueras o ganaderas), siempre que se lleven a cabo respetando la legislación vigente, informan fuentes del Gobierno regional. Es la principal conclusión del documento de alcance redactado por la Dirección General de Medio Ambiente, que debe ser tenido en cuenta para elaborar el documento definitivo del Plan de Ordenación Territorial del entorno del Mar Menor.

La Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor abrió un periodo de consultas previas para que instituciones, colectivos ecologistas y ciudadanos realizaran observaciones; un trámite que ha finalizado con la elaboración del documento de alcance del principal instrumento de ordenación y gestión de la cuenca vertiente, que abarca una superficie total de 1.232 kilómetros cuadrados, que representa más de la mitad de la superficie de la provincia de Guipúzcoa.

La Dirección General de Medio Ambiente ha tenido en cuenta las aportaciones y valoraciones realizadas, que enriquecen el modelo planteado, entre ellas las de los ayuntamientos ribereños, la Confederación Hidrográfica de Segura, la Oficina Técnica del Mar Menor, colectivos sociales, expertos en patrimonio, universidades públicas y empresarios, entre otros.

Una hoja de ruta

El documento de alcance ha sido realizado a petición del órgano sustantivo, en este caso por la Dirección General de Ordenación del Territorio, porque así lo exige el artículo 15 de la Ley de Recuperación y Protección del Mar Menor. El objetivo es dar a conocer el marco legal que se debe tener en cuenta y los informes recopilados de todos los co-

lectivos e instituciones afectados en la redacción del Plan de Ordenación Territorial.

La Dirección General de Medio Ambiente ha establecido en definitiva una guía, una hoja de ruta que remitirá a la Dirección General de Ordenación del Territorio -adscrita al vicepresidente de la Comunidad Autónoma, José Ángel Antelo-, para que adapte el Plan de Ordenación Territorial y elabore el Estudio Ambiental Estratégico. Dicho estudio deberá ser aprobado por los técnicos de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería, en manos de Juan María Vázquez, los cuales tendrán la última palabra.

Entre los informes y aportaciones realizadas en el periodo de consulta figuran los de la Confederación Hidrográfica del Segura, que considera que deben tenerse en cuenta las posibles afectaciones a las ramblas y adoptar medidas para minimizar el riesgo de inundaciones. Asimismo, la Oficina Técnica del Mar Menor hace hincapié en la necesidad de diseñar un modelo de ordenación territorial que posibilite el desarrollo equilibrado de las diferentes actividades existentes en la zona.

Inundaciones y cambio climático

Los expertos en patrimonio natural de la Comunidad Autónoma, por su parte, solicitan que se tenga en cuenta que se está trabajando en renaturalizar algunos lugares seleccionados. Recomiendan que se apliquen soluciones basadas en la naturaleza y se impulse el desarrollo de actividades económicas armonizadas con la protección de la naturaleza.

El Ayuntamiento de Cartagena apunta, entre otras cuestio-

nes, que se tenga en cuenta la movilidad sostenible y las zonas afectadas por residuos mineros. El consistorio de San Javier, por su parte, pide que se minimicen los efectos sobre el paisaje de la implantación de energías renovables; mientras que los de Torre Pacheco y La Unión insisten en que se perfeccione el estudio hidráulico de las cuencas, la inundabilidad, y la restitución de cauces, principalmente. La Universidad de Murcia ha

realizado aportaciones sobre renaturalización y uso de soluciones basadas en la naturaleza. Asimismo propone que se tomen en consideración los efectos del cambio climático. La Universidad Politécnica de Cartagena señala que deben adoptarse medidas para reducir el arrastre de sedimentos y la pérdida de suelo.

Algunos colectivos sociales, como Pacto por el Mar Menor y Asociación Amarme, demandan, entre otros aspectos, que se ac-

tualice la información territorial que ha quedado obsoleta y que se tengan en cuenta los paisajes históricos para su correcta renaturalización. La patronal regional Croem solicita que se tengan en cuenta la integración de propuestas realizadas en otras directrices y planes de ordenación territorial existentes, señala el Gobierno autonómico.

El documento de alcance se ha elaborado partiendo del avance del Plan de Ordenación Territo-



Vista de la playa y del club náutico de Santiago de la Ribera y de la Academia General del Aire. Al fondo, el Carmolí.

Un corredor ecológico de 48 kilómetros y un 24% más de espacios protegidos

M. B. B.

MURCIA. El avance del Plan de Ordenación Territorial, pendiente de la redacción definitiva, define un nuevo modelo para el Mar Menor basado en potenciar los valores ambientales, garantizar la sostenibilidad y compatibilidad de las actividades económicas, y proteger la zona frente a las inundaciones. Dentro de ese esquema incluye la optimización de la productividad, la solución de los desequilibrios territoriales, la mejora de la calidad de vida y la sostenibilidad territorial y urbana. Para ello plantea las siguientes medidas específicas:

- **Un plan unificado frente al aporte de contaminantes y efectos de las inundaciones**, que evite duplicidades, cree sinergias, priorice actuaciones y establezca un respaldo presupuestario real y su temporización.

- **Infraestructuras verdes** como pilar de la sostenibilidad que permita la interconexión de los espacios naturales, sus sinergias y su complementariedad. El plan plantea la creación de una infraestructura verde realmente interconectada que permita tanto la relación entre espacios naturales como su aprovechamiento para el ecoturismo y para la mejora de la calidad de vida.

Dicha infraestructura verde fomentará el empleo verde (tanto en su creación como en su mantenimiento) y estará compuesta por espacios naturales protegidos, cuya extensión territorial es de 10.139 hectáreas, lo que representa un 8,23% del total del ámbito; una red de verde urbano; espacios naturales de nueva creación por sustitución de anteriores explotaciones agrícolas (la Comunidad Autónoma se plantea aumentar en unas 1.000 hectáreas la red de humedales, y el Ministerio en otras 1.400 hectáreas); y un potente eje de interconexión. Sumando los proyectos de ambas

instituciones supondría aumentar los espacios naturales protegidos en torno a un 24%, según el avance del Plan.

- **El Anillo del Mar Menor**, previsto en la ley de Recuperación y Protección del Mar Menor como 'corredor ecológico', con una longitud aproximada de 48 kilómetros. El anillo se planteará en una franja situada en torno a la autovía AP 7 y la carretera RM-12, y debe cumplir los siguientes criterios: ubicar espacios de retención de nutrientes y de avenidas en torno a las principales ramblas que desembocan en el Mar Menor, así como infraestructuras que eviten el aporte de sustancias contaminantes procedentes de la minería.

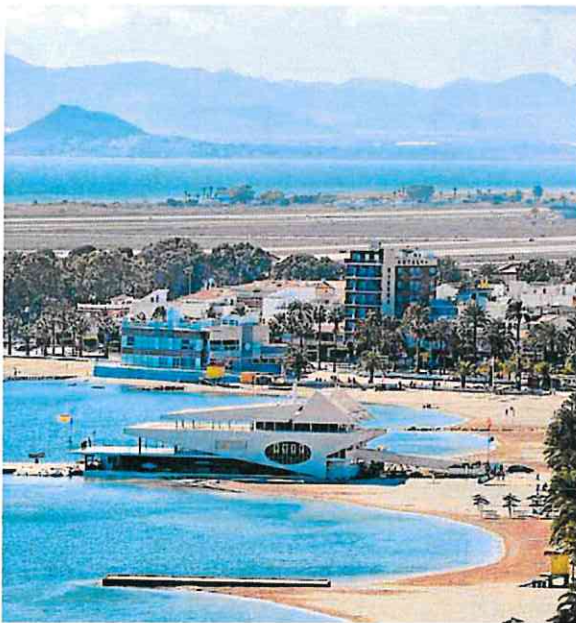
Incluirá asimismo un eje de interconexión que vertebe la infraestructura verde y que facilite la conexión real entre espacios naturales, verdes urbanos y re-

Las aportaciones de la CHS, universidades, patrimonio natural, ayuntamientos, vecinos y Croem deben ser tenidas en cuenta en el Plan de Ordenación Territorial

Después de pasar por Antelo, la última palabra la tendrán los técnicos que evaluarán el estudio ambiental estratégico

rial del Mar Menor –cuyo borrador se dio a conocer parcialmente en agosto– que define las pro-

puestas iniciales para mejorar el sistema, orientadas a garantizar la sostenibilidad económica, social y ambiental, a largo plazo, de todos los usos que se dan en la cuenca vertiente. El principal instrumento de ordenación y gestión de las actividades que se desarrollan principalmente en el Campo de Cartagena y zonas adyacentes, también persigue armonizar y compatibilizar estos usos –con un marco normativo unificado– para evitar conflictos entre ellos; así como mejorar la calidad urbana y paisajística del Mar Menor. También propone las infraestructuras necesarias para la mejora del sistema socioecológico; a la vez que arbitrar actuaciones de defensa contra las inundaciones.



VICENTE VICÉNS / AGM

El avance del Plan de Ordenación también prevé impulsar el ecoturismo y fomentar el empleo verde en el entorno de la laguna

Propone, asimismo, mejorar la imagen de marca de la zona, y crear una red de carriles bici con tres itinerarios

naturalizados. Propone también homogeneizar la imagen de marca del Mar Menor y su nuevo modelo sostenible. Igualmente se debe crear un eje de conexión blanda (ciclable y peatonal) entre núcleos que fomente la movilidad sostenible, la calidad de vida y el ecoturismo.

• Paisaje transversal y regeneración y recualificación urbana para sacarle el elevadísimo potencial del paisaje como elemento para una mejora de la calidad de vida, la competitividad y la imagen de marca.

• Movilidad sostenible, con la mejora del transporte público por carretera de entre núcleos próximos; así como la creación de una red de transporte marítimo sostenible, al igual que una red de carriles bici segura entre poblaciones. La idea es que dicha red tenga tres itinerarios: la del propio anillo del Mar Menor (48 kilómetros); otra por la orilla incluyendo La Manga, y las conexiones desde las poblaciones al anillo verde. Asimismo, se proponen equipamientos flexibles que mejoren la calidad de vida, reduzcan los desplazamientos necesarios y fomenten la ruptura de la estacionalidad.

FIESTAS DE INTERÉS TURÍSTICO

Costa Cálida
REGIÓN DE MURCIA

Región de Murcia

DE INTERÉS TURÍSTICO INTERNACIONAL

Mucho que celebrar

Semana Santa

CARTAGENA
JUMILLA
GEZA

MURCIA

La Noche de los Tambores

A woman with her eyes closed, looking up, against a blue background with white text and graphics.

«Queremos que las aerolíneas abran una base de aviones en este aeropuerto»

Carlos Domingo San Martín Director del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Permitiría a hasta doce aeronaves dormir cada noche en Corvera y obligaría a ampliar su horario

TANIA COSTA



MURCIA. Carlos Domingo San Martín (Tarragona, 1975) dirige el Aeropuerto Internacional de la Región, en Corvera, desde finales de 2022. Llegó a Murcia después de estar trece años al frente del aeródromo de Asturias, consiguiendo el mayor aumento de vuelos de su historia con la implantación de Volotea y Ryanair. Aquí, San Martín replicó su experiencia en el Principado. En diciembre de 2023, Volotea inició vuelos directos desde la Región a Madrid y Barcelona. En los primeros meses de este 2024 se ha notado un aumento del número de pasajeros nacionales del 26%. Son datos positivos, pero insuficientes. La cifra global de viajeros se queda por debajo del millón registrado en 2019. Con LA VERDAD, San Martín ha conversado sobre los objetivos y los plazos que se ha marcado y aunque es cauto a la hora de hablar de números, sueña a lo grande.

—Tenemos la temporada de verano casi en marcha. ¿Qué opciones ofrece Corvera?

—Este domingo empieza la temporada y vamos a tener hasta 22 destinos regulares, más dos conexiones chárter a Oporto y a Chequia. Del total (22), 15 destinos son internacionales: la mayoría de ellos, con Reino Unido. Estamos programando ahora mismo operaciones con Reino Unido, Bélgica, Irlanda y Marruecos, que es uno de los destinos turísticos que más se está desarrollando y hemos incorporado una nueva ruta (Marrakech) con otra compañía (Ryanair) porque Air Arabia opera Casablanca y Oujda.

—¿Va a ir a más este año? ¿Para verano habrá otras rutas?

—Como principal novedad en nuestra parrilla de destinos, se incorporan en el mercado internacional, Marrakech, esta semana, y luego, un poco más adelante, a finales de mayo, Volotea inaugura la ruta con Bilbao. Esto supone un aumento de un 3% tanto en asientos como en movimientos programados en toda la temporada de verano.



Carlos San Martín, en las escaleras mecánicas del Aeropuerto Internacional de la Región. NACHO GARCÍA / AGF

—¿Los vuelos a Bilbao se pueden reservar ya?

—Sí, están a la venta.

—El año 2023 cerró con 877.796 pasajeros, casi un 5% más que el ejercicio anterior, pero todavía lejos del millón de 2019. ¿Qué perspectivas tiene para 2024?

—Perspectivas de consolidar una tendencia de crecimiento. La temporada de invierno se está comportando bastante bien. Los dos primeros meses tenemos un crecimiento acumulado del 26% y la temporada de verano, que es el mayor peso de nuestro tráfico (el 75% se concentra en la temporada de verano). Estamos hablando de un crecimiento de un 3% en asientos. El resultado de tráfico dependerá de la ocupación. Los asientos son billetes que se ponen a la venta por las compañías. El resultado del tráfico dependerá de la ocupación que tenga esa oferta y de otras programaciones que se puedan llevar a cabo a nivel de operaciones más puntuales.

—Si se mantiene el crecimiento del 26% en los primeros meses del año, se podría llegar al millón de pasajeros en 2024?

—Sería muy pronto de aventurar. No me atrevo a dar una cifra concreta. Estamos viendo que estamos creciendo. Eso invita al optimismo, pero todavía es pronto.

—¿La cautela viene porque el año pasado iba bien y tuvo un mes de noviembre muy malo?

—Como le comenté, la mayor parte de nuestro tráfico se concentra en la temporada de verano. El aeropuerto de Alicante creció el año pasado un 20%. ¿Por qué se queda rezagada la Región de Murcia?

—Una circunstancia muy singular es que somos el aeropuerto que, de largo, está más expuesto al mercado británico. El año pasado, hasta el 75% de nuestro tráfico fue con terminales británicas y precisamente el mercado británico es uno de los que todavía no ha recuperado los niveles anteriores a la pandemia. Así como el mercado nacional y a nivel global sí se han recuperado fuertemente, nuestra mayor exposición a ese mercado británico nos hace ir un poco por detrás en esa recuperación. En 2019, del orden del 82% del tráfico fue con el Reino Unido (la media nacional es del 16%). El año pasado ya bajó un poco, al 75%. Uno de los retos de este aeropuerto es tratar de no tener una excesiva dependencia del mercado británico.

—Hay planes de poner una parada de Renfe en el aeropuerto de

«Tenemos que seguir creciendo en el mercado nacional»

TANIA COSTA

—Aena anunció incentivos para las compañías que superen el número de viajeros de 2023. ¿Está funcionando?
—Desde luego. Es una herramienta muy fuerte para las compañías aéreas, para que se puedan plantear no sólo un nuevo destino sino crecer. Supone que durante tres años, las dos temporadas de verano e invierno, a cualquier incremento de tráfico se le descuenta el 100% de la tarifa del pasajero.
—¿Cuánto representa?
—Se contabiliza al final porque no va por asiento ofertado. Va por pasajero.
—Habló de crecer un 3% esta

temporada. ¿Salen llenos los aviones de este aeropuerto? Lo de mover mercancía, ¿arranca?
—La ocupación media es bastante elevada. Son habituales cifras por encima del 80% de ocupación. Eso es otro indicador que confirma esa tendencia de crecimiento.
—Lo de mover mercancía desde el aeropuerto, ¿arranca?
—Detrás del movimiento de pasajeros la principal variable es el potencial de oferta turística y de negocio. A nivel de carga tiene que haber un entorno logístico favorable y posibilidades de negocio que hagan que la vía aérea para el tráfico de mercancías sea la más rentable.

—Se habló de que había interés de países del Golfo Pérsico.
—Tiene que haber a nivel logístico un interés y un potencial...
—Pero ¿lo ve factible?
—Aquí hay un entorno logístico muy fuerte y esa es una de las potencialidades de esta Región. El sector nos tiene que ayudar a identificar ese potencial y a respaldarlo con cifras para promover esa operación aérea y, por otro lado, a nivel administrativo, de necesidades de control fronterizo, etc, que sea viable esa implantación.
—¿Qué conexión le hace falta al Aeropuerto Internacional?
—Tiene que seguir creciendo en el mercado nacional. Esa sería una de las líneas de trabajo. A nivel internacional crecer en todos para no tener tanta dependencia de un mercado concreto. Eso, a trazo gordo, es un poco la estrategia.

Alicante. ¿Eso puede ser mortal para el aeropuerto de Murcia?

—Nosotros apostamos por la intermodalidad. Pero al fin y al cabo, lo que va a determinar el volumen de tráfico que tenga el aeropuerto no es el aeródromo en sí, es el destino. Ponemos siempre el ejemplo de que el cine no lo llena el cine en sí. Lo llena la película. El aeropuerto no se va a llenar por sí mismo. Lo va a llenar el destino, la capacidad que tenga para ampliar su oferta turística, generar un movimiento a nivel de negocio, de economía, de actividad. Todo eso va a determinar que por el aeropuerto pasen más y más pasajeros.

—¿Tienen cálculos de cuántos pasajeros murcianos optan por el aeropuerto de Alicante y si se podrían recuperar?

—Lo que hay es un potencial, el del destino. Los cálculos ya no serían circunscritos a los que vienen al aeropuerto sino con los que vienen ya a la Región de Murcia. El aeropuerto no puede definir una estrategia de desarrollo turístico o de conectividad de un territorio. El aeropuerto puede y así lo hacemos y lo haremos, ser un aliado de los claves para impulsar una política de desarrollo turístico y de conectividad.

Contacto con la Consejería

—¿Tienen contacto con la Consejería de Turismo?

—Sí, efectivamente. Cuando decía lo de aliado, es un aliado implicado, colaborador y con trabajo continuo. Hay mesas de trabajo conjuntas e iniciativas conjuntas. Al final, con qué mercados turísticos tenemos que estar conectados, de dónde viene la gente hacia esta región, cuáles son las demandas de movilidad... Eso lo tenemos que coordinar y trabajar de manera estrecha.

—Ha dicho que el 75% de pasajeros viene de Reino Unido. ¿Hace falta más turismo nacional para alcanzar las cifras máximas del año prepandemia?

—Sí. Forma parte de esa estrategia que, insisto, es la de la Región a nivel turístico para, por un lado, desestacionalizar el movimiento turístico, que no esté tan concentrado en verano y por otro lado está crecer en todos los mercados y que la proporción esté un poco más equilibrada. Y forma parte de esa estrategia estar conectados con aeropuertos nacionales que por sí mismos supongan un destino atractivo, como son Madrid y Barcelona y, además, tengan posibilidades de conectividad para poder enlazar

con otros aeropuertos. La estrategia es que Volotea, que puso en marcha esas conexiones el año pasado, pueda hacer una contribución lo mejor posible.

—La temporada de verano es el fuerte del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de la Región. ¿Las altas temperaturas no afectan a la llegada de turistas?

—Como gestor aeroportuario, nuestro objetivo es que la experiencia de los pasajeros sea lo mejor posible a nivel de confort. Vamos a poner en marcha procedimientos de seguimientos de esas temperaturas. Para nosotros los meses centrales del verano siguen siendo los más fuertes a nivel de tráfico. La temperatura aquí es una variable que tenemos que manejar y por los datos que estamos viendo no parece que esté influyendo mucho en la demanda turística. La tendencia es de crecimiento en verano, Semana Santa y Navidad. El efecto de las temperaturas a largo plazo es la incógnita, pero de momento a nivel de cifras de tráfico reales y de programación, con ese crecimiento de programación del 3% no lo estamos viendo.

—¿En qué fechas tienen más movimientos de pasajeros?

—Agosto y julio y entre semana, los viernes y lunes, con la operativa más de fin de semana, visitar amigos, familias...

—Usted llevó a Volotea a Asturias, cuando fue director allí. ¿También trajo esta compañía a Murcia o Volotea quiso venir?

—Sí, coordinamos la apertura de la primera base en España, en Asturias. Haré lo mismo que en Asturias aquí o donde esté: facilitar que las compañías se implanten en los aeropuertos. Queremos contribuir a que el desarrollo vaya a más: más rutas, más aviones... ¿Por qué no plantear alguna apertura de una base en este aeropuerto? Ese es un objetivo deseable a largo plazo. Queremos que las aerolíneas abran base de aviones en el aeropuerto. Base significa que el avión, en un aeropuerto no H24 (que no abre las 24 horas), después de hacer todas sus conexiones, vuelva al aeropuerto donde tiene base. Estamos trabajando para generar esas oportunidades para las compañías, dando facilidades, atendiendo sus necesidades...

—¿Qué se necesita para montar una base de aviones?

—El potencial de desarrollo del aeropuerto es el de la Región, que ese potencial se concrete en oportunidades que identifiquen las compañías para desarrollar cada



Carlos San Martín, durante la entrevista con LA VERDAD. N. GARCÍA / AGM

OBSTÁCULOS

«Somos, de largo, el más expuesto al mercado británico, que aún no ha recuperado las cifras prepandemia»

CONEXIONES

«Hay ahora mismo operaciones con Reino Unido, Bélgica, Irlanda y Marruecos»

vez más rutas y más frecuencias. Llega un punto en el que ya les es viable y les es rentable el que los aviones estén basados en un aeropuerto concreto. Eso es un trabajo de largo recorrido. Una de las fortalezas del aeropuerto es la capacidad que tiene. Es el más moderno de la red nacional y uno de los que más capacidad de desarrollo tiene. Ahora mismo no

NOVEDADES

«Incorporamos una ruta a Marrakech con Ryanair, y Volotea inaugura otra con Bilbao»

OFERTA

«Esta temporada vamos a tener 22 destinos regulares, más dos charter a Oporto y Chequia»

hay ningún cuello de botella para acoger cualquier apuesta que plantee cualquier compañía.
—¿Esa base podría estar en un plazo de cuatro o cinco años?
—Eso es un trabajo de largo alcance. Es una apuesta de las compañías, pero es un objetivo deseable dentro de nuestra gestión.
—¿Cuántas compañías podrían tener base en este aeropuerto?

—No es tanto número de compañías, como de aviones. Ahora mismo tenemos doce posiciones de aviones comerciales disponibles. Es difícil aventurar un número, pero sería que la mayor proporción posible de aviones acabe aquí el día y empiece la operativa al día siguiente.

—¿Eso cuánto le reportaría económicamente al aeropuerto?

—(Risas) Mucho. Eso cambiaría el desempeño del día a día, de la operativa, del negocio de las compañías. Insisto eso es un trabajo de largo recorrido. Es uno de los objetivos, que las compañías puedan ver aquí, en la Región de Murcia, un sitio idóneo para que los aviones estén aquí basados.

—Para montar la base habrá que ampliar los horarios porque cierran a las 21.30 horas y se han tenido que desviar aviones a Alicante por estar cerrados.

—En la red de Aena tenemos un procedimiento de modificación de los horarios operativos de los aeropuertos. No son inamovibles. El procedimiento implica, por un lado, una solicitud que respalde esa necesidad de modificar el horario operativo y a partir de ahí, en base a la justificación de esa necesidad se hace un trabajo de análisis de la viabilidad y, por otro lado, de coordinación. Ya no es solo modificar nuestros propios horarios. Estamos hablando de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Agencia Estatal de Meteorología, proveedor de servicios de navegación aérea, agentes de asistencia en tierra...

—Y eso es mucho dinero público. ¿No es muy cuesta arriba?

—Es, sobre todo, coordinación. Modificar un horario es de lo más complejo en gestión aeroportuaria. No tiene por qué llegar a H24 (abrir las 24 horas). Asturias y Bilbao no son H24. La minoría son H24. Insisto: hay un procedimiento que se pondría en marcha en el momento en que hubiera una solicitud.

Cumpleaños agridulce para el Trasvase

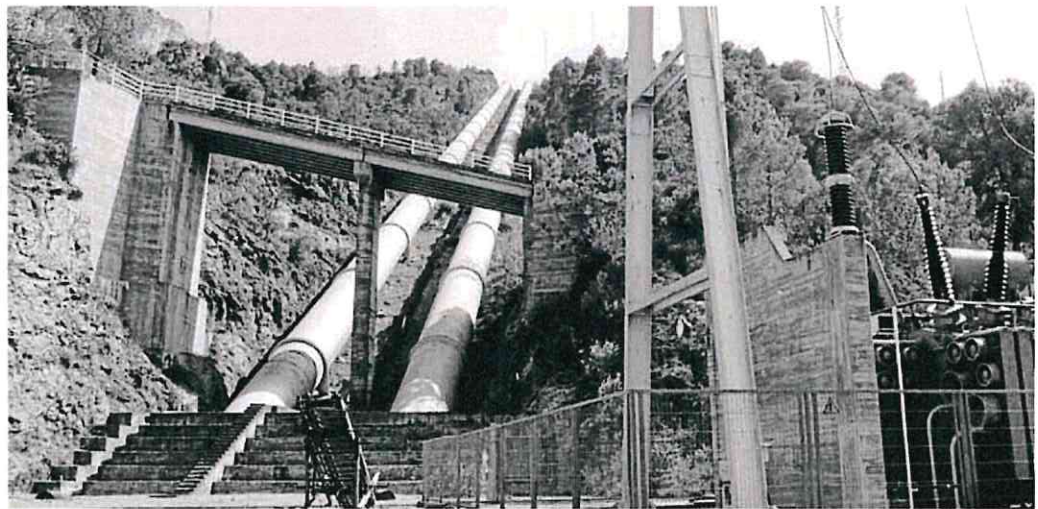
El acueducto afronta sus agitados 45 años de vida con un recorte pendiente de 100 hm³, recurrido ante el Supremo, y con las reglas de explotación aún por revisar

ALBERTO SÁNCHEZ

MURCIA. Odiada y querida por muchos, la obra del Trasvase cumple este domingo 45 años desde que aquel 31 de marzo de 1979 las aguas del Tajo descendieran hasta el embalse del Talave y entrarán por fin en la cuenca del Segura. A partir de ese momento, esta compleja infraestructura hídrica aceleró un proceso de transformación a nivel socioeconómico en la Región de Murcia, Alicante y Almería. El acueducto ha conocido en todo este tiempo más guerra que paz, sometido a un maremágnum continuo de leyes que ha acabado por desnutrirlo poco a poco, a la espera de más baches que sortear.

En 45 años, ha traído hasta el Levante español más de 15.000 hectómetros cúbicos de un agua que garantizó el suministro a 2,5 millones de personas y dio la vuelta a una actividad agrícola que quería crecer. No ha habido ni gobierno ni territorio que se haya olvidado del Trasvase en este tiempo, para bien o para mal. Concebido por primera vez en la Segunda República, no fue hasta la época del tardofranquismo cuando comenzó su construcción, que culminó en los inicios del Ejecutivo de Adolfo Suárez. Costó 30.076 millones de pesetas, presupuesto que sobrepasó ampliamente las previsiones iniciales. Hoy ayuda a generar un impacto en el PIB nacional de más de 2.300 millones de euros.

Al Trasvase siempre le han dicho que tiene los días contados, y es verdad que los planes para él a medio plazo pueden reducir



Actos para celebrar el aniversario y una obra de Cristóbal Gabarrón

El Sindicato Central de Regantes inaugurará el 3 de abril, de la mano del Ayuntamiento de Murcia, el monumento del artista Cristóbal Gabarrón dedicado al Trasvase. El Sindicato también celebrará posiblemente un acto «familiar, íntimo y entrañable», como lo define su presidente Lucas Jiménez, para el 45 aniversario. En Elche también habrá actos. En la foto superior, la elevación de Bolarque. Debajo, protesta contra el recorte del Trasvase, el año pasado ante el Ministerio.

a la mínima expresión su cometido. Pero ahí está, afrontando el último tramo antes de llegar al medio siglo de vida con cicatrices pero dando al Segura más recursos que los que tiene como

propios, como ocurre este año. Lucas Jiménez, presidente del sindicato que aúna a los regantes que beben del Trasvase, recuerda qué pasó hace cinco años tras varias sentencias del Tribu-

nal Supremo que comenzaron a sumir en un sueño oscuro al acueducto: «Dictó varias sentencias en el sentido de cumplir con la legislación española que obliga a fijar caudales ecológicos en

todos los tramos de los ríos. Eso no quiere decir que no hubiera régimen de caudales circulantes, legalmente establecidos, y que no fueran suficientes».

Considera que la fijación de esos

ASÍ SE CONSTRUYÓ



El primer tramo

Las obras se iniciaron en los años 70 con las conexiones entre las presas de Entrepeñas, Buendía y Bolarque.



Acueductos a través de La Mancha

Los acueductos manchegos de Rianseres y la Cigüela miden 9 km y fue la siguiente fase del proyecto.



Canales a cielo abierto

Pese a que el Trasvase tiene una longitud de 292 km, más de la mitad se encuentra a cielo abierto.

TESTIMONIOS

Lucas Jiménez
Presidente del Scrats



«Me quedo con la labor callada de los regantes, que han conseguido sobreponerse a decenas de decisiones políticas lesivas»

Roque Bru
Vicepresidente del Scrats



«Todo lo que se plantee para quitar agua al Trasvase supone una amenaza importante»

Juan Marín
Presidente de los regantes de Lorca



«Si hubiera una verdadera regulación e interconexión de cuencas, yo pediría agua para los regantes de Huelva, de Málaga, de Valencia, de Cataluña...»

caudales en el nuevo plan hidrológico del Tajo se llevó a cabo «obviando la existencia» del Trasvase, sus demandas y sus consecuencias. «La planificación del Tajo fue un juego de tablero político con el afán de recortar» el agua que se envía al Segura. La consecuencia es que a partir de 2027 habrá un recorte anual de 100 hm³ –la última palabra la tendrá el Tribunal Supremo– en una obra que se diseñó para trasvasar hasta 600 cada año pero que apenas supera la mitad de esa previsión. El desafío que tiene por delante es ver «el agua como una herramienta política, que degenera en decisiones políticas ajenas a las técnicas y al interés general de España y de sus ciudadanos», sentencia Jiménez.

Del algodón a la riqueza

El Trasvase, para el presidente de la Comunidad de Regantes de Lor-



AL DETALLE

8.700

hectómetros aproximadamente ha recibido el regadío levantino en 45 años de trasvases.

588,95

hm³ trasvasados en el año hidrológico de 1999/2000, el volumen más elevado.

444

hm³ ha sido la máxima cantidad de agua recibida para riego, en los años 2000/2001.

las comunidades del Levante.

Roque Bru, vicepresidente del Scrats y representante de la Comunidad General de Regantes Riegos de Levante de la Margen Izquierda del Segura, incide en que «pesan mucho» las decisiones de partido y de gobierno: «Sabemos que no van a dar su brazo a torcer, por tanto haremos todo lo posible para modificar de nuevo los caudales del Tajo en la próxima planificación hidrológica. Ahora ya no esperamos nada de nadie y cada vez más nos damos cuenta de que en España hace falta una interconexión de cuencas».

Por delante queda una etapa dura donde el Trasvase vuelve a pasar por una encrucijada, aunque no se sabe si la definitiva.

Entrepeñas y Buendía superan los 1.000 hm³

El verano promete «una lámina decente de agua» en los municipios ribereños del Tajo. La asociación que los representa «respira» por ello. «No conviene dilapidar el agua ante la avaricia de la agroindustria levantina», clama la entidad. Los embalses de Entrepeñas y Buendía superan los 1.000 hm³ por primera vez desde 2012: Entrepeñas se encuentra al 58,3% de su capacidad, Buendía al 32,56%. Los 22 municipios exigen al Ministerio que acelere el cambio de las Reglas de Explotación del Trasvase.

ca, Juan Marín, fue una «señal de esperanza y de vida» en una tierra que no conocía otra cosa que los cultivos de algodón, pimientos de bola o el cereal. «Entonces los autobuses estaban llenos para ir a Francia a cosechar la uva. Pasamos de ser una zona que emigraba para trabajar a atraer mano de obra y riqueza», recuerda. «Ahora no dependemos de nadie, tenemos alimentos de kilómetro cero y

exportamos a Francia, Reino Unido, Alemania, Suiza...». Marín se remonta a los tiempos del Memorandum del Trasvase, un pacto, o recorte, como lo califica, «que nos quitó las expectativas de agua y de crecimiento». Aunque también, para él, los últimos cinco años han sido «una auténtica odisea, una reducción regulatoria centrada en cuestiones más ideológi-

cas». El futuro lo ve con mucha preocupación, reconoce, pero avanza «que nadie va a tirar la toalla». Por delante, en ese futuro a corto plazo, está la modificación de las reglas de explotación del Trasvase, otro desafío que arrastrará al acueducto casi con total seguridad a una nueva guerra política y territorial donde el Ministerio para la Transición Ecológica deberá escuchar al portavoz del 'no' al Trasvase, el presidente manchego Emiliano García-Page, y a

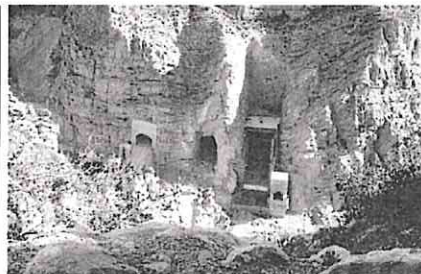


Vídeo en laverdad.es



Túnel al Talave

El túnel de 32 km que une el sur de Albacete con la presa del Talave fue la obra más difícil del acueducto.



La 'llave' del Azud de Ojós

La presa se levantó para distribuir el agua del Tajo en la cuenca del Segura por los canales del Postrasvase.



Llegada del agua al Segura

En 1979 las aguas del Tajo alcanzaron la cuenca del Segura entrando por el embalse del Talave.



Un Investigador revisa las peceras del laboratorio de la UMU y el IMIB en el que se investiga con peces cebra. Uno de los contratos paralizados estaba destinado a la búsqueda de tratamientos para enfermedades raras mediante ensayos con estos peces cebra. NACHO GARCÍA / AGM

La Comunidad deja en el limbo a una decena de investigadoras al no ejecutar fondos europeos

La Consejería de Universidades no resolvió en 2023 el programa Investigo, dotado con 1,7 millones; asegura que convocará las ayudas «próximamente»

JAVIER PÉREZ PARRA



MURCIA. Miriam es una bioquímica de 24 años a la que le apasiona la ciencia. Por eso no dudó en presentarse al proceso de selección que en 2023 puso en marcha la Fundación para la Formación e Investigación Biosanitaria (FFIS) con el objetivo de contratar a una decena de jóvenes con los que reforzar diferentes proyectos ligados al Instituto Murciano de Investigación Biosanitaria (IMIB). En diciembre, Miriam consiguió el puesto para uno de estos programas, encaminado al estudio del papel del envejecimiento en la reprogramación de células mieloides. «Dejé el trabajo en el que estaba y me puse a estudiar un máster a la espera de que me lla-

masen para formalizar el contrato, algo que en principio ocurriría a principios de enero de 2024. Pero no fue así», recuerda.

Los diez contratos de la FFIS-IMIB estaban ligados al Programa Investigo, financiado con fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y dirigido a fomentar la investigación en jóvenes menores de 30 años. La Consejería de Medio Ambiente, Universidades e Investigación era el departamento responsable de gestionar estos fondos: 1,7 millones a repartir entre la FFIS, que recibiría 198.653 euros para los diez contratos que tenía

«Rechacé otras ofertas y alquilé un piso en Murcia»

Laura es una de las afectadas por el retraso en la gestión de los fondos europeos en la Región. «Yo residía en Cádiz cuando salió la convocatoria. Estaba en búsqueda activa de empleo y decidí presentarme a este programa porque era atractivo para co-

La Administración se justifica porque «la gestión de los fondos es complicada». A las afectadas se les comunicó un «error técnico»

Un proyecto para buscar en el pez cebrá fármacos eficaces frente a las enfermedades raras ha estado paralizado «durante meses»

menzar en el campo de la investigación. El contrato tenía un año de duración y la condiciones eran buenas», explica. Se empadronó en Murcia y buscó un piso de alquiler. «Me dijeron que empezaría el 8 de enero, aproximadamente, pero nadie me llamaba. Pregunté y me explicaron que faltaban algunos papeles. Finalmente, me comunicaron que había habido un problema y que no

previstos, y otras entidades. Entre ellas, universidades públicas y empresas privadas. En total, diferentes organismos e instituciones de la Región iban a poder contratar a más de una treintena de jóvenes científicos, según las previsiones.

Pero 2023 llegó a su fin sin que la Consejería de Universidades hubiese resuelto la convocatoria. Los fondos se han quedado sin ejecutar, y los mayores perjudicados son las investigadoras –todas ellas son mujeres– que iban a ser contratadas por la FFIS. En este caso ya se había llevado a cabo el proceso de selección y la publicación de las resoluciones definitivas. Otras instituciones, como la Universidad de Murcia, no llegaron a convocar las plazas. La UMU y la UPCT iban a recibir, en total, más de 943.000 euros.

La Consejería admite el retraso en la gestión de estos fondos. «Es cierto que la convocatoria se tenía que resolver antes del 31 de diciembre, pero no fue posible porque no llegamos a tiempo. La gestión de los fondos europeos es complicada», aseguran

se iban a destinar fondos a estos contratos. Se me cayó el mundo a los pies; había rechazado otras ofertas e iniciado un cambio de vida en Murcia», lamenta Laura.

El relato de otras investigadoras es similar. «Esto es muy frustrante, te desanima», confiesa una bióloga que iba a incorporarse a un proyecto de investigación en trasplantes y que ya ha encontrado trabajo en un centro distinto.

desde este departamento. Las jóvenes investigadoras recibieron otra explicación desde la FFIS. Se les dijo que había habido «un error técnico» en el procedimiento administrativo.

Un nuevo proceso

Como resultado, el año avanza y los diez contratos no han podido ser formalizados. Uno de ellos quedó vacante, con lo que las directamente afectadas en el IMIB son nueve. La Consejería de Universidades señala que «los créditos de la convocatoria» de 2023 «han sido trasladados a este año», de forma que se está «trabajando» en una nueva convocatoria «con el mismo dinero». «La idea es que se pueda publicar próximamente», explican desde este departamento. Pero las jóvenes investigadoras desconocen a día de hoy si podrán trabajar en algún momento para la FFIS-IMIB. Los servicios jurídicos de la FFIS están ahora estudiando si será posible mantener las resoluciones definitivas del proceso de selección o, al tratarse de una nueva convocatoria, hay que empezar de cero.

El pasado 1 de febrero, las afectadas escribieron a la Consejería de Universidades en busca de respuestas. Lo hicieron con el apoyo de investigadores principales del IMIB. «Nos encontramos entusiasmadas por comenzar nuestras actividades y contribuir al desarrollo de la investigación en el marco de estos contratos. No obstante, queremos señalar que las expectativas iniciales consideraban que los contratos se llevarían a cabo en el año 2023. Dado que actualmente nos encontramos en el año 2024, la información sobre la fecha de publicación de la resolución en el Boletín Oficial de la Región (BORM) es crucial para planificar nuestras actividades y asegurar una integración efectiva en el proyecto», subrayaron las investigadoras en el escrito. Pero ni la Consejería les ha aclarado las dudas ni hay, de momento, resolución alguna en el BORM. Universidades asegura a LA VERDAD que llegará «próximamente».

«Es decepcionante»

No solo las jóvenes investigadoras se sienten «decepcionadas». También los científicos que lideran los proyectos que se iban a poner en marcha o a reforzar gracias a estos contratos. La bióloga María Luisa Cayuela es una de las principales investigadoras de esta región. Dirige el grupo de Telomerasa, Cáncer y Envejecimiento, conocido por el uso

LO | economía

M.J.GIL

Los juicios exprés para la reclamación de deudas que se resuelven de forma rápida han superado por primera vez las cifras alcanzadas en la Región durante la época posterior a la crisis inmobiliaria. Son litigios con un procedimiento más ágil que evita las dilaciones y los gastos de un juicio tradicional. La mayoría están motivados por impagos a las aseguradoras, compañías eléctricas u otras empresas que ofrecen suministros domésticos y por las financieras que tratan de recuperar un crédito, según explica el abogado especializado en Derecho del consumo, José Manuel Hernández Benavente. El pasado año se presentaron 35.504 demandas, un 8% más, aunque el fuerte repunte se inició en 2022, cuando se produjo un aumento del 18,5%, según los datos del Consejo General del Poder Judicial.

Desde el año 2010, cuando se alcanzaron las 34.772 demandas, las reclamaciones que han llegado a los juzgados han oscilado entre las 17.681 de 2017 y las 27.719 de 2021.

El crecimiento de los llamados procedimientos monitorios para la reclamación de «deudas líquidas, vencidas y exigibles» ha coincidido con la subida de los tipos de interés, que ha generado graves problemas económicos a las familias con ingresos más ajustados.

De hecho, el número de murcianos que se declaran en concurso de acreedores ha registrado un aumento espectacular en la Región el pasado año a raíz de la ley de segunda oportunidad. En 2023 los expedientes concursales de los deudores que no tienen actividad empresarial se han incrementado un 224%.

El letrado apunta que, pese a la recuperación económica que se ha producido tras la pandemia, la subida de los tipos de interés ha creado graves dificultades a las familias, porque «en muchos casos ha llegado a duplicarse la cuota que pagan por su hipoteca», lo que les impide seguir haciendo frente a las demás deudas que pueden tener.

Añade que el elevado número de expedientes concursales presentados por personas que se acogen a la ley de segunda oportunidad incluso ha llevado al Colegio de Abogados a crear «un turno de oficio específico

Más de 35.500 litigios exprés para cobrar deudas en el último año

► Las demandas presentadas en los juzgados de la Región para reclamar a los morosos superan por primer vez las cifras de la crisis inmobiliaria ► El repunte se inició en 2022 con la subida de los intereses



para los concursos de acreedores».

En los momentos críticos, cuando los ingresos no dan para atender a todas las deudas y mantener sus pagos al día, «las familias prefieren

pagar la cuota del crédito hipotecario» y dejar de hacer frente a otros compromisos de pago.

La paradoja es que la falta de liquidez lleva a las personas más en-

deudadas, que tienen problemas para pagar sus recibos y para mantener su nivel de gasto, a recurrir a tarjetas revolving y a los créditos rápidos que les ofrecen las empresas

El abogado José Manuel Hernández explica que las familias dejan pagos pendientes para hacer frente a la hipoteca

financieras con la esperanza de conseguir un respiro, aunque a la larga acaban agrandando el agujero y sumando nuevos acreedores.

El problema entonces es que la bola de nieve se hace cada vez mayor y ya no tienen forma de mantener al día sus pagos. «En el momento en que dejan de pagar tres o cuatro recibos, las entidades financieras van al monitorio, porque es un procedimiento fácil y permite ejecutar las deudas con rapidez», explica.

En ocasiones, las dificultades económicas están provocadas por las condiciones leoninas impuestas en la letra pequeña de los préstamos que asumen para taponar agujeros, cuyas consecuencias resultan imprevisibles en el momento de la firma para muchos usuarios.

Según informa el Consejo General del Poder Judicial en su último informe, difundido hace varias semanas, en este tipo de juicios exprés se incluyen también las deudas acumuladas con las comunidades de propietarios de inmuebles urbanos.

El letrado precisa que este procedimiento rápido «se instituyó en una ley de 2007 y solo exige una factura o un documento firmado por el demandado». Si este no contesta a la demanda se oprime, en el plazo de 20 días se puede dictar un decreto ejecutivo», que permite poner en marcha el embargo.

La deuda se ejecuta entonces sobre los ahorros, las cuentas bancarias y el dinero líquido que pueda tener. Como lo normal es que no disponga de fondos, se le embarga el sueldo, los demás ingresos y las devoluciones tributarias que pueda recibir para saldar la deuda.

José Manuel Hernández explica que en estos casos «el error es no contestar a la demanda y esperar al juicio», porque entonces es demasiado tarde para defenderse frente a la reclamación del acreedor.

El 50% de parados de larga duración logran un trabajo por los cursos del SEF

REDACCIÓN

Los cuatro proyectos piloto que la Consejería de Educación, Formación Profesional y Empleo, a través del Servicio Regional de Empleo y Formación (SEF), puso en marcha el año pasado para que parados de larga duración mayores de 45 años encontraran trabajo

concluyeron con una cifra de inserción laboral del 55,17 por ciento. Concretamente, 96 de las 174 personas en desempleo que completaron uno de estos programas encontraron trabajo.

Estas iniciativas se diseñaron con la colaboración de empresas, ONG y expertos en el ámbito del

empleo y los servicios sociales, para ofrecer a sus participantes formación y orientación laboral intensiva e individualizada, así como acompañamiento, durante seis meses, para ayudarles a acceder a un puesto de trabajo.

La directora general del SEF, Marisa López, explicó que «la cla-

ve de estos proyectos radica en poner a las personas en el centro, potenciando sus habilidades y motivándoles en su búsqueda de empleo. Se trata de un colectivo en el que la edad es un hándicap para acceder al mercado de trabajo, por lo que necesitan una atención más intensa y personalizada».

Los 174 participantes, 67 hombres y 107 mujeres, recibieron atención personalizada e individualizada en los proyectos piloto 'Empleo Sostenible LTU', que se

pusieron en marcha en Murcia y Cartagena, y fueron desarrollados por Acción contra el Hambre, Fundación Salud y Comunidad, Asociación Albores y Cruz Roja Española.

Cada participante siguió un itinerario personalizado de búsqueda de empleo adaptado a su perfil. También se trabajó en grupo aspectos como la búsqueda activa de empleo, el emprendimiento o el mercado laboral. Los cursos incluyeron formación en distintos sectores profesionales

Lo social

Irene Adán Valiente

Antropóloga. Mientras que el Grupo Socialista en el Congreso se prepara para tramitar una ley para abolir el trabajo más antiguo del mundo, voces como la de esta colaboradora del sindicato Otras luchan en favor de la despenalización: «Las vías punitivas no son beneficiosas ni para quienes quieren dejar de ejercer este trabajo»

«No hay ninguna evidencia de que una prostituta sea una mala madre»

► Dos de cada tres trabajadoras del sexo en el sureste español tienen uno o más hijos y el 84% cuenta con personas a su cargo, según un estudio elaborado desde la ONG murciana CATS

JAI ME FERRÁN

■ No hay nada como los datos para echar por tierra años de prejuicios y bulos instalados en la opinión pública. Por fin, la Región de Murcia cuenta con un estudio sobre la prostitución, uno de los grandes tabúes de nuestra sociedad, que arroja datos desconocidos hasta ahora que salen de los testimonios de las trabajadoras del sexo, generalmente silenciadas y sobre las que pesa un fuerte estigma. Irene Adán (Navarra, 27 años) es una de las personas que han trabajado con CATS (Comité de Apoyo a las Trabajadoras del Sexo) para elaborar 'Las prostitutas hablan de violencias. Una investigación cualitativa-cuantitativa con 318 participantes' del Levante.

📍 **Cómo llega a trabajar para CATS, en Murcia, una navarra como usted que vive en Madrid.**

🗨️ Colaboro con el sindicato Otras, que tiene el objetivo de despenalizar el trabajo sexual en España y brindar derechos humanos a las trabajadoras sexuales. Tras graduarme en Antropología y empezar a estudiar el máster de Intervención e Investigación Social, me contactaron desde CATS y me propusieron colaborar y trabajar. Me sentí muy afortunada y acepté gustosamente.

📊 **Sobre todo, ha estado analizando los datos obtenidos de la encuesta. ¿Cuáles le han llamado más la atención?**

🗨️ Que el 87% de estas mujeres, que provienen de estratos sociales más bajos, perciben la prostitución como un trabajo. También me ha llamado mucho la atención que la inmensa mayoría de ellas, cerca del 90%, están en contra de las políticas que criminalizan esta actividad. Hay un consenso generalizado de que las vías criminalizadoras y punitivas de abordar la prostitución no son beneficiosas ni siquiera para quienes quieren dejar de ejercerla.

🗨️ **¿Considera que hay una parte del feminismo que repudia, no tanto a la prostitución, sino a las propias prostitutas?**

🗨️ Sí. Lamentablemente, hay un fe-



Irene Adán posa con el estudio sobre la prostitución que ha publicado CATS.

LA OPINIÓN

minismo más institucional que tiende a hablar de la prostitución desde un punto de vista extremadamente ideológico y fundamentalista. El problema añadido es que estas mujeres suelen tener a su dis-

«El feminismo institucional tiende a hablar de la prostitución desde un punto de vista ideológico y fundamentalista»

«En Murcia, muchas mujeres trabajan en la agricultura y, al acabar la temporada, ejercen en las calles»

posición un gran altavoz.

🗨️ **Tienen más poder.**

🗨️ Eso es. Las soluciones que nosotros proponemos para erradicar las desigualdades sociales y para que las mujeres que no desean ejercer la prostitución tengan otros trabajos son estructurales y van dirigidas a la inmigración y la pobreza.

🗨️ **Entiendo que la ley que quiere aprobar el PSOE no le gusta.**

🗨️ Son tres páginas donde prácticamente hay una sola medida de protección a las mujeres, mientras que el resto de propuestas tienen un marcado carácter punitivo; es decir, más sanciones para el cliente y más dificultad para trabajar.

🗨️ **El 60% de las prostitutas afirma haber sufrido violencia policial. ¿De qué estamos hablando exactamente?**

🗨️ Las violencias son muchas y en su mayoría no son malos tratos físicos, pero son igualmente brutales. Por ejemplo, nos hemos encontrado con compañeras que trabajan en la calle a las que, después de

que la Policía les hubieran dicho que tenían que irse a su casa, las han multado esperando al taxista. Tenemos casos de policías que han aprovechado para interponer expedientes de expulsión a mujeres que han acudido a comisaría para denunciar un robo o, en el caso de las mujeres trans trabajadoras del sexo, que suelen estar en la calle, es relativamente habitual que los policías las llamen maricón y usen los nombres que les pusieron al nacer.

🗨️ **También destaca en el estudio violencias por parte de algunas ONG.**

🗨️ Hablamos sobre todo de prejuicios, de estereotipos y de reproducción de un estigma asociado a la prostitución. Muchos trabajadores sociales les insisten en que para solucionar todos sus problemas, que van de necesitar una reubicación familiar a la rehabilitación por una drogodependencia, lo que tienen que hacer es dejar de ejercer la prostitución. Precisamente, muchas veces estas mujeres la ejercen

para poder mejorar algunos ámbitos de su vida. Otros les insisten constantemente en que hagan cursos de profesionalización que no atienden a sus demandas, para empezar, porque muchas de ellas ya están pluriempleadas.

🗨️ **¿Qué otros trabajos hacen?**

🗨️ En la Región de Murcia, por ejemplo, muchas se dedican a la agricultura y, cuando termina la temporada, ejercen la prostitución. Otras aceptan otros trabajos de peluquería o limpieza. Las mujeres mayores de 45 años, trans y en situación administrativa irregular lo tienen más complicado.

🗨️ **El 85% de las encuestadas ejerció la prostitución por primera vez tras llegar a España. Parece que no les damos mucha opción.**

🗨️ Nuestra hipótesis es que muchas mujeres tienen, a raíz del covid y de la crisis económica, mayores dificultades para encontrar trabajo en la economía sumergida, en la que muchas mujeres migrantes han podido sostenerse hasta ahora. Hablo de sectores como la limpieza, los cuidados o la agricultura. Hemos visto que, a partir de 2020, las trabajadoras sexuales migrantes han tardado un año en comenzar a ejercer la prostitución, mientras que las que empezaron antes del año de la pandemia tardaron una media de cuatro o cinco años.

🗨️ **Durante la presentación del estudio criticaron que se tachara a las prostitutas de malas madres.**

🗨️ En nuestra sociedad se ha hecho una división entre las buenas y las malas mujeres. Se entiende que una buena mujer es inocente, madre y obediente. Sin embargo, la mala mujer es la desviada, la sexualmente activa. Esto perjudica a las trabajadoras del sexo porque se entiende que una mujer que ofrece servicios sexuales es automáticamente una mala mujer y, por lo tanto, una mala madre. Hay muchos estereotipos y prejuicios asociados a las prostitutas y muchos de ellos asociados a la victimización, como que buscan el camino fácil y no quieren esforzarse para encontrar otros trabajos. Hay una deshumanización total de las trabajadoras del sexo.

🗨️ **¿El estudio demuestra lo contrario?**

🗨️ Exacto. Muchas de las prostitutas ejercen este trabajo para mejorar la vida la economía familiar y para enviar dinero a sus países. El 66% son madres y el 84% tienen personas a su cargo. Solo el 5% indica que el otro progenitor contribuye a la crianza y a los cuidados de sus hijos. Otras nos hablan de que la prostitución les permite pasar más tiempo con sus hijos e hijas. No hay absolutamente ninguna evidencia de que una prostituta sea una mala madre. Y, sin embargo, desde los servicios sociales muchas veces se utiliza este pretexto para quitar la custodia de sus hijos.