

Cap a l'institut andorrà de l'energia

Joel Sàmper i Marbà

L'institut andorrà de l'energia (IAE) ha de ser l'organisme responsable de la implantació d'un pla energètic nacional per a Andorra. Perquè pugui funcionar, ha d'estar dotat de dues eines essencials; la primera, una dotació pressupostària suficient per desenvolupar les seves funcions (tenint en compte que el Govern ja disposa de recursos humans i materials que es poden aprofitar); la segona, un marc legal sobre la generació i l'ús de l'energia des d'una perspectiva verda. Sense aquestes dues eines, absolutament imprescindibles, qualsevol institució que es vulgui crear passarà de ser un organisme útil i funcional a un mer aparador polític sense cap substància al darrere.

Les funcions de l'IAE han de ser:

- Exercir d'òrgan consultiu del Govern i dels comuns.
- Oferir canals d'informació i assessorament a empreses i particulars.
- Dur a terme campanyes de conscienciació.
- Emetre certificacions energètiques d'edificis, productes, empreses... per tal que puguin acollir-se a ajuts o simplement estar conformes a la llei.
- Posar en marxa l'observatori de l'energia.

Si volem una Andorra energèticament sostenible, no podem comptar només amb la bona voluntat de la ciutadania. Aquesta última és una visió molt ingènua, i tot i que s'ha demostrat del tot inútil, és la visió que tenen la majoria de polítics andorrans. Cal ser realistes. Els diners seran un bon incentiu per tal de fer efectius els nostres propòsits. Per exemple:

- Subvencionar, per part del Govern, sistemes de captació d'energies renovables. Aquesta subvenció serà el 25% del cost d'instal·lació, que es podrà veure complementada per subvencions comunals.
- Amb els sistemes d'energia solar fotovoltaica, instal·lats i connectats a la xarxa

elèctrica, es podrà revendre l'energia FEDA a un preu de 0,4532 € per kWh. Per tant això farà que aquestes instal·lacions tinguin un temps d'amortització més curt. També cal fer que les companyies asseguradores ofereixin pòlisses contra robatori d'aquests béns.

- En els temps que corren, l'eficiència i l'estalvi energètic poden fer descobrir a la ciutadania noves maneres d'estalviar; des d'una conducció més suau fins a l'ús d'electrodomèstics més eficients.

D'altra banda, si apliquem prou mesures de reducció de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, la signatura del protocol de Kyoto per part d'Andorra podria ser fins i tot una font d'ingressos per a l'Estat.

Andorra ha anat molt lluny quant a la independència territorial. Els comuns tenen competències que ni tan sols tenen els ajuntaments catalans. El pes polític dels comuns és molt gran en relació amb l'extensió territorial o el nombre d'habitants. No obstant això, no s'ha apostat gaire per l'especialització temàtica, que al meu entendre és més molt més funcional. Andorra necessita menys estira-i-arronsa entre vuit administracions i més organismes nacionals executors capaços d'aplicar solucions des d'una perspectiva de país. L'IAE va en aquesta línia, com també una agència andorrana de l'aigua, que aquí us proposo.

Actualment no s'estan duent a terme cap d'aquestes mesures. Però no tot són males notícies. Fa poc, FEDA anunciava una ampliació de les instal·lacions hidroelèctriques, de forma que s'assolirà el 25% d'independència en el subministrament elèctric. Tenim més independència elèctrica, però encara és insuficient per a un país com el nostre: sense reserves de petroli i amb un pes polític virtualment nul a escala internacional. No hem d'oblidar que el 100% del petroli és importat!

El transport

Es calcula que el transport abasta aproximadament un terç del consum d'energia i per tant mereix la deguda atenció. Actualment existeix una cobertura de transport públic capaç de donar resposta a algunes necessitats, però absolutament incapaç d'incidir en els nostres hàbits de mobilitat. Mentre el transport públic es basi en concessions privades a llarg termini, serà impossible endegar polítiques integrals i nacionals de transport públic.

Un transport públic energèticament sostenible significa alguna cosa més que desplaçar-se d'un punt A a un punt B utilitzant una determinada quantitat d'energia. Significa: amabilitat, comoditat, seguretat, fiabilitat, capillaritat, disponibilitat i, finalment, preu.

Exemple 1: Estic un diumenge esperant a la parada que vingui el clípol. Com que la parada està ocupada per vehicles estacionats, el conductor/a gairebé no em veu. Per a un mateix trajecte es pot arribar a pagar entre 0 i més de 3 euros. Avui estic *de sort* i *només* hauré de pagar 1 euro amb 40. Després de comptar els cèntims,

el conductor/a aconseguix prendre una marxa raonable. Estem arribant prop del destí i m'afanyo per trobar l'únic botó de parada que hi ha tot llarg de l'autobús. Etc.

Exemple 2: Malgrat que som un país turístic i de serveis, no existeix un portal web andorrà que doni informació completa sobre tots els mitjans de transport públics disponibles a Andorra (recorreguts, preus, horaris, etc.)

Quant al transport privat, es proposen certes mesures per incentivar l'ús de vehicles de menys consum o que no consumeixin energies fòssils. Cal recordar que allò que, de forma més determinant, fa canviar els hàbits de consum és els diners, i per tant totes aquestes mesures han d'incidir en els costos i en els preus. Altrament, seria molt *naïf* pensar que només la bona fe mourà muntanyes.

Andorra té un gran potencial en l'ús de la bicicleta. El desplegament que té en altres països amb una meteorologia més incòmoda i una geografia més adversa ens fa pensar que les possibilitats a Andorra estan per explotar. Al meu entendre, el principal problema és que les polítiques que s'estant duent a terme són molt immadures. En un programa d'ATV vaig poder veure com, des d'un comú, es recalca el treball fet amb el carril bici com a mesura ecològica. Per tant, és una política dirigida a persones sensibilitzades amb l'ecologia. Arribats a aquest punt, hem de dir que la bicicleta no és un mitjà de transport ecològic. L'hem de vendre com un mitjà de transport barat, pràctic, ràpid, fiable, saludable i, de passada, ecològic, apte per al públic general. Perquè realment esdevingui una eina d'ús general (no només per part dels incondicionals de la bicicleta amb consciència ecològica), capaç de canviar hàbits, hem d'abandonar aquesta visió *naïf* i passar a una visió més pròpia del nostre segle. Hem d'adoptar mesures integrals, que vagin des del carril bici segregat i exclusiu (no quatre ratlles pintades a terra sense cap planificació urbanística) fins a ascensors públics adaptats, passant per un reglament que obligui a l'ús del casc. Tanmateix, cal reconèixer que aquest mateix comú ha tingut la iniciativa d'abordar el tema del carril bici, cosa que altres encara ni tan sols s'ho han plantejat.

La conclusió que podem treure de tot plegat és que hi ha iniciatives puntuals però que manquen mesures integrals i nacionals, que són les realment capaces de canviar hàbits i aconseguir un impacte ecològic. Per això es fa necessària la creació d'un consorci nacional de transport públic, que aglutini Govern, comuns i sector privat.

Joel Sàmper i Marbà

Enginyer de telecomunicacions i membre de la comissió de Medi Ambient i Economia dels Verds d'Andorra