

EDITORIALES

Menor poder adquisitivo

Los salarios subieron el año pasado la mitad de lo que hicieron los precios, lo que añade más dificultades para llegar a fin de mes

El INE informaba en agosto pasado de que la remuneración de los asalariados había reducido dos puntos su peso en el Producto Interior Bruto (PIB) entre el cuarto trimestre de 2007 y el segundo trimestre de 2017, de manera que representaba el 47% del PIB a precios corrientes, frente al 49% de hace una década. El Gobierno llegó a recomendar, por boca de la ministra de Empleo, Fátima Báñez, una mayor generosidad empresarial en relación a los salarios, ya que a todas luces, en una economía basada en gran medida en la demanda interna, las alzas salariales estimulan la actividad. Los últimos datos del INE y del Ministerio de Economía y Competitividad, que coinciden con los de Eurostat, acreditan ahora que el coste laboral de las empresas cerró 2017 con el mayor incremento en dos años. Según la Encuesta Trimestral de Coste Laboral correspondiente al cuarto trimestre del año, el coste laboral por trabajador y mes en España alcanzó los 2.668,84 euros en el cuarto trimestre de 2017, lo que supone un aumento del 0,7% respecto al mismo periodo del año anterior. El coste salarial estricto (sin cotizaciones), que comprende salario base, complementos salariales, pagos por horas extraordinarias, pagos extraordinarios y pagos atrasados, medidos en términos brutos, subió un 0,5% en tasa anual, pasando de 2.010,73 a 2.020,14 euros por trabajador y mes. Esta subida es aproximadamente la mitad de la inflación registrada en 2017 (1,1%), lo que pone de manifiesto la dificultad de los salarios para crecer, probablemente a causa de la escasa calidad de la mayoría de los empleos que se crean en este periodo de salida de la crisis, muchos de ellos en el sector servicios y de baja productividad. Parece evidente que la remontada que este país lleva a cabo debería incluir medidas de reindustrialización, de formación y de I+D+i para promover un cambio del modelo de desarrollo, que tendría que dirigirse hacia actividades de mayor valor añadido. Estos datos llegan en medio del debate interminable de si los salarios – y las pensiones – han de vincularse al IPC o a la riqueza. En todo caso, tanto los pensionistas que hoy salen a la calle a manifestarse como los trabajadores saben intuitivamente qué es y cómo se contabiliza en la práctica el poder adquisitivo.

Estallido social en Madrid

El barrio de Lavapiés, un distrito multiétnico de Madrid, ha vivido horas de violencia tras un estallido social provocado por la muerte de un mantero, un joven senegalés que sufrió un infarto. Circuló por las redes sociales que el paro cardíaco fue consecuencia de una previa persecución policial, pero fuentes oficiales desmentían ayer esta versión. En cualquier caso, la reacción, promovida por grupos de radicales, terminó violentamente, con heridos, destrozos de tiendas, sucursales bancarias y mobiliario urbano, y con una gran polvareda política. Las grandes ciudades padecen una inmigración irregular que malvive gracias a mafias que promueven la venta ambulante. Esta presencia permanente, perseguida intermitentemente por la policía, es una fuente de conflictos, sin que las autoridades municipales aborden el problema con realismo y medios suficientes. Al propio tiempo, en las urbes hay jóvenes desintegrados, secuelas de la profunda crisis, que manifiestan su inconsolable malestar y su comprensible irritación en cuanto tienen oportunidad. La solución no es fácil, pero hay que tomar conciencia del problema y diseñar potentes políticas de integración. No se puede mirar hacia otro lado ni pensar que el problema se resolverá por sí solo.

IDEAL

DIARIO REGIONAL DE ANDALUCÍA

Director General: Diego Vargas García

Director:
Eduardo Peralta de AnaSubdirector:
Félix L. RivadullaMesa de redacción multimedia:
Juan Jesús Hernández (Culturas y Deportes), Quico Chirino (Granada), María Victoria Cobo (Coordinación Multimedia), Javier Díez Forcada (Información General y Cierre), José Enrique Cabrero (Redes y SEO), Ramón L. Pérez (Editor Gráfico).Delegaciones:
Ángel Iturbide Elizondo (Delegado Almería), José Luis Adán López (Delegado Jaén)Director de Marketing:
Pablo Madina Martínez
Director Técnico:
Antonio C. Castillo JiménezComercializadora de Medios
Director gerente: Jesús Torre Ramos

La línea ferroviaria Granada-Almería: el eslabón perdido

CARLOS PEÑA AGUILERA

¿Qué ha hecho Granada por la línea Granada-Almería? Absolutamente nada. Ha centrado el debate en otras cuestiones y ha despreciado la puerta que se le abrirá al Levante a partir de 2023, si las previsiones de finalización de obras no fallan

Desde que aquel 7 de abril de 2015 se produjera el corte ferroviario para hacer llegar la alta velocidad en diciembre de aquel mismo año, los granadinos andamos un poco idos, como fuera de sí, creo que desorientados. Lógico a todas luces por cuanto la pésima gestión y ejecución por parte de los responsables de Fomento, de Adif y de las constructoras que estaban a medio hacer y sin visos de acabarse por los recortes presupuestarios derivados de la crisis económica, debería haber producido una cascada de dimisiones y ceses por dejar a Granada haciendo transbordos más allá de lo anunciado.

Digo desorientados, porque no atinamos a dar con la clave de nuestro problema ferroviario, aunque algunos digan que la tienen: soterramiento, reconexión ferroviaria por Moreda y Variante Sur de Loja. Pero los ingredientes no dan con la fórmula de aquel exitoso refresco de cola, aunque el gas carbónico lo ponga el Ayuntamiento de Granada, la Junta de Andalucía y la Diputación a través de la Mesa del Ferrocarril, instituciones representadas por un partido, el PSOE, que ya en mayo de 2012 propuso los autobuses a Antequera como solución al retraso de la llegada del ave a Granada.

Hace unos días que el Ministerio de Fomento sacaba a licitación la redacción del estudio informativo de la integración del AVE en Granada, la famosa segunda fase que anunció la entonces ministra Ana Pastor en septiembre de 2013. Que yo recuerde sólo Agrafit pidió públicamente que se iniciara cuanto antes y desde Granada el debate de la segunda fase, para evitar esto, retrasos y que soluciones provisionales terminaran siendo definitivas.

¿Y qué tiene que ver todo esto con la línea Granada-Almería? Pues desde octubre de 2011 el trazado ferroviario Algeciras-Antequera-Granada-Almería está aprobado por la Comisión Europea como parte del Corredor Ferroviario Mediterráneo, un eje de inversión prioritaria y al que se pueden optar a subvenciones que varían entre el 10% y el 50% en función de los compromisos de inversión o los plazos establecidos para su ejecución. Por entonces se hablaba de que en 2020 se tendrían finalizadas las actuaciones entre Almería y la frontera francesa. De todos es conocido, que el retraso es más que evidente. Pero lo más peliagudo del asunto es que las actuaciones en los 475 kilómetros del tramo Algeciras-Almería están sin planificar y sin definir, teniendo además que resolver las integraciones urbanas de Granada y Almería, así como la

dotación de las correspondientes áreas logísticas y sus accesos. En esa planificación global se necesitan establecer los plazos de ejecución, el presupuesto y la financiación europea del proyecto. Ese es el trabajo que ya deberían haber emprendido los partidos políticos, las administraciones y las instituciones económicas y sociales, y que es el que les reclaman desde Bruselas.

¿Qué ha hecho Granada por la línea Granada-Almería? Absolutamente nada. Ha centrado el debate en otras cuestiones y ha despreciado la puerta que se le abrirá al Levante a partir de 2023, si las previsiones de finalización de obras no fallan. Desde Almería, mucho más consciente de que Granada es la puerta de acceso más rápida a la alta velocidad, se ha conseguido que se instale en Granada un cambiador de ancho para que los trenes procedentes de Madrid o Sevilla puedan continuar hacia Almería sin transbordo y reducir significativamente los tiempos de viaje. Además, ya está presentando serias objeciones al proyecto de adaptación de la línea anunciado por el Ministerio de Fomento por valor de 365 millones de euros, muy alejado del proyecto de alta velocidad presentado en 2009 y valorado en 2.200 millones de euros. Ni una cosa ni la otra. Ya que se plantea una mejora, qué menos que se proyecte la realización de una importante variante de trazado que evite las actuales pendientes de casi el 30 por mil en la bajada hacia Almería y se propongan actuaciones que permitan rebajar los tiempos de viaje a menos de 90 minutos entre las dos capitales orientales andaluzas. Es más que evidente el beneficio mutuo que produce este eslabón del Corredor Mediterráneo. ¿Qué eco han producido en Granada las noticias publicadas sobre este asunto en la sociedad granadina? ¿Ha dicho algo la Mesa del Ferrocarril con todos sus representantes institucionales, económicos y sociales?

Esa tendencia a mirar hacia el oeste (así está orientada geográficamente nuestra ciudad) que se percibe en esta Granada, olvida y desprecia las potencialidades que puede y debe jugar en su estratégica posición como puerta al levante y al centro peninsular (a través del eje Mediterráneo y del eje central a través de Motril, Granada y Jaén). Es absolutamente descorazonador que trabaje con ese ímpetu y con las ideas tan claras la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE) en estrecha colaboración con la asociación Fermed. Ellos solos están haciendo más por el ferrocarril a su paso por Granada que tanto movimiento político y social de confrontación, que busca el titular, el interés cortoplacista y el rédito electoral, en lugar de trabajar en pos de una planificación global y consensuada.

