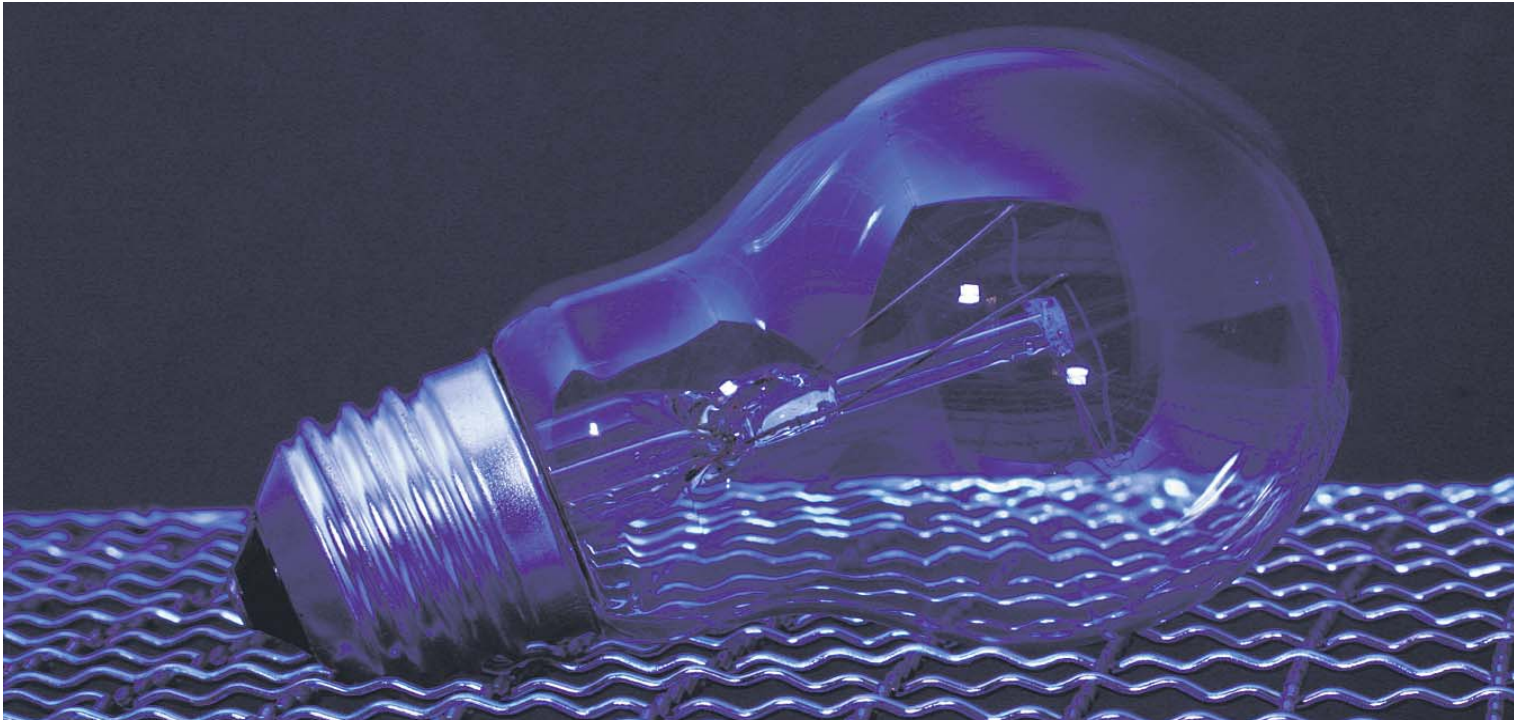


DOSSIER INDUSTRIA, ENERGÍA E INFRAESTRUCTURAS EN CATALUÑA

PUBLIRREPORTAJE



En la actualidad, un gran número de países europeos tienen establecido un modelo eléctrico más sostenible que el que existe en España.

PONIENDO EL FOCO EN LOS DATOS

En España, ciudadanos y empresas pagamos por la electricidad que consumimos un precio mucho más alto que en el resto de Europa

El recibo de la luz para el contribuyente ha aumentado un 62,3% en los últimos 10 años. En el caso de las industrias, el aumento ha sido de un 109% en 12 años

El alto precio de la energía supone un freno a las inversiones y a la generación de empleo

Contratos benévolos con las grandes compañías energéticas han generado un déficit que asumimos los consumidores

Luz a precio de oro

Muchos de los productos básicos que consumimos a diario en España incorporan sobrecostes en su precio derivados de la subida de la factura de la electricidad

El simple gesto de encender la luz, conectar el televisor o cocinar con la vitrocerámica se está convirtiendo en un lujo al que muchas personas ya no pueden acceder con absoluta normalidad. El precio de la electricidad crece en España sin pausa pero sin freno año tras año, hasta acumular hoy en día una subida del 62,3% desde el año 2006.

En muchos países -entre ellos, Estados Unidos- el precio de la electricidad se calcula por regiones en función de la energía que genera cada una de ellas

Los ciudadanos sufren, así, una carga que no sólo afecta a la economía

familiar: algunos productos de consumo básico diario también incorporan los sobrecostes derivados de la subida de la factura de la luz, por lo que se encarecen también anualmente.

Otro ejemplo es el incremento del precio de la electricidad industrial que, en el caso del sector de las químicas, ha sido de un 109% en los últimos doce años.

Este incremento de precio ha sido históricamente denunciado como uno de los frenos a las inversiones de las empresas y, por lo tanto, a la generación de empleo. Según el presidente del Puerto de Tarragona, Josep Andreu, estas tarifas pactadas

entre el Gobierno español y las compañías productoras de energía responden a "políticas energéticas de amiguitos".

En Europa es habitual que los gobiernos pacten con las firmas multinacionales el precio de la energía que consumen, con el objetivo de fomentar las inversiones en un

En una Catalunya independiente el precio de la electricidad podría ser hasta un 28,4% inferior a la media española

contexto de competencia a nivel mundial; según recoge la directiva europea de bonificación energética. España es el único país que no sólo no

aplica dicha directiva sino que, además, aumenta el precio de la electricidad para compensar un déficit histórico del Estado con las compañías eléctricas.

Un nuevo modelo de política energética más sostenible y transparente sería posible en un Estado independiente

Este déficit se ha producido a lo largo de los últimos años debido a medidas electoralistas de gobiernos que han congelado la factura de la luz (a base de generar deuda con las compañías) o a través de contratos favorables a las empresas eléctricas, que incorporan indemnizaciones millonarias si las

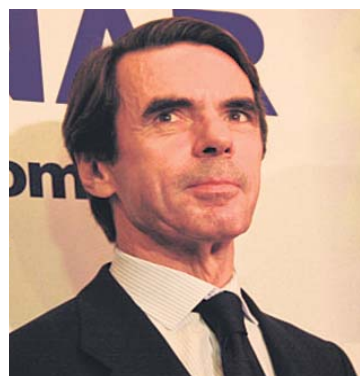
inversiones previstas no cumplen unos objetivos irreales.

En muchos países -entre ellos, Estados Unidos- el precio de la electricidad se calcula por regiones en función de la energía que genera cada una de ellas. Según cálculos de PIMEC (Micro, petita i mitjana empresa de Catalunya) mediante este sistema el precio de la electricidad en una Catalunya independiente sería de 46,7 €/MWh (un 28,4% inferior a la media actual del Estado español). Todo ello sin contar con los beneficios de un nuevo marco que no impute los costes de la ineficacia política en la factura de los consumidores, como actualmente sucede en España.



LA CURIOSA AMISTAD ENTRE POLÍTICOS Y COMPAÑÍAS ELÉCTRICAS

Muchos ex ministros, cargos de responsabilidad e incluso ex presidentes del Gobierno ostentan hoy en día puestos de trabajo con sueldos astronómicos como asesores de compañías eléctricas. Este modelo de gestión de la energía basado en las complicidades entre legisladores y grandes compañías no tiene en cuenta a los ciudadanos ni a los trabajadores, ni se basa en el principio de servicio público que debería guiar la acción de gobierno.



Aznar, José María (Endesa)
Ex presidente del Gobierno. Asesor externo de Endesa. 200.000 € anuales (estimación).

Acebes, Ángel (Iberdrola)

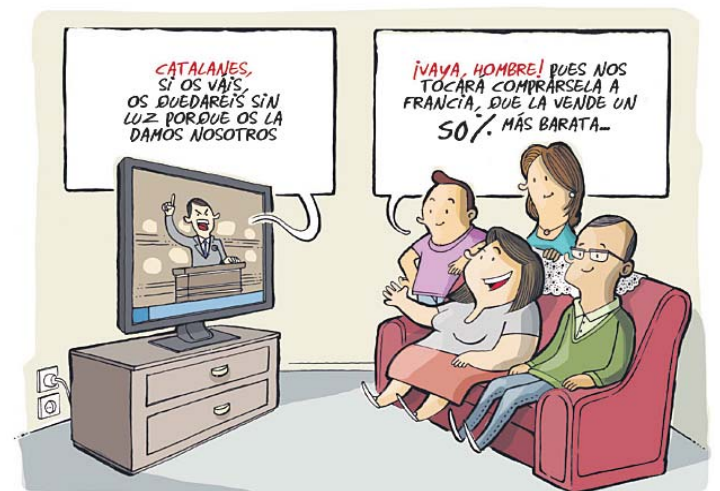
Ex ministro del Interior y ex secretario general del PP. Miembro del consejo de administración de Iberdrola. 216.000 € anuales.

Solbes, Pedro (Enel)

Ex ministro de Economía y ex comisario europeo. Consejero de Enel (accionista de referencia de Endesa). 132.000 € anuales.

González, Felipe (Gas Natural Fenosa)

Ex presidente del Gobierno. Ex consejero independiente de la compañía. 126.500 € anuales.



PUBLIRREPORTAJE

DOSSIER INDUSTRIA, ENERGÍA E INFRAESTRUCTURAS EN CATALUÑA

HABLAMOS SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

“Existe una clara discriminación en favor del corredor central”

Entrevistamos a Joan Amorós, presidente de FERRMED, una asociación multisectorial sin ánimo de lucro que fomenta el transporte ferroviario de mercancías. Formada por miembros de toda Europa (hasta Rusia) se centra, especialmente, en promover el eje ferroviario norte/sur, desde Escandinavia hasta Gibraltar.

¿Por qué se fomenta este eje, precisamente?

En este sector están emplazadas todas las regiones económicas locomotoras de la UE como Cataluña, Lombardía, Baden-Wurtemberg, Benelux, etc. Concentra el 54% de la población europea y el 66% del PIB comunitario, por lo que se trata de un eje importante e imprescindible del cual también forma parte la zona sur que conecta con la costa mediterránea.

[El Eje del que forma parte el corredor mediterráneo] “concentra el 54% de la población europea y el 66% del PIB de la UE. Se trata, por tanto, de un eje importante e imprescindible”

¿Cuál es el estado actual de la infraestructura?

En Alemania y en los países escandinavos no hay problemas. A medida que bajamos nos encontramos algunos inconvenientes en Lyon y en Montpellier. De todos modos, donde existen más incidencias es en el Estado



español debido a que es necesario adaptar el ancho de las vías al estándar europeo (en España, el ancho ferroviario es de 1.668 mm, 233 mm superior al ancho estándar presente en la inmensa mayoría de las vías férreas del continente europeo).

Además la línea ferroviaria que proviene de Europa no conecta con Valencia ni con Murcia, ni tampoco con algunas terminales industriales por donde pasa. La única conexión directa es con el puerto de Barcelona y

desde únicamente una vía. Este factor hace que sea totalmente insuficiente la plena absorción de la demanda.

“Es una vergüenza que se construyan líneas de alta velocidad en todo el territorio pero que no exista una entre Barcelona y Valencia”

¿Por qué cuesta tanto su implantación?

Por razones políticas. Se va posponiendo de un año a otro

mediante excusas. Es una vergüenza que se construyan líneas de alta velocidad en todo el territorio pero que no exista una entre Barcelona y Valencia. Esto demuestra que existe una clara discriminación en favor del corredor central, que cuenta con cuatro vías por sólo una del corredor mediterráneo. ¿Cómo puede ser que no inviertan más en el corredor mediterráneo? Pues porque éste no pasa por Madrid, lo aísla y por eso no lo quieren.

¿Qué supone que no se termine de desarrollar? ¿Quién sale perjudicado?

Afecta a los ciudadanos de muchas maneras. Por ejemplo, el transporte tiene que ser por carretera. Es más largo en recorrido y sale más caro. Tiene, también, un mayor impacto medioambiental (se ahorrarían 1,5 toneladas de CO2) y un mayor consumo energético (hasta 5 veces más), por no hablar de las oportunidades que se pierden: los productos de Almería, por ejemplo, podrían acceder a un mercado mucho más amplio.

Además, el impacto que tendría en el PIB sería considerable. Por lo tanto, se podría amortizar la inversión en unos 15 o 20 años (lo normal sería en 30).

“El impacto que tendría [el corredor mediterráneo] en el PIB sería considerable. Por lo tanto, se podría amortizar la inversión en unos 15 o 20 años (lo normal sería en 30)”

¿Cómo se puede reactivar el corredor mediterráneo? ¿Qué opciones realistas hay de que salga adelante?

El Estado español se ha comprometido con la Comisión Europea a resolver las infraestructuras pendientes como máximo en 2018 y, por lo tanto, tiene que cumplir. Nosotros estamos vigilantes para garantizar que así sea.



“La industria catalana está frenada por la falta de corredores viarios y ferroviarios de ancho internacional”

José Luis Aymat, secretario general de la FEAT (Federación Empresarial de Auto Transportes) nos habla de la situación actual de la industria catalana y de sus perspectivas de futuro en base a las inversiones que se realicen.

¿Cuál es el estado de salud actual de la industria catalana? ¿Qué futuro le espera?

Su futuro es incierto, ya que el peso en el mundo de nuestras industrias básicas ha ido bajando sin parar, fruto de unas regulaciones y de unos precios

de la energía superiores al de otras áreas geográficas.

“El peso de las industrias españolas básicas en el mundo ha ido disminuyendo sin parar, fruto de unas regulaciones y unos precios de la energía superiores a los de otras áreas”

¿Cuáles son los retos que debe afrontar la industria en un mundo y una economía globalizada?

No podremos competir en algunas manufacturas pero, si se invierte en

formación e investigación, seríamos capaces de liderar sectores de nueva creación o que necesitan entornos altamente cualificados. Ello requiere un liderazgo a nivel político que priorice la eficiencia y la calidad y que minimice obstáculos burocráticos y artificiales.

“Podemos liderar sectores de nueva creación [...] ello requiere un liderazgo a nivel político que priorice la eficiencia y la calidad y que minimice obstáculos burocráticos y artificiales”

¿La industria catalana está explotando al máximo sus potencialidades?

Está frenada por la falta de corredores viarios y ferroviarios de ancho internacional y por peajes que incorporan costes de amortización que deberían haber desaparecido hace muchos años. También juegan en contra decisiones de inversión en clave electoral y clientelar que no han tenido en cuenta la eficiencia y las necesidades de la economía productiva, el abuso burocrático y las nulas facilidades para favorecer la creación e instalación de empresas.

¿Se pueden repetir otros casos como Daimler [empresa automovilística que renunció a instalarse en

Tarragona por no disponer de ancho de vía europeo]?

Sabemos perfectamente que no disponer de unas buenas infraestructuras viarias y ferroviarias, así como de buenas conexiones con los puertos y principales polígonos industriales, encarece la logística hasta tal punto que imposibilita inversiones previstas. Ello puede obligar a cerrar industrias que dejan de ser competitivas frente a otras mejor situadas. Sólo puede evitarse mediante una política que priorice las inversiones en proyectos que favorezcan la economía productiva y no basada en decisiones partidistas y con el objetivo de favorecer a sus clientes.

“El corredor [mediterráneo] dotaría a nuestras industrias de un plus competitivo y convertiría nuestros puertos en plataformas logísticas de referencia en Europa”

¿Qué papel juegan los puertos de Tarragona y de Barcelona en el desarrollo industrial?

Disponer de dos grandes puertos sería muy ventajoso si a su vez estuviera operativo el corredor ferroviario de ancho internacional y exclusivo para convoyes de mercancías por el que aboga FERRMED. Ese corredor dotaría a nuestras industrias de un plus

competitivo y convertiría nuestros puertos en plataformas logísticas de referencia en Europa.

“Es importante que una parte considerable de la economía sea industrial, ya que es más estable, genera múltiples complicidades con otras empresas de servicios y crea empleo fijo y de calidad”

¿Qué se podría hacer para impulsar el sector?

Es imposible un futuro en donde el sector tenga un peso importante sin una conciencia de que la economía real, la productiva, tiene sus inconvenientes pero es la única que crea verdadera riqueza. Apostar por servicios como el turismo o por una economía financiera es más fácil y tiene menores costes externos, pero se debe tener en cuenta que los turistas pueden variar sus destinos y que el dinero puede abandonar un país y dejarlo sin financiación. Por eso es tan importante que una parte considerable de la economía sea industrial; ya que es más estable, genera múltiples complicidades con otras empresas de servicios y crea empleo fijo y de calidad.

DOSSIER INDUSTRIA, ENERGÍA E INFRAESTRUCTURAS EN CATALUÑA

PUBLIRREPORTAJE



Muchos empresarios, proyectos, ideas e ilusiones se ven frenados por las limitaciones impuestas por unas infraestructuras obsoletas e insuficientes y por una política energética a medida de las grandes compañías productoras.

TESTIMONIOS DE PRIMERA MANO

MONTSE ROSSELL,
empresaria del sector agrícola

“Actualmente transportamos nuestros productos en camiones. Si tuviéramos un corredor mediterráneo podríamos hacerlo en tren, reducir costes y aligerar con ello el tráfico en las carreteras”.

LAURA BARTOLÍ
empresaria del sector de la construcción

“Me pregunto por qué desde Madrid se hace caso omiso a las directrices europeas”. [La UE ha dado prioridad al corredor mediterráneo y obliga a negociar el precio de la electricidad con las empresas].

JORDI BLAY
empresario del sector de la producción electrónica

“Con el corredor [mediterráneo] en funcionamiento daría más y mejor servicio a mis clientes (en Alemania, Francia y Marruecos) y podría ampliar el catálogo de servicios de mi empresa. Ello comportaría un aumento de la facturación y, por tanto, la necesidad de crear más puestos de trabajo y de contratar más personal”.

QUICO PICAS
empresario del sector farmacéutico

“Debido a los precios de la electricidad que asumen las empresas productoras me veo obligado a pagar más por los medicamentos. Eso encarece el precio final de los mismos y repercute en los consumidores. Todos salimos perdiendo”.

MIQUEL FONT
empresario del sector alimentario

“Hace dos años instalé placas solares para producir electricidad de autoconsumo. Ahora ha sido aprobado un impuesto ‘al sol’ que me obliga a pagar por ello. Y todo para compensar la deuda del Estado español con las compañías eléctricas”.

DAVID SABATÉ
empresario del sector de las telecomunicaciones

“El Estado es el primero en no respetar las leyes europeas para hacer accesible internet a las personas con discapacidades. Mi trabajo consiste en ayudar a las personas con dificultades porque la Administración no se hace cargo de ellas”.

Potencial condicionado

El déficit histórico en infraestructuras condiciona el crecimiento de las empresas y provoca el cierre y el abandono de compañías multinacionales en Cataluña

DAIMLER

CASO DAIMLER

El grupo automovilístico alemán Daimler, poseedor de fábricas en los cinco continentes del mundo, manifestó la necesidad de conseguir un puerto mediterráneo para la distribución en Oriente Medio de más de 200.000 vehículos anuales. Tras una serie de estudios y de consideraciones, Daimler valoró positivamente las infraestructuras del puerto de Tarragona. Sin embargo, hace poco menos de un año descartó la opción catalana porque para la compañía era un requisito imprescindible que el puerto elegido dispusiera de un ancho de vía europeo para transportar los vehículos en tren desde las fábricas alemanas hasta el destino final. Finalmente, la multinacional Daimler escogió los puertos de Savona (Italia) y Koper (Eslovenia) en detrimento del de Tarragona.



CASO BASF

Desde hace más de 17 meses la multinacional del sector químico BASF dispone de todas las autorizaciones necesarias requeridas por la Generalitat de Catalunya para iniciar las obras de una terminal de mercancías que dispondría de vías con capacidad para trasladar 120.000 contenedores anuales y que estaría abierta a todo el sector industrial petroquímico de Reus - La Canonja (Tarragona) con una disponibilidad de 24 horas al día. Su construcción supondría una inversión de 30 millones de euros y la creación de veinticinco puestos de trabajo. La compañía BASF ha comunicado recientemente que no hace efectiva la inversión por la carencia del ancho de vía europeo que permitiría conectar esta terminal con los principales centros industriales del continente.



CASO COVESTRO

El pasado 4 de diciembre Covestro AG anunciaba el cierre de su planta de La Canonja (Tarragona) en 2017, con el argumento de que “a largo plazo, la planta no será competitiva como centro de producción en Europa”. El Consejo de Supervisión de la empresa anunció a su vez la decisión de trasladarse a Alemania, donde los costes salariales no son —ni mucho menos— inferiores a los de España. Las causas que motivaron el cierre son coyunturales: el aumento del precio de la electricidad, la falta de infraestructuras y la inacción del Estado. Si no se toman medidas para mejorar las condiciones de inversión de las empresas en el Estado, esta coyuntura pueden propagarse, como un síndrome, a otras industrias del sector y de la región.

El grupo automovilístico Daimler descartó el puerto de Tarragona como base logística en el Mediterráneo porque España no cuenta con una infraestructura de ancho de vía europeo

La compañía BASF ha comunicado recientemente que, por este mismo motivo, no hará la inversión que tenía prevista para construir una gran terminal de mercancías en Tarragona

Si no se toman medidas para mejorar las condiciones de inversión de las empresas en España podría propagarse un caso como el de Covestro AG, que cerrará su sede en Tarragona por el aumento del precio de la electricidad, la falta de infraestructuras y la inacción del Estado

LA IMPORTANCIA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

El Estado español prefiere ignorar los hechos e invertir en un corredor central pese a las demandas reiteradas de la Unión Europea. Si Cataluña tuviera la capacidad de gestionar los recursos que genera, apostaría por el corredor mediterráneo y por infraestructuras adecuadas a las necesidades de las empresas y de la población.

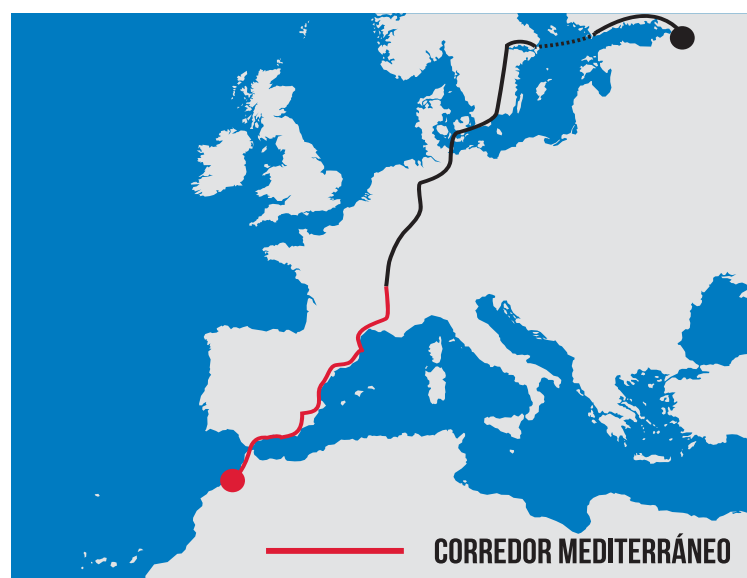
La UE desea priorizar el corredor mediterráneo porque éste concentra más del 60% del potencial exportador del Estado español.

Por este motivo se han asignado para esta infraestructura 1.500 millones de euros de fondos comunitarios hasta el 2020.

- El corredor se concentra en un área de 10 millones de habitantes (Cataluña y Comunidad Valenciana).

- En su zona de influencia se genera un 40% del PIB del Estado y el 36% de las exportaciones.

- A lo largo del corredor transita cerca del 50% del total de mercancías y el 60% de las mercancías que se transportan en tren.



PUBLIRREPORTAJE

DOSSIER INDUSTRIA, ENERGÍA E INFRAESTRUCTURAS EN CATALUÑA



La red de cercanías de Cataluña tiene menos líneas que en 1930, pese a que la población se ha triplicado en estas tres décadas.

Media vida en el tren

La red de cercanías de Cataluña acumula un promedio de cuatro incidencias diarias que complican la vida a los ciudadanos que deben desplazarse

Laura se desplaza en tren cada día para llegar a su nuevo puesto de trabajo. Con demasiada frecuencia se ve obligada a llamar a su jefe desde el tren para avisar de que llegará tarde. “¿Otro retraso? ¿Otra incidencia?”, responde el gerente en tono incrédulo nada más descolgar el teléfono. Laura ha llegado más de media hora tarde cuatro veces durante el primer mes de prueba y la renovación de su contrato temporal, de 917€ mensuales, está en juego. Ella es una de las miles de personas que sufren, a diario, la deficiente red de Cercanías del área metropolitana de Barcelona.

El tiempo que dedicamos al transporte diario afecta a nuestra calidad de vida

Como en el caso de Laura, el desplazamiento para llegar al trabajo puede ser un simple trámite que sumamos a nuestra jornada laboral o una aventura diaria, para nada emocionante, que puede tener consecuencias para nuestra familia, nuestro trabajo o en nuestra calidad de vida.

La red de Cercanías de Cataluña acumula una media de cuatro incidencias diarias que se traducen en retrasos, averías, etc. que complican la vida a los ciudadanos que deben desplazarse.

Tras varios episodios críticos que evidencian este déficit en la infraestructura viaria, los usuarios ya asumen como normales situaciones denunciadas que les hacen perder horas de trabajo, de su familia y de sus vidas.

Las causas de las incidencias, aunque múltiples, suelen tener una explicación lógica y clara: la red de Cercanías de Cataluña tiene las mismas líneas que en 1930, mientras que su población

casi se ha triplicado (pasando de 2,8 millones de personas a 7,5). Esto implica que tenemos una infraestructura insuficiente y deficiente.

En los últimos 20 años (entre 1989 y 2009) el Gobierno español ha modernizado y ampliado 65 km de la red de Cercanías de Madrid, mientras que en Cataluña la última gran obra fue en 1975 (la conexión entre el Paseo de Gracia y el aeropuerto). Si comparamos Madrid y el Área Metropolitana de Barcelona (con cifras parecidas en extensión y densidad de población) podemos comprobar que la red de transporte público de la capital española es el doble de larga (654 km).

Miles de trabajadores sufren problemas cada día debido a los retrasos y averías en la red de cercanías

La solución a estos grandes males sería aumentar la inversión en estas infraestructuras para modernizarlas y adaptarlas a las necesidades actuales. Aún así, el Gobierno español prefiere invertir los recursos en el AVE. En concreto, este año se invertirán en líneas de alta velocidad 3.679 millones de euros y sólo 287 en la red de Cercanías de Cataluña, pese a que estos trenes transportan 11 veces más pasajeros.

El modelo de inversiones del Estado español prima las obras faraónicas a las que son racionales y necesarias a diario para miles de empresas y de trabajadores. Se valora más el salir en una foto inaugurando un AVE sin pasajeros que proporcionar una solución a las personas que llegan sistemáticamente tarde al trabajo.

Las infraestructuras obsoletas ofrecen un servicio público insuficiente que no se ajusta ni a las necesidades del país ni a las de sus ciudadanos. El año pasado, la inversión del Estado fue de un 95%. Este dato representa 10 puntos menos del PIB que genera Cataluña.

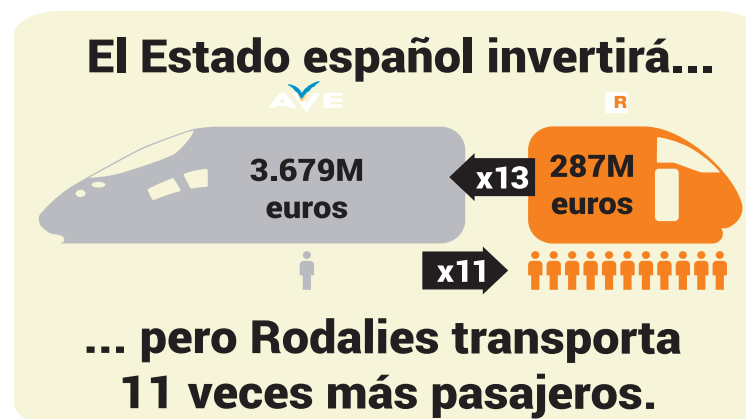
Se ha normalizado una situación que es grave y que afecta a muchos ciudadanos, a sus puestos de trabajo y a sus familias

Como colofón, del importe presupuestado para mejorar la red de Cercanías de Cataluña entre 2008 y 2015 únicamente se ha ejecutado un 10%.

Sabiendo que no nos encontramos ante un problema económico sino de voluntad política, la solución pasa por tener un Estado más cercano que defina las inversiones y las prioridades con un criterio centrado en las personas, a fin de dar respuesta a unas necesidades de transporte (laboral y personal) que ya se han convertido en urgencia.

Laura no puede permitirse un billete de AVE de Barcelona a Madrid, pero tampoco puede permitirse perder su trabajo por culpa de un Estado que antepone las grandes obras construidas para unos pocos a las necesidades reales de la ciudadanía.

Dossier elaborado por la Asamblea Nacional Catalana



LAS CARENCIAS DE LA RED DE CERCANÍAS EN CATALUÑA

- Del presupuesto total para la mejora de la red de Cercanías en Cataluña (período 2008-2015) sólo se ha ejecutado un 10%.
- En 2016 se invertirán 287 millones de euros en la red de Cercanías de Cataluña y 3.679 millones de euros en la línea de AVE, pese a que la red de Cercanías transporta a diario 11 veces más pasajeros.
- La red de Cercanías de Cataluña acumula una media de cuatro incidencias diarias.
- Entre 1989 y 2009 el Gobierno español ha modernizado y ampliado en 65 km la red de Cercanías de Madrid mientras que en Cataluña la última gran obra fue realizada en 1975 (conexión entre el Paseo de Gracia y el aeropuerto).

INFRAESTRUCTURAS INSUFICIENTES

PEAJES

De cada 100 km de carreteras de alta capacidad existentes en Cataluña, 67 son de peaje. En la Comunidad de Madrid, de cada 100 sólo lo son 4. Un 21,2% del total de peajes existentes en el Estado español están en Cataluña.

N-340

Las obras de esta infraestructura clave para facilitar la comunicación con Barcelona están en marcha desde 2004. Doce años más tarde, y tras un sinfín de problemas para vecinos y usuarios, sigue sin terminarse.



N-II

El Estado se niega a desdoblarse la N-II de Girona hasta Tordera “porque la obra es demasiado cara”. La carretera acumula constantes atascos y accidentes.

PERTÚS

Sin el corredor mediterráneo, los trenes de mercancías pagan 1.100€ de peaje. Este hecho disminuye las posibles oportunidades de negocio.

A-27

La autovía entre Lleida y Tarragona se encuentra al 30% de su construcción. Las obras generan muchos atascos y el Ministerio de Fomento no asegura, además, que se terminen.

