

sentit que cal renovar el Pla territorial general de Catalunya, redactar els plans territorials pendents i desplegar els instruments legislatius existents en matèria d'urbanisme i mobilitat, amb l'objectiu de fer realitat la idea de la mobilitat sostenible. No ens pot tornar a passar el que ha succeït a la Regió Metropolitana de Barcelona aquests darrers vint-i-cinc anys, en què sense que hagi crescut la població hem doblat la superfície de sol urbà. Avancem-nos a l'argument dels costos. És possible que els actors afectats per aquestes propostes (els públics i els privats) addueixin els costos d'algunes de les mesures que caldrà aplicar com a raó per abandonar-les, per posposar-les o per igualar-les. La nova cultura de l'energia reclama, en aquest aspecte, una discussió justa. Caldrà, doncs, incorporar en el debat no només els costos que els preus actuals ja reflecteixen, sinó també aquells que ara per ara queden ocults; caldrà internalitzar tots aquells costos que ara s'externalitzen, deixant que els assumeixin, de manera

més o menys difusa, el conjunt de la societat, el sector públic o les generacions futures. Un breu apunt en aquest sentit: l'Estudi sobre el cost social i ambiental del transport a Catalunya, preparat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, indica que cada any aquest sector externalitza (és a dir, no repercuteix en el seu preu) 4.774 milions d'euros en costos socials (accidents, soroll) i ambientals, dels quals 1.158 corresponen al canvi climàtic. Per a acabar, cal que la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments concertin polítiques de lluita contra el canvi climàtic. En un entorn de govern multinivell com el nostre i en un assumpte tan multidimensional com el del canvi climàtic, no podem deixar d'actuar plegats. L'escalfament global, malgrat els seus inicis com a tema de l'agenda global, és també (diria sobretot) un tema de les regions i els poders locals.

*Article publicat al diari AVUI el 26 de juny de 2004

Annabel Subías i Victor Mitjans

Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA)

EL DECRET D'EMISSIONS: UNA PROPOSTA ENCERTADA PERÒ EN CALEN MÉS

La Directiva 2003/87/CE, per la qual es regula el comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, és la iniciativa més rellevant que ha pres la Unió Europea per a aconseguir que els estats membres compleixin el compromís acordat de ratificar el Protocol de Kyoto, l'eina amb més consens global per a fer front al canvi climàtic. Representa un pas endavant en el camí de la reducció dels gasos d'efecte hivernacle d'origen humà, que afecten el medi ambient i que, si no canvien les coses, tindran greus conseqüències sobre les diferents societats humanes.

El Reial decret 5/2004, de 27 d'agost, transposa la Directiva europea regulant el comerç d'emissions a l'Estat espanyol. S'hi estableix com s'articularà el mecanisme de comerç de drets d'emissió i qui hi participarà en una primera fase. Resol que, a l'inici, s'inclouran les instal·lacions considerades com a grans focus d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, concretament les centrals elèctriques (únicament les de potència nominal superior a 20 MW), les refineries, les indústries de producció i transformació de metalls ferri, les de ciment, de cal, de vidre, de ceràmica, de pasta de paper i de paper i cartró. Cal remarcar, però, que el mercat dels drets d'emissió de CO₂ no entra en cap moment a valorar el cost econòmic de les emissions de CO₂, sinó que simplement es limita a distribuir, de la manera econòmicament més eficient,

la quantitat de diòxid de carboni que pot abocar cadascuna d'aquestes empreses.

La Directiva, però, no incorpora els sectors difosos d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, és a dir, els que no emeten CO₂ a partir de grans focus d'emissió fàcilment identificables i controlables. Ara com ara, aquests sectors són responsables d'aproximadament el 60% de les emissions totals de gasos d'efecte hivernacle. Entenem que aquest pot ser un tema més complicat d'abordar, ja que té una relació directa sobre l'actual model socioeconòmic i sobre l'estil de vida i afecta els hàbits quotidians dels ciutadans. Per tant, qualsevol mesura restrictiva en aquest sentit, si no es gestiona correctament, podria generar certa oposició social. Tot i així, és un tema que caldria abordar quan abans millor, utilitzant mecanismes que facilitin l'execució de mesures de reducció directa o indirecta d'emissions de CO₂ (gratificacions, suport i ajuts per a la inversió i el finançament de mesures d'estalvi i eficiència energètica, ajuts a la investigació en eficiència i en aplicació de tecnologies que utilitzin energies renovables...). En aquesta línia, hi té un paper fonamental la participació i la implicació d'administracions, empreses i societat civil.

Entre els sectors difosos d'emissió de CO₂ que caldria abordar amb algun altre tipus de mecanisme, en destaquem principalment dos:

El transport de persones i de mercaderies. És un gran consumidor de combustibles fòssils i el responsable de més del 28% de les emissions totals de diòxid de carboni del país. En el cas del transport de persones, caldria promoure una reducció en l'ús del vehicle privat, apostar per un transport públic de qualitat i aplicar mesures de reducció del trànsit en les grans ciutats. Caldria invertir recursos per a la investigació sobre eficiència energètica i sobre l'ús de fonts d'energia alternatives als combustibles fòssils (biocombustibles, hidrogen, aire comprimit, electricitat...). A les grans ciutats caldria implementar mesures que facilitessin l'estacionament dels vehicles privats en àrees circumdants (zones d'aparcament dissuasòries en estacions intermodals de transport, aparcaments a les estacions de transport públic dels llocs d'origen...), de manera que es reduïssin les emissions de gasos contaminants, la disminució del soroll i, alhora, que millorés la qualitat de vida dels ciutadans. S'haurien de trobar mesures alternatives al sistema convencional de càrrega i descàrrega i al transport de mercaderies per carretera.

Els edificis (llar i sector terciari). Són focus difusors d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, tant de manera directa –ús de combustibles fòssils per a cuinar, per a escalfar aigua o per a climatitzar– com indirecta –consum d'electricitat. Caldria plantejar mesures serioses de promoció i ajuts a l'eficiència energètica en edificis i instal·lacions. En el cas del sector serveis, especialment en els relacionats amb el turisme, la reducció o la internalització dels costos ambientals encara és fa més difícil, ja que els impactes es generen en un territori concret, però en darrera instància els agents que generen l'impacte poden tenir procedències ben dispars. És similar al que pot succeir a l'hora d'aplicar mesures de reducció d'emissions concretes al transport internacional.

Una altra mesura interessant que es podria arribar a aplicar per tal d'internalitzar els costos ambientals té a veure amb el que s'ha denominat *reforma fiscal verda*. És un tema del qual s'ha parlat molt però que mai no ha estat abordat decididament per cap govern. En el cas de la Unió Europea, alguns governs, com el suec, han fet algunes passes, tímides, envers una reducció del pes de les càrregues impositives sobre el treball (concretament sobre la contractació de treballadors) per traslladar-les a l'ús de recursos ambientals com l'energia o els materials i mirar de reduir, d'aquesta manera, un ús desmesurat de recursos naturals.

Pel que fa a les emissions de gasos d'efecte hivernacle, seria important adoptar una directiva més ambiciosa que la 2003/96/CE, per la qual es reestructura el marc comunitari d'imposició dels productes energètics i l'electricitat. Aquesta directiva, que estableix els gravaments econòmics sobre els productes energètics i l'electricitat, va ser adopta-

da el 2003 després d'onze anys de debat i d'una reducció significativa de les càrregues respecte de la posició inicial de la proposta.

Pel que fa a l'ús de combustibles fòssils, mereix un comentari especial el cas del querosè, combustible usat en l'aviació. El 1944, per tal d'ajudar la incipient indústria aeronàutica, diversos països van decidir no aplicar impostos sobre el querosè; aquesta exempció es continua mantenint actualment, també a l'Estat espanyol, tot i que la indústria aeronàutica està plenament consolidada, té un creixent volum de vols i és el mitjà de transport amb més emissions per quilòmetre i passatger. El repte de Kyoto pot representar, doncs, una bona oportunitat per a retirar aquest privilegi de l'aviació, ni que sigui per a garantir un mercat dels mitjans de transport menys distorsionat pels ajuts estatals.

La Directiva, però, no incorpora els sectors que no emeten CO₂ a partir de grans focus d'emissió fàcilment identificables i controlables

L'aplicació de la Directiva 2003/87/CE pot ser, per tant, un bon inici de cara a reduir alguns dels impactes ambientals fruit de l'activitat humana. Tot i així, cal remarcar algunes consideracions respecte a la seva aplicació actual:

La incineració de residus sòlids urbans no està inclosa dins el Pla d'assignació de drets d'emissió del primer període, perquè, tot i que moltes plantes incineradores incorporen turbines elèctriques, es troba dins el règim especial de generació (és a dir, no entra dins el *pool* elèctric en el qual participen les grans centrals generadores i gaudeix d'unes primes avantatjoses per part del Govern, com les centrals de cogeneració i les eòliques, les solars fotovoltaïques i altres centrals que generen electricitat a partir de fonts renovables). Cal remarcar que, actualment, la composició mitjana de la brossa que entra en una planta incineradora no és en cap cas assimilable a allò que es podria considerar biomassa. Això mateix s'esdevé en el cas de la composició dels fangs de depuradora, que es volen utilitzar en algunes instal·lacions industrials (especialment cimenteres) com a combustible assimilable a biomassa per tal de "complir Kyoto", en substitució dels combustibles fòssils tradicionals. Kyoto no val per tot, i no s'hauria d'utilitzar com a excusa per tal de justificar una gestió dels residus mal resolta i basada en tractaments finalistes de la brossa. D'altra banda, caldria veure quin és el balanç energètic de cremar fangs procedents del tractament de les aigües residuals que prèviament s'han hagut d'assecar cremant gas natural.

Les centrals nuclears també estan considerades com a centrals d'emissió zero de CO₂. Però, òb-

viament, dins aquest balanç parcial no es preveuen les etapes d'extracció, processament i transport del "combustible".

Amb aquests dos exemples es pot identificar un dels grans perills que pot suscitar l'aplicació d'aquesta directiva: el fet que, el CO₂, en ser l'únic contaminant que ha entrat dins les lleis del comerç, faci que domini la tendència de no identifi-

car altres impactes ambientals com una amenaça. Aquest argument podria contribuir perillosament a caure en l'error de creure que qualsevol actuació que no representi emissions directes de diòxid de carboni és una actuació neta. I pot portar a simplificar els arguments fins al punt de fer creure, per exemple, que les centrals nuclears són netes perquè els residus radioactius que generen no contribueixen a augmentar l'efecte hivernacle.

Miquel Valls

President de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

REFLEXIONS, VALORACIONS I PROPOSTES DELS SECTOR EMPRESARIAL CATALÀ AL VOLTANT DE L'APLICACIÓ DEL PROTOCOL DE KYOTO

L'entrada en vigor del Protocol de Kyoto el febrer del 2005 després que cent quaranta-un països es posessin d'acord per a establir unes regles del joc comunes ha de rebre, d'entrada, una valoració positiva. Ara bé, des de Catalunya es viu amb preocupació els efectes que la nova normativa té sobre la indústria que origina l'esmentat efecte frontera. Es parla d'efecte frontera quan apareixen línies divisòries on no hi eren, definides pels diferents graus d'aplicació dels nous requeriments mediambientals i la diligència en la seva aplicació per part de les diferents administracions. És cert que Catalunya treballa a bon ritme per l'aplicació d'aquest Protocol, però en el seu afany per ser capdavantera i obtenir uns guanys medioambientals també es generen tensions en la competitivitat empresarial. Per aquesta raó, cal destacar el Protocol de Kyoto com un acord que garanteix entre els signants que els fets diferencials entre empreses competidores estiguin emmarcats en aspectes permanents com són l'eficiència i la innovació i no sobre l'oportunitat temporal de disposar de legislacions més permissives en l'emissió de gasos a l'atmosfera.

El Protocol de Kyoto és un primer model que ha d'ajudar a entendre que quan es parla de sostenibilitat el terreny de joc és tot el planeta, tant des del punt de vista mediambiental com econòmic. Cal, doncs, aconseguir que el Protocol sigui ratificat pels països que no ho han fet –amb especial menció als EUA que és responsable del 33% de les emissions al planeta– i també, que els governs i les administracions acompassin amb rigor l'aplicació dels nous requeriments. Si això no s'acompleix malauradament el guany mediambiental pot significar una pèrdua temporal –a vegades irreversible– de competitivitat empresarial.

Una segona reflexió que ens hauríem de plantejar tots plegats s'emmarca en el debat possibilitat entre allò que cal fer i allò que es viable fer. El

Protocol de Kyoto ha establert com a objectiu la reducció de les emissions d'un conjunt de set gran sectors industrials que són els actors de prop del 40% de les emissions totals al planeta. Aquesta és la mesura viable del Protocol de Kyoto, actuar sobre pocs agents –a Catalunya això afecta cent quaranta-sis centres de producció– per a aconseguir la reducció prevista. Tot i considerar lògica l'elecció d'aquests sectors, cal transmetre a la societat que el problema d'emissions és un problema de tots i que a Catalunya les emissions dels sectors difusos –vehICLES, llars, establiments comercials i de serveis– suposen més del 60% del total de les emissions. Cal tenir molt present, doncs, que aquesta opció possibilista, tot i disposar de l'instrument incen-

Cal aconseguir que el Protocol sigui ratificat pels països que no ho han fet i que els governs i les administracions acompassin amb rigor l'aplicació dels nous requeriments

tivador del mercat de drets d'emissió, no es podrà aplicar sempre sobre uns pocs, ja que els rendiments en termes de reducció d'emissions seran decreixents.

Tot i que el pla d'assignacions té un àmbit estatal, sembla indicat fer un reflexió més propera a la participació de Catalunya en el compliment del Protocol de Kyoto. Les emissions realitzades des de Catalunya representen el 13,6% del total espanyol, la població catalana representa el 15,53% del total i el 18,88% del PIB a preus bàsics (2002). Catalunya ha obtingut l'11,1% dels drets d'emissió i d'això resulta un diferencial negatiu del 2,5% entre les emissions realitzades i