

1 Catalunya 2040: Ecosocialisme 2 actiu per a la neutralitat 3 climàtica

4 Ponència 1^a Conferència Nacional d'Esquerra Verda

5 1. Preàmbul

6 En l'assemblea fundacional d'Esquerra Verda, el 20 de març de 2021, es va aprovar el
7 manifest del partit que establia com a principal voluntat, esdevenir un referent i
8 una eina per a l'ecologisme polític a Catalunya. Per a consolidar-nos com a tal
9 referent convoquem una Conferència Nacional per aprofundir en l'ideari de la
10 organització.

11 Aquesta primera Conferència Nacional d'Esquerra Verda s'emmarca en la preparació
12 del **VI Congrés del Partit Verd Europeu** (European Green Party, EGP), que se celebra
13 el desembre del 2022 a Copenhagen.

14 Esquerra Verda, com a partit membre de ple dret de l'EGP i que vol continuar
15 formant part activa de la família política de l'ecologisme i l'esquerra europea,
16 organitza i treballa aquesta primera conferència nacional amb el doble objectiu
17 **d'aprofundir la nostra proposta ideològica tot construint una proposta de país**
18 **que faci front a l'emergència climàtica** alineant-nos així, amb les prioritats del VI
19 Congrés de l'EGP. Els congressos de l'EGP s'organitzen cada cinc anys i apleguen
20 centenars de delegats i delegades dels partits membres d'arreu d'Europa per a
21 discutir la línia estratègica de la família verda europea en els propers anys.

22 El 2020, en el moment àlgid de la pandèmia, el Partit Verd Europeu va aprovar una
23 resolució que establia com a objectiu assolir la neutralitat climàtica l'any 2040; un
24 objectiu ambiciós però que no podem posposar, tal i com la comunitat científica

1 ens alerta cada cop amb més contundència: “Cal actuar ara o serà massa tard”. El
2 que ha passat del 2020 ençà, i singularment l’accentuació global de les crisis
3 climàtica, energètica i econòmica, així com l’esclat d’una guerra a Europa de
4 conseqüències encara imprevisibles, no només no ens ha de distreure sobre
5 l’objectiu 2040, sinó que, adaptant el repte a les noves circumstàncies, fan més
6 necessària que mai pensar com desplegar una transició ecològica i justa per
7 l’assoliment de la neutralitat climàtica.

8 En l’assemblea fundacional també es va votar una resolució instant a convocar una
9 conferència nacional, el 2022, que aprofundís i avancés en els principis bàsics del
10 projecte polític referent de l’ecologisme polític a Catalunya. Textualment, la
11 resolució aprovada deia:

12 “Endeguem el procés constituent d’un nou partit polític, Esquerra Verda. Som
13 una organització que té per objectiu treballar per la sostenibilitat social i
14 ecològica de les nostres societats i ser un referent i una eina per a
15 l’ecologisme polític a Catalunya.

16 No sortim del no res. Som hereus i hereves d’una cultura política de llarga
17 tradició i fort compromís, persones creades i formades políticament en
18 l’associacionisme, l’activisme, el municipalisme, el sindicalisme. És la
19 nostra tradició, experiència, capacitat de proposta i d’innovar, el saber llegir
20 els reptes de futur i el nostre capital polític el que dona força, contingut i
21 credibilitat a Esquerra Verda.

22 Som una organització sobirana que mitjançant el debat democràtic de la
23 seva militància definirà les seves polítiques i totes aquelles activitats
24 pròpies. Aquest és un repte que no depèn d’altres, tant sols de nosaltres, de
25 la nostra intel·ligència i de la nostra ambició.

26 Tenim el relat, l’arrelament territorial, capital polític, el rigor i les propostes
27 per encarar aquest nou moment i això ho hem de seguir gestionant per
28 consolidar el nostre espai polític. Sabem que la política i els moments
29 polítics es viuen des de l’anàlisi, la reflexió i el realisme, però també mirant
30 el futur. Sabem que el camí que encetem requereix encara de més reflexió i

1 profunditat estratègica, de més fonamentació ideològica, de més estabilitat i
2 consolidació organitzativa que ens permeti mirar en perspectiva el nostre
3 recorregut present i futur.

4 Però també, i davant del creixement dels populismes, el descrèdit de la
5 política i un creixent allunyament de la ciutadania respecte d'aquesta,
6 necessitem elaborar propostes per millorar i reforçar el sistema democràtic.

7 Conscients d'això plantejem la necessitat de convocar una conferència
8 nacional, no més enllà d'un any, que pugui contribuir a aprofundir i avançar
9 en els principis bàsics que defineixen el Manifest per l'Esquerra Verda”.

10 Aquesta primera Conferència Nacional d'Esquerra Verda també respon, doncs, a un
11 compromís adoptat fa més d'un any en la nostra assemblea fundacional que alhora
12 serveix per a reforçar una de les principals prioritats d'Esquerra Verda des de la seva
13 fundació: l'enfortiment del projecte de Catalunya en Comú, així com de les
14 candidatures i grups institucionals d'En Comú Podem. Aquest document, ha de ser
15 d'utilitat per a totes aquelles persones que participen de l'espai dels Comuns,
16 especialment per a les que formen part de les candidatures per a les eleccions
17 municipals.

18 Així doncs, la conferència nacional d'Esquerra Verda ha de servir per aprofundir en
19 aquest repte de la neutralitat climàtica en clau catalana i, com no pot ser d'una
20 altra manera, des d'un ecosocialisme i un ecopacifisme actius. Perquè el camí cap a
21 **la neutralitat climàtica necessita d'accions radicals i immediates per reduir les**
22 **emissions de gasos d'efecte hivernacle per complir amb els objectius climàtics**
23 de l'Acord de París (tractat internacional de les Nacions Unides sobre el canvi
24 climàtic celebrada el 2015). Això, avui, només és possible si aturem la guerra
25 iniciada per la Rússia de Vladimir Putin amb la invasió d'Ucraïna. A les portes d'un
26 llarg hivern, l'agressió russa contra Ucraïna posa en escac tota Europa i, de resultes
27 de l'amenaça nuclear, de les derivades de la pugna Estats Units-Xina i de l'ascens de
28 l'extrema dreta arreu, condiona la geopolítica del món sencer i el mateix futur de
29 la humanitat i del planeta.

30 L'escalfament global es dona en un món desigual i injust i, per tant, el procés de

1 transició climàtica té un component social inalienable que ha de posar les
2 persones, amb perspectiva de gènere i de classe, en el centre de les solucions: **no hi**
3 **ha justícia climàtica possible sense justícia social**. I ni l'una ni l'altra no són
4 possibles sense pau ni democràcia. Aquestes són les claus que s'han de fer valer per
5 les Nacions Unides i en el sistema de relacions internacionals, però també, i en base
6 a principis internacionalistes i federalistes, a escala europea, estatal, nacional i
7 local.

8 Amb el document "Catalunya 2040: ecosocialisme actiu per a la neutralitat
9 climàtica", Esquerra Verda vol **identificar alguns dels principals elements i de les**
10 **accions essencials per articular a casa nostra la transició ecològica**. Una
11 transició que no només doni resposta als reptes tècnics de transformació dels
12 sectors més contaminants, sinó que s'entengui i es desenvolupi en tant que
13 oportunitat per a reduir les desigualtats socials i econòmiques, i millorar les
14 condicions materials de vida de la gent.

15 **2. Context global**

16 El 2022, la guerra d'Ucraïna ha sorprès, atemorit i desconcertat el conjunt de la
17 nostra societat i dels països europeus. Aquests sentiments de sorpresa, temor i
18 desconcert són comuns també a casa nostra i afecten singularment, sovint
19 aguditzant contradiccions, les forces d'esquerra, l'ecologisme polític i les
20 organitzacions sindicals i moviments socials. Després d'una llarga dècada de crisi
21 econòmica i social mundial -que a Catalunya i Espanya també han estat anys de
22 crisi democràtica i conflicte polític-, i després de dos anys de pandèmia que, per
23 primer cop en la història de la humanitat, van paraitzar el món sencer, tot feia
24 preveure que la recuperació econòmica i social podia obrir horitzons d'esperança a
25 partir d'una agenda política centrada en el treball i el benestar de les persones i en
26 una transició ecològica imprescindible per combatre un canvi climàtic que cada
27 cop es fa més present. Però la invasió imperialista d'Ucraïna per part de Rússia,
28 trencant les normes del dret internacional, ha reobert escenaris de crisi, de guerra i
29 d'incertesa globals del tot imprevisibles.

30 L'agressió russa suposa un atac a la **principal victòria del moviment pacifista en**

1 **el darrer segle: la il·legalització de la guerra d'agressió i de la conquesta**
2 **territorial** (i del seu reconeixement), fent trontollar doncs la base mateixa de l'ordre
3 legal de post-Segona Guerra Mundial. Aquesta agressió té un impacte directe en
4 l'economia global, la situació actual d'inflació i de recessió prevista per a molts
5 països, amb el fantasma de l'estagflació recurrent Europa i l'amenaça d'un llarg
6 hivern amb restriccions energètiques, n'és l'exemple més clar.

7 L'espiral bèl·lica, de desinformació, de censura i de repressió de la dissidència o del
8 pensament crític arreu, així com una crisi humanitària amb milions de persones
9 desplaçades i una crisi econòmica i energètica en camí d'esdevenir també crisi
10 social i alimentària -i que s'afegeix als conflictes bèl·lics i humanitaris que ja es
11 vivien en països de la ribera sud de la Mediterrània, de l'Àfrica i de l'Àsia, i a realitats
12 diverses de conflictivitat i d'injustícia en molts països americans- han fet retrocedir
13 l'imaginari d'Europa i del món a les èpoques de la guerra freda i del risc de
14 catàstrofe nuclear i dels conflictes de la primera meitat del segle XX, de trista i
15 infausta memòria.

16 L'augment de la despesa en defensa dels estats europeus respon al nou context de
17 seguretat, més amenaçador, i a la vegada contribueix a consolidar-lo. Veiem també
18 amb preocupació com la incapacitat europea per **bastir una UE de la defensa** ha
19 empès a antics estats neutrals a abraçar l'atlantisme en un context d'amenaques
20 creixents, així com els intents d'EEUU per vincular la seguretat a l'Atlàntic i la del
21 Pacífic, en la seva pugna global amb la Xina. És més urgent que mai (i més difícil
22 també) avançar decididament cap a una veritable autonomia estratègica d'Europa; i
23 som conscients que el camí suposarà reptes també per al pacifisme.

24 **L'ascens de l'extrema dreta i el populisme i el retrocés de la democràcia arreu**
25 tampoc ajuda a un clima esperançador. Aquest fenomen ja no és exclusiu ni puntual
26 de la Rússia de Putin, dels Estats Units de Trump, del Brasil de Bolsonaro, de la Xina
27 de Xi Jinping o de les teocràcies islamistes, sinó que afecta de ple el projecte
28 europeu. En l'estela de l'Hongria d'Orban i la Polònia de Kaczynski i Morawiecki,
29 l'extrema dreta s'ha erigit en un actor clau d'una Unió Europea que, el 2020, ja havia
30 perdut Gran Bretanya fruit de l'aposta populista del Brexit. El 2022, Le Pen ha
31 acariciat la presidència de França; l'extrema dreta ha quedat segona i condicionarà

1 el govern de Suècia, i la victòria a Itàlia d'un partit d'arrels neofeixistes en coalició
2 amb Berlusconi i Salvini propicia que Giorgia Meloni governi el país emblema de
3 l'antifeixisme just quan es compleix un segle de la marxa sobre Roma de Mussolini.

4 El triomf electoral a Alemanya, ara fa un any, de la socialdemocràcia i dels verds
5 que, en coalició amb els liberals, van permetre desplaçar del govern la coalició
6 conservadora d'Angela Merkel, o la recomposició de l'esquerra francesa com a
7 segona força parlamentària a partir de l'aliança entre els insubmisos de Melenchon,
8 els ecologistes, els comunistes i els socialistes són flors que, malauradament, no
9 fan estiu. Però resistir és vèncer, i a l'Estat espanyol, malgrat enquestes
10 desfavorables i vaticinis mediàtics, de moment aguanta el primer govern de
11 coalició d'esquerres des de la Segona República, amb presència minoritària però
12 determinant del nostre espai polític en polítiques socials, laborals, feministes,
13 educatives i de consum. L'escut social desplegat durant la pandèmia, els ERTO o la
14 reforma laboral són exemples de la **capacitat de transformació que tenim quan**
15 **governen les esquerres**. A casa nostra i arreu. Amb l'esperança posada en sumar
16 forces, escoltem amb atenció l'eco que ressona provinent d'alguns països
17 llatinoamericans amb les darreres paraules de Salvador Allende: "Mucho más
18 temprano que tarde, se abrirán las grandes alamedas por donde pase el hombre
19 libre para construir una sociedad mejor".

20 A Catalunya, mentrestant, la sortida de la dreta nacionalista de Junts del Govern de
21 la Generalitat pot suposar la fi del procés sense que, això no obstant, estigui resolt
22 el conflicte polític que ha tensat durant anys la nostra societat. La canviant
23 conjuntura política catalana obre perspectives que les forces d'esquerra no haurien
24 de desapropiar. Tampoc haurien de restar al marge de la conjuntura, tant nacional
25 com global, les organitzacions sindicals i els moviments socials que en el darrer
26 mig segle han protagonitzat grans manifestacions i moviments de reivindicació o
27 impugnació democràtica, pacífics o pacifistes, antimilitaristes, de solidaritat i de
28 justícia global.

29 L'esquerra, en el seu conjunt, ha d'actuar amb responsabilitat davant de les
30 necessitats materials i culturals de la gent, pensant sempre en millorar la qualitat
31 de vida de la ciutadania i pensant també sempre en garantir i **guanyar drets**,

1 **llibertats i més democràcia, assegurant i ampliant en el cas de de Catalunya**
2 **l'autogovern i la cohesió social del país.** I és que, en un context inflacionari global
3 que desdibuixa guanys en matèria sociolaboral al conjunt de l'Estat espanyol, la
4 desfavorable conjuntura econòmica i política europea per la guerra d'Ucraïna i
5 l'ascens de la dreta i l'extrema dreta no assegura que, d'aquí a un any, a Madrid o a
6 Barcelona, o potser arreu, governin de nou les forces partidàries del quan pitjor,
7 millor. El moment històric és incert i davant de tantes amenaces no es poden
8 desapropitar les finestres d'oportunitat per incidir en la realitat en un sentit
9 progressista. A més, davant de l'avenç de l'individualisme, el populisme, l'extrema
10 dreta i un més que possible ecofeixisme, cal que l'ecologisme polític, les esquerres i
11 la classe treballadora estiguem ben organitzades.

12 Tant el militarisme de l'OTAN, l'imperialisme rus i la guerra d'Ucraïna o l'ascens de
13 l'extrema dreta com les crisis econòmica, energètica i humanitària suposen
14 tensions i reptes majúsculs que fan aflorar moltes contradiccions. També en l'àmbit
15 de la tradició internacionalista del moviment obrer, de l'antifeixisme i de la cultura
16 de la pau, la solidaritat i la cooperació per la justícia global de les què en som
17 hereus i partícips la gent d'Esquerra Verda. Més enllà de la tradició ecopacifista, el
18 crit de "No a la guerra" s'ha de tornar a aixecar arreu del món associat als valors
19 universals de llibertat, igualtat, fraternitat, justícia social i sostenibilitat
20 mediambiental per poder assegurar no ja el progrés de la humanitat, sinó la simple
21 vida en un planeta del qual no tenim recanvi. Com clamen amb raó les i els joves, no
22 hi ha planeta B.

23 Ara per ara, tampoc existeix, malgrat tots els seus dèficits democràtics, cap
24 alternativa a la Unió Europea i, a escala global, al sistema de Nacions Unides per
25 mirar de **governar de forma multilateral la situació de crisi múltiple en la què**
26 **vivim.** El context internacional està marcat per la fragmentació de l'ordre
27 internacional liberal, és a dir, la suma de relacions de poder, institucions, normes i
28 patrons d'interdependència econòmica nascuts per a Occident després del final de
29 la segona guerra mundial i virtualment universalitzats (i en algunes dimensions
30 importants, intensificats) després de la fi de la guerra freda.

1 La nostra relació amb l'ordre internacional liberal està prenyada de paradoxes.
2 D'una banda, es tracta **d'un ordre desigual i injust**, fundat en una hegemonia
3 occidental construïda sobre l'espoli secular de la perifèria del sistema internacional.
4 Un ordre centrat en Estats Units i, per tant, funcional als interessos dels grups
5 dominants del país que ha liderat la revolució neoliberal en les darreres quatre
6 dècades llargues. Un ordre en el què la **interdependència econòmica ha crescut**
7 **més ràpidament que la capacitat dels poders públics per governar-la.**

8 Per altra banda, cal admetre que és també el primer ordre internacional que ha
9 adoptat el multilateralisme com a principi institucional clau, el que més lluny ha
10 arribat en la normativització de les relacions internacionals (entre estats i també en
11 relació als drets individuals) i sobre el què hem construït les nostres esperances
12 pragmàtiques d'una millor, més justa i més pacífica gestió dels assumptes globals.
13 Dit d'una altra manera: **d'una civilització de les relacions internacionals.** En
14 general, les alternatives que podrien ser més probables no sembla que hagin de
15 proporcionar-nos una base millor per a les conquestes socials i ecològiques.

16 **La fragmentació de l'ordre internacional liberal està causada**, en darrera
17 instància **per la redistribució del poder.** En les darreres dues dècades ha
18 augmentat de manera molt notable la influència d'estats que fins llavors havien
19 estat aliens a la construcció de l'ordre i les seves institucions, o bé que hi havien
20 jugat un paper secundari. El debilitament relatiu del poder d'Estats Units ha
21 modificat també la relació entre l'antiga potència hegemònica i les institucions i
22 normes internacionals. Si algunes d'elles ja van rebre la seva oposició des del
23 principi (sobre el clima, les mines antipersona, la justícia penal internacional o la
24 prohibició total de proves nuclears), els EUA s'han descobert ara limitats per un
25 ordre basat en regles i institucions multilaterals a les que fins ara havien donat el
26 seu suport -l'Organització Mundial del Comerç (OMC), per exemple- però que els
27 resten marge de maniobra per a la reafirmació del seu poder. En el fons, el dilema és
28 el mateix al que es van enfrontar a principis dels anys setanta i que va dur als EUA a
29 enderrocar el sistema de Bretton Woods (transformant els pilars de la seva

1 hegemonia i renovant-la algunes dècades més).

2 Des d'aquest punt de vista, **només la Unió Europea** -formada per estats mitjans i
3 petits que, per ser-ho, valoren l'estabilitat i les institucions multilaterals tant com
4 temen la rivalitat militar- **es manté en la defensa de l'arquitectura normativa i**
5 **institucional** sortida del final de la segona guerra mundial i del final de la guerra
6 freda. Fins fa una dècada, s'hi veia una base sobre la que construir una societat
7 internacional (inclosa una economia globalitzada) veritablement governada de
8 forma multilateral. Fins i tot els sectors liberals de la UE apuntaven en aquesta
9 direcció en parlar de la "globalització gestionada" i del paper que hi havia de jugar
10 l'OMC.

11 No ens n'hem d'estranyar: un sistema internacional obert, regit més per regles
12 establertes de forma multilateral que pel poder més cru, amb mecanismes
13 supranacionals d'arbitratge de les diferències i amb una agenda de protecció de
14 drets individuals és perfectament coherent amb les formes il·lustrades i
15 cosmopolites del liberalisme. Avui, en l'ordre internacional liberal la UE hi veu
16 conquestes que cal defensar davant de dinàmiques que anuncien canvis
17 amenaçadors en direcció contrària.

18 **En el terreny polític**, els canvis apunten a **un món més multipolar i amb més**
19 **rivalitat geopolítica**. Per una banda, això implica que els EUA (i el món occidental
20 en general) s'enfronten a desafiaments procedents d'estats que durant molt de
21 temps havien estat en la segona fila de l'estructura de poder global. A la vegada,
22 significa també el retorn explícit de les esferes d'influència: la reclamació per part
23 de les grans potències de fidelitat política als seus estats veïns, si cal per les armes.
24 Significa també l'erosió de marcs normatius en el terreny dels drets, inclosa la
25 discussió sobre la universalitat dels drets humans (ho il·lustra la crisi del Consell
26 de Dret Humans de NNUU o de les normes sobre drets i salut sexual i reproductiva). I
27 significa també l'afebliment d'acords i organitzacions fonamentals per a la gestió
28 de la interdependència.

1 Pensem només en la desaparició d'alguns acords de control d'armaments que
2 molesten a unes potències que tornen a estar en plena escalada -inclosos
3 naturalment els EUA, que s'han retirat tant de l'acord ABM sobre sistemes anti-
4 míssils (Bush) com de l'acord INF sobre armes nuclears d'abast mitjà (Trump)-, en
5 la crisi profunda del règim de no-prolifерació nuclear o en la contestació de
6 l'Organització Mundial de la Salut en els moments més delicats de la pandèmia. Els
7 mecanismes de governança global estan, tots ells, en un moment de gran debilitat i
8 en el bell mig de la rivalitat entre grans potències.

9 **En el camp econòmic, estem vivint una regionalització de la globalització i una**
10 **politització competitiva de l'economia.** Les cadenes de subministrament estan
11 mutant, a causa tant del canvi tecnològic com de l'augment dels riscos geopolítics,
12 en particular en els sectors més sensibles des del punt de vista més ampli de la
13 seguretat (de la sanitat als semiconductors). Així doncs, les interdependències
14 regionals (o entre estats aliats) estan tendint a reforçar-se, mentre es debiliten
15 lentament els vincles entre economies de països rivals.

16 Dit d'una altra manera, **les consideracions econòmiques ja no són les úniques**
17 **que es tenen compte i les preocupacions polítiques han guanyat pes en**
18 **l'equació.** No es tracta, però, de factors polítics vinculats a les reivindicacions de
19 més equitat social i de l'ecologia, sinó vinculats a la seguretat i la competició entre
20 grans potències i blocs econòmics. Aquest èmfasi en la seguretat (o en la
21 resiliència, per usar el llenguatge més comú en les institucions internacionals) de
22 cara a la reorganització de la globalització ofereix oportunitats, però també tindrà
23 costos. De fet, els està tenint ja. I **l'esquerra i l'ecologisme han de forçar el debat**
24 **sobre com es distribueixen aquests costos i com es governa el procés.**

25 En tot aquest context, els escenaris de futur més probable són tres. Però la incertesa
26 del moment actual ens hauria d'advertir del pes de la contingència històrica en la
27 determinació del futur.

28 **El primer escenari seria el del retorn a una certa hegemonia dels EUA, recolzat**

1 més que fins ara en els seus aliats d'Europa i de l'Àsia-Pacífic. Una reafirmació com
2 aquesta del poder del món occidental requeriria probablement d'errors greus per
3 part d'altres grans potències (Rússia i Xina, sobretot) i de replantejaments de fons
4 sobre les responsabilitats dels aliats dels EUA en el manteniment de l'ordre. També
5 requeriria d'una estabilitat política interna als EUA al voltant de les posicions més
6 liberals-internacionalistes que, ara com ara, sembla difícil d'imaginar. En tot cas,
7 una situació com aquesta podria, si més no temporalment, donar continuïtat a una
8 versió menys aspiracionalment universalista de l'ordre internacional liberal, capaç
9 de mantenir a ratlla les dinàmiques que ens podrien dur a una guerra entre grans
10 potències.

11 En un **segon escenari** possible, i evidentment preferible des d'una perspectiva
12 ecosocialista, **el sistema internacional s'organitzaria en ordres regionals**
13 **cooperatius**. És a dir, en agrupacions formals o informals d'estats propers, més o
14 menys autocentrades però capaces de col·laborar entre elles per tal de fer front a
15 reptes compartits, com el canvi climàtic, la crisi de la biodiversitat o la salut global.
16 Un sistema internacional així organitzat requeriria d'una negociació el més oberta
17 possible que definís unes normes del joc, unes àrees geogràfiques i un repartiment
18 dels papers que pogués ser acceptable per a la major part dels actors més
19 rellevants.

20 El risc, està clar, rau en un **tercer escenari que ens apropa a un món amb ordres**
21 **regionals competitius o en oberta rivalitat els uns amb els altres**. En aquest
22 escenari, les grans potències seran capaces d'imposar al seu voltant, per les bones
23 o no tant, àrees d'influència regional prou cohesionades i amb un alt nivell
24 d'interdependència interna però incapaces de col·laborar amb altres grans àrees
25 regionals. Naturalment, la retirada de la influència dels EUA en certes regions del
26 planeta es donaria, en aquest cas, de manera conflictiva i potencialment bèl·lica.

27 Hem de ser conscients de que **Europa, i l'esquerra i l'ecologisme polític amb ella,**
28 **s'enfronta a aquests reptes des d'una posició de feblesa** determinada per (1) el fet

1 bàsic de què es tracta d'una península euroasiàtica que només durant un parell de
2 segles ha pogut encapçalar el sistema internacional; (2) el seu caràcter confederal
3 en comptes de federal i insuficientment democràtic, que en dissipa les capacitats i
4 li dificulta la presa de decisions, fet que està aguditzat per les tendències
5 populistes i renacionalitzadores que avancen en diferents països, i (3) la manca
6 d'una estratègia de defensa pròpia i la dependència respecte de les garanties de
7 seguretat d'uns EUA que oscil·len entre l'atlantisme i el replegament unilateral.

8 Els que està en joc és, ni més ni menys, el **futur de la humanitat**. Per nosaltres, **la**
9 **UE és l'espai natural des del que participar d'aquest debat**. Té poc sentit que, en
10 una situació com l'actual, els europeus ens refugiem en els nostres petits estats. Els
11 processos en marxa són massa grans com per viure'ls des de la tranquil·litat i la
12 impotència de les nostres identitats d'estat o nació més o menys cohesionades. A
13 més, la Unió Europea ja prefigura, en sí mateixa, una possible sortida a la crisi de
14 l'ordre internacional que és integradora i no disgregadora, cosmopolita enlloc
15 d'estato-cèntrica, política i no basada purament en el mercat.

16 Arran de la crisi de la covid-19 i també ara, en plena guerra i crisi energètica, hem
17 vist com **cauen alguns dogmes del neoliberalisme amb què Europa havia**
18 **gestionat crisis anteriors**. Hem de superar encara més dogmes i, en la mesura del
19 possible, posar el capitalisme contra les cordes perquè la sortida a aquesta crisi
20 múltiple sigui també en clau de pau i sostenibilitat social i ambiental. És per això
21 que ens cal més Europa: una Europa federal i democràtica, que no estigui
22 condicionada ni per l'amenaça exterior russa, ni per l'amenaça interior de l'extrema
23 dreta, ni per la dependència dels EUA i l'OTAN ni, en darrera instància, pels
24 interessos interns i externs del capitalisme especulatiu i militarista.

25 Amb aquest context global ben present, tot seguit apuntem algunes anàlisi i
26 propostes que Esquerra Verda, des de Catalunya i Espanya en la perspectiva del
27 2040, fem en clau de programa i acció ecosocialista per avançar en la neutralitat
28 climàtica. Per assolir l'objectiu de que Catalunya esdevingui climàticament neutra

1 al 2040, cal descarbonitzar els sectors claus de Catalunya: el de l'energia, el
2 transport, la indústria i l'agricultura.

3 **3. Energia**

4 La dependència energètica a la UE supera el 50% i a Espanya el 74%. Però mentre al
5 nostre entorn s'ha accelerat la implantació massiva d'energies renovables, obrint la
6 porta a escenaris que en el futur subministraran energia renovable, més barata i de
7 proximitat, **el ritme de penetració de les renovables a Catalunya és lent i, de**
8 **vegades, desesperant.** Som de les primeres comunitats en dependència energètica.
9 En el nostre mix de generació energètica, l'energia nuclear és la reina. Les centrals
10 de Vandellós II i Ascó I i Ascó II representen més de la meitat de producció elèctrica
11 a Catalunya. Les comparatives són odioses. Però sovint il·lustren l'estat de la nació.
12 En el mix elèctric espanyol, les renovables superen el 40% (representen el 13,8% de
13 l'energia primària), però a Catalunya amb prou feines arribem al 19% (el 5,9% de
14 l'energia primària), essent la majoria d'origen hidràulic.

15 Partint d'aquest diagnòstic, necessitem una aproximació a la transició energètica
16 d'acord amb la realitat complexa que és. Per desenvolupar-nos econòmicament, social i
17 energèticament necessitem fer una proposta que, en primer lloc, contempli el **pacte**
18 **entre ciutat i territori.** Prop de cinc milions d'habitants, el 73% de la població de
19 Catalunya, ocupen cinc comarques i el 7% del territori. Per contra, les 24 comarques
20 menys poblades representen el 8,6% de la població i el 60% del territori.

21 Aquestes dades són molt rellevants a l'hora de decidir què fer i com fer-ho. Per fer **la**
22 **transició energètica es necessita ocupar un 2% del territori.** Necessitem espai per
23 convertir el sol i el vent en energia. L'avantatge és que és d'origen renovable, és
24 energia més barata, no emet emissions d'efecte hivernacle i pot suposar un suport
25 a una activitat industrial complementària i donar preus d'electricitat per fer més
26 competitiva la nostra indústria. Però té un inconvenient respecte el model fòssil:
27 necessita ocupar el territori.

1 És per això que cal un pacte entre ciutat i territori en què el desplegament de
2 renovables tingui les següents característiques. Cal un alt **desplegament de**
3 **renovables en espais antropitzats** perquè les ciutats aportin al màxim, sabent que
4 amb això no es podran autosubministrar. En segon lloc, cal també un gran
5 **desplegament de renovables al territori**, garantint un retorn en forma d'energia
6 més barata i la participació del territori en les inversions. En tercer lloc, cal
7 **impulsar i desplegar les comunitat energètiques**, primer al territori i després en
8 aquelles d'àrees més denses, per tal de que puguin participar en el desplegament
9 de les renovables.

10 Partint de la base de que el paisatge ens canviarà, hem de triar com volem que ens
11 canviï i optar per la protecció de la biodiversitat. El desplegament de renovables
12 s'ha de fer **des del principi de protecció ambiental i de la biodiversitat**, i des de
13 l'assumpció que el paisatge ens canviarà de forma abrupta per la irrupció d'un
14 canvi climàtic dràstic o bé de forma endreçada i planificada per la penetració de les
15 energies renovables.

16 El pla per aconseguir la sobirania energètica de Catalunya ha de partir de la realitat.
17 Estem en el furgó de cua. Aconseguir una sobirania energètica real significa
18 desplegament de renovables massiu en els àmbits urbans i periurbans, penetració
19 de renovables al territori, i un pla per l'electrificació efectiva de la mobilitat, dels
20 usos residencials (on és fàcil i tecnològicament possible treure el gas per
21 l'aerotèrmia) i la substitució, on es pugui, dels usos industrials.

22 A Catalunya comptem amb la proposta a llarg termini de la Prospectiva Energètica
23 de Catalunya 2050 (PROENCAT 2050). Té aspectes interessants però no està dotada
24 de l'ambició necessària. Defineix uns temps massa dilatats i no assumeix prou
25 l'escenari d'emergència climàtica ni la necessària velocitat que és imprescindible
26 en el desplegament de renovables. A PROENCAT es defineix un objectiu per 2050
27 amb un consum d'energia final un 30,3% inferior al consum de l'any 2017 i un
28 consum d'energia primària un 41% inferior. La intensitat energètica final a Catalunya

1 es reduirà en un 57% i la intensitat energètica primària en un 64% en aquest mateix
2 període. Però l'objectiu de reducció d'energia primària del PROENCAT per a l'any
3 2030 és de tan sols un 3,3%, situant el gran esforç en la perspectiva del 2050, amb
4 una reducció del 30,7%. El pes del consum d'energia elèctrica pel 2030 el situa en el
5 34,2%, saltant al 74% en el 2050.

6 Respecte a la potència renovable instal·lada es planteja saltar dels 3.557,6 MW
7 instal·lats el 2020 als 15.408,4 MW al 2030, i als 61.861,8 MW al 2050. En
8 emmagatzematge elèctric es proposa saltar dels 534 MW actuals als 2.234 al 2030 i
9 els 7.234 al 2050. L'evolució que el PROENCAT preveu en matèria de gas i petroli és la
10 següent: en petroli es pretén passar dels 8.063,7 Ktep del 2020 als 6.166,7 el 2030 i
11 2.158,2 el 2050; en gas natural es vol passar dels 5.616,5 Ktep el 2020 als 4.954,3 el
12 2030, 1.892,1 el 2040 i eliminar del tot el consum de gas, fins a 0,0, el 2050.

13 Aquestes dades són ambicioses en la perspectiva del 2050 però són molt limitades
14 en la perspectiva del 2030 i el 2040. És com si decidim pujar al tren, però sempre al
15 vagó de cua, i a una velocitat molt més lenta que la que els temps d'emergència
16 climàtica i forta dependència energètica ens reclamen. La planificació existent
17 també reconeix la necessitat d'ocupar un 2,5% del territori per a renovables, però el
18 seu desplegament massiu el preveu a partir de la propera dècada i no de l'actual.

19 És per això que Esquerra Verda volem fer **un canvi de plantejament, d'ambició i**
20 **d'orientació** pel que fa a les energies renovables, partint de la base que la urgència
21 és ara. La nostra proposta es fonamenta en diferents experiències, entre les que
22 destaquen el pla de la Generalitat valenciana, però posem l'accent en alguns
23 aspectes propis de l'economia i la societat catalana.

24 I entenem que, en paral·lel al desplegament massiu d'energies renovables, és
25 necessari **una millora en l'eficiència i l'electrificació de la nostra economia.**
26 Aquesta estratègia, a més, pot significar el desplegament d'una indústria i d'una
27 economia de serveis arreu del país.

1 Hem d'electrificar les llars. El sector domèstic, segons dades del 2019, va representar
2 un consum de més de 2.300Ktep, de les quals més de 800 tenien un vincle amb el
3 consum del gas. La nostra és una aposta perquè aquests consums siguin
4 substituïts per models vinculats a l'electricitat. Cal substituir les calderes
5 individuals de gas per sistemes fonamentats amb l'electricitat i la biomassa. És
6 una estratègia de país i plantegem situar-la en l'horitzó del 2040 i fins i tot abans.

7 És evident que això generarà damnificats: les empreses de gas. Però hi ha un
8 benefici molt clar: la sostenibilitat del propi sistema. A més, això afavorirà el
9 desplegament d'una estratègia industrial pels equips d'aerotèrmia, hidrotèrmia i
10 geotèrmia, així com l'aprofitament de la biomassa del bosc i la millor gestió
11 forestal.

12 Aquesta estratègia, combinada amb una acció decidida en el sector industrial,
13 responsable del consum de més de 1.600 ktep, pot reduir en un 33% el seu consum i
14 ens permetria una aposta clara per l'eficiència, així com el desplegament d'una
15 política industrial vinculada a la substitució del gas per l'electricitat. Si fa 50 anys
16 des de Catalunya es va liderar l'arribada del gas natural des d'Algèria, avui hem de
17 liderar la substitució del gas per l'electricitat.

18 La **mobilitat i el sector del transport són la gran assignatura a tractar**. Avui,
19 aquest sector representa més de 6.500 ktep, prop del 50% del nostre consum final
20 d'energia primària. Ens cal, per tant, una estratègia de major ambició de
21 desplegament de la mobilitat compartida i electrificada, potenciant el transport
22 públic, per després passar al compartit.

23 Per això plantegem una política de país que permeti desplegar de forma massiva
24 arreu un model de mobilitat compartida. Això permetria buidar els carrers de
25 cotxes, reduir la xifra total de vehicles que ocupen l'espai públic i, a la vegada,
26 electrificar la mobilitat incrementant les reserves d'emmagatzematge elèctric amb
27 centenars de milers de bateries.

1 La nostra proposta ha de representar un escenari d'acord amb el sector de
2 l'automòbil, tant rellevant a Catalunya. Aquest sector ha de passar **de proveir el**
3 **producte a contribuir a proveir el servei**. Hi ha d'haver menys cotxes i vehicles en
4 general, però un ús més intensiu i una major reposició dels mateixos garanteix que
5 el sector mantingui i, fins i tot, amplii la seva activitat.

6 En paral·lel, cal que la intensitat de les **ajudes en l'adquisició del vehicle elèctric**
7 **se centrin en els col·lectius més vulnerables** (normalment transportistes
8 dependents) i en les flotes de vehicle elèctric compartit abans que en la compra de
9 vehicles independentment de la renda que tingui l'adquirent.

10 És fàcil pensar que aquest pla general pugui representar una reducció d'un 25% del
11 consum energètic del sector del transport. La suma d'aquestes mesures ens
12 suposaria una reducció pel 2030 de 533 ktep de gas provinent de la indústria, de
13 833 ktep del sector domèstic i de 4.000 ktep de gas provinent del sector del
14 transport, millorant clarament la nostra eficiència. Això representa una suma total
15 de reducció de més de 5.000 ktep d'un total actual entorn a 15.000 ktep.

16 Aquesta aposta per l'eficiència i per l'electrificació es tradueix també amb una
17 major intensitat en el desplegament de renovables. L'esprint no pot ser a partir del
18 2030 i encara menys del 2040. Ha de ser ara. I ho ha de ser perquè cada dia que
19 passa que no fem renovables agreugem la dependència energètica, paguem més pel
20 preu de l'energia i renunciem al desplegament d'una política industrial vinculada a
21 aquest desplegament.

22 Per això necessitem una flexibilització de la normativa. A la vegada, a la demanda
23 perquè els parcs de renovables tinguin participació local se li ha de sumar que
24 **qualsevol parc hagi d'obrir la participació a inversors locals**. Però en el cas que
25 aquesta participació no s'ompli, s'ha de possibilitar l'opció perquè aquesta inversió
26 pugui venir d'inversors petits a nivell català. Als promotors dels parcs de renovables
27 se'ls ha de demanar que obrin una ronda entre inversors a nivell català, donant
28 prioritat a les comunitats energètiques urbanes que no es poden autosubministrar

1 per les limitacions pròpies del seu territori.

2 A la vegada, cal **desburocratitzar i agilitzar les iniciatives que apostin per les**
3 **energies renovables**. Proposem un desplegament massiu en els termes aprovats
4 per la Generalitat Valenciana, permetent una major agilització dels projectes de
5 generació renovable, preservant els sols d'ús agrícola i, en paral·lel, desplegant les
6 renovables en la resta de sols sense un valor ambiental a protegir.

7 També hem de permetre que es despleguin les renovables en el sòl urbanitzable no
8 consolidat. Es tracta que en les zones en l'entorn de pobles i ciutats on hi ha una
9 previsió d'urbanització a futur, a vegades un futur molt llunyà, s'aprovin usos
10 provisionals per al desplegament energètic, permeten un major desplegament de
11 les renovables en els grans centres o espais de consum.

12 Hem de fer de les **comunitat energètiques un nou actor del sector elèctric i**
13 **energètic**. Les directives europees atorguen a les Comunitats Ciutadanes d'Energia i
14 a les Comunitat d'Energies Renovables un paper central en l'escenari de transició
15 energètica. Es tracta que a Catalunya, més enllà de la necessària transposició de la
16 directiva europea, les institucions creïn un marc que faci de les comunitats
17 energètiques un actor principal en el desplegament de la generació elèctrica de
18 proximitat, però també en la generació de renovables arreu, esdevenint un dels
19 instruments pel pacte ciutat territori.

20 Volem també que la Generalitat presenti un pla per a la **reversió de les concessions**
21 **hidràuliques**. Aquestes són l'energia renovable gestionable per excel·lència. Es
22 tracta que l'operació de les mateixes obeeixi a un criteri de sostenibilitat del
23 sistema i que la seva operació es produeixi en els moments de no aportació
24 renovable no gestionable (principalment solar i eòlica).

25 La suma d'aquestes mesures ens hauria de situar pel 2030 en un horitzó d'una
26 generació d'origen renovable que estigués a l'entorn del 50% dels objectius marcats
27 pel 2050, donat el caràcter decisiu d'aquests primers anys. Això es traduiria en una

1 generació d'origen renovable entorn als 6.600 ktep, una xifra superior a la reducció
2 de consum d'origen fòssil que hem plantejat. Es tractaria, per tant, d'aconseguir
3 2.000 ktep de producció fotovoltaica i 3.000 d'eòlica. **Un terç de la producció**
4 **fotovoltaica es desplegaria en teulades i àrees periurbanes, i els dos terços**
5 **restants a terra. La producció eòlica hauria de repartir-se entre una cinquena**
6 **part d'energia eòlica marina i quatre cinquenes parts d'eòlica a terra.** Les xifres
7 que això representen significa la instal·lació de 18.000 MWp d'energia eòlica i
8 20.000 MWp de fotovoltaica, amb una ampliació de l'emmagatzematge fins a 3.500
9 MW, el que significaria avançar en una dècada l'esforç que es preveu fer en la dècada
10 del 2030 al 2040. Això vol dir fer-ho ara que encara estem a temps.

11 Tota aquesta proposta s'ha de traduir en un marc normatiu per a la transició
12 energètica. Cal una llei que doni seguretat jurídica, que agilitzi tramitacions i que
13 també tingui un acompanyament pressupostari, per facilitar precisament aquesta
14 transició energètica.

15 També hem **d'innovar fent gestió de la demanda.** La transició energètica a favor
16 d'un model de més renovables s'ha de traduir en un funcionament diferent del
17 sector elèctric i energètic. Volem més eficiència i, al costat, més renovables. Però
18 aquesta aposta significa més energia no gestionable (tenim vent i sol quan el
19 tenim). Aquesta constatació s'ha de traduir en que més enllà de la generació
20 renovable, un tren al que Catalunya s'hi ha de pujar sí o sí, com a societat també
21 tenim la responsabilitat de liderar alguns camps.

22 La nostra és una economia amb un fort pes de determinats sectors industrials, amb
23 un fort consum energètic i alt recorregut per la seva electrificació. Al seu torn les
24 nostres urbs són ciutats consolidades i ja fetes. Aquesta combinació ens ha de
25 portar a liderar a nivell ibèric els mercats de flexibilitat. A la generació renovable
26 variable se li ha de sumar una **gestió de la demanda més intensa.**

27 Proposem que, com a país, es plantegi a les petites distribuïdores existents, però
28 també a les grans com Endesa, la definició de 100 experiències de mercats locals

1 d'energia i mercats de flexibilitat on s'inverteixi en la gestió d'aquesta demanda. Es
2 tracta de definir 70 àrees industrials a Catalunya i 30 de consum domèstic que
3 representin el 20% del consum elèctric del país on es puguin desenvolupar gestió de
4 la demanda. D'aquesta manera lideraríem els mercats de flexibilitat a nivell ibèric,
5 podent encapçalar la seva extensió a nivell europeu.

6 És essencial accelerar la planificació del desplegament i implantació d'energies
7 renovables arreu del territori català, però també és de vital importància desplegar
8 una sèrie de polítiques d'eficiència energètica ambicioses que lluitin de manera
9 eficaç contra la **pobresa energètica**. És imprescindible invertir en la renovació
10 d'edificis que tenen un rendiment energètic negatiu i que sovint són habitats per
11 les persones més vulnerables. Cal dotar-nos d'un marc legislatiu que incentivi,
12 també econòmicament, la remodelació d'aquests edificis, tot tenint en compte la
13 sostenibilitat dels materials utilitzats en la renovació com també la instal·lació
14 d'energies renovables que siguin beneficioses per les comunitats locals.

15 Aquesta onada de renovació d'edificis per a fer-los més eficients energèticament i
16 que redueixen les emissions de carboni, també pot generar **nou llocs de treball**,
17 especialment en el sector de la construcció. Els treballadors de la construcció
18 adquiriran noves competències al integrar fonts d'energia renovable en els edificis,
19 experiència que promourà la transició de la mà d'obra cap a una economia basada
20 en les energies renovables, ja que també es crearan molts nous llocs de treball per a
21 la construcció i manteniment de les infraestructures de les energies renovables.

22 La transició energètica ha de beneficiar a les persones treballadores, generant nous
23 llocs de treball de qualitat i millorant la qualitat de vida de tothom. Però aquesta
24 transició també s'ha de fer en **perspectiva de gènere** ja que també suposa una
25 oportunitat per a millorar l'accés de les dones a feines tradicionalment molt
26 masculinitzades. En l'actualitat, només el 35% de les persones treballadores del
27 sector de les energies renovables a la UE són dones. Aquesta dada demostra que cal
28 incentivar la participació de les dones en el sector de les energies renovables i en el

1 camp de la ciència, tecnologia, enginyeria i matemàtiques és fonamental. La
2 transició verda ha de ser una oportunitat per desenvolupar formacions i programes
3 de desenvolupament d'habilitats dirigides a les dones per assegurar que aquests
4 nous llocs de treball verds són accessibles per a tothom. Però no és només en
5 aquest àmbit de la transició energètica que cal fer un esforç per a millorar l'accés a
6 les dones al mercat laboral. La promoció de la igualtat de gènere, la integració de la
7 perspectiva de gènere o la igualtat d'oportunitats al mercat laboral, ha d'incorporar-
8 se de manera transversal i integral en totes les fases del desenvolupament de
9 polítiques públiques que articulin aquesta transició energètica socialment justa.

10 **4. TRANSPORT**

11 Les **polítiques de mobilitat** són, avui més que mai, una **eina indispensable per tal**
12 **de permetre un país socialment just i ecològic**. La transició del model productiu,
13 inevitable i urgent si hi ha una intenció real de complir els objectius establerts a
14 l'Acord de París i de la Llei Europea del Clima inclosa la neutralitat climàtica abans
15 de la primera meitat de segle, té com a component essencial la descarbonització
16 massiva del transport, tant de passatgers com de mercaderies. Tanmateix, aquest
17 objectiu cabdal dins el Pacte Verd Europeu no pot dur-se a terme de manera injusta,
18 augmentant encara més les desigualtats socioeconòmiques carregant-lo sobre les
19 espatlles de les persones i col·lectius més afectats per la crisi derivada de la
20 pandèmia i que ara pateixen més les conseqüències de la crisi energètica,
21 exacerbada per la invasió russa a Ucraïna. Al contrari, en el disseny de les polítiques
22 públiques de mobilitat i mesures destinades a reduir dràsticament les emissions
23 del transport, cal posar l'accent en l'aspecte social de les mateixes.

24 En aquest sentit, un element fonamental per tal de poder avaluar adequadament
25 l'impacte d'unes polítiques respecte a unes altres és **internalitzar adequadament**
26 **els costos reals de cada mode de transport**, incorporant-hi totes les dimensions:
27 començant evidentment per les emissions de diòxid de carboni i altres gasos
28 d'efecte hivernacle que provoquen escalfament global, però cal incorporar-hi també

1 altres externalitats socioeconòmiques que sovint són convenientment oblidades,
2 com la congestió, les conseqüències dels accidents viaris o la contaminació de
3 l'aire, que ja és la principal causa ambiental de mortalitat prematura a Europa.

4 S'ha assumit per tant una socialització generalitzada de costos que caldria
5 replantejar-se molt seriosament, entre d'altres coses perquè tenen un **component**
6 **regressiu molt marcat**. Segons un estudi elaborat per la Comissió Europea el 2019
7 sobre externalitats ocultes del transport, el cost anual mitjà de diner públic
8 sufragat per ciutadà/na en relació al transport viari (majoritàriament privat),
9 independentment de si disposen de vehicle o no, ronda els 1.500 euros.

10 La centralitat prevalent del vehicle privat en el model de mobilitat genera i perpetua
11 desigualtat, i més en un context d'alça sensible dels preus dels carburants basats
12 en combustibles fòssils i on la tecnologia elèctrica de zero emissions encara no és
13 prou assequible. En efecte, es genera l'anomenada **pobresa associada a la**
14 **mobilitat**: l'absència d'un transport públic de qualitat pel què fa a la proximitat i/o
15 la connectivitat en termes de freqüència, flexibilitat i durada de trajecte agregades
16 en determinades zones perifèriques, -ja siguin urbanes o rurals, però on tot sovint
17 precisament s'hi concentren rentes més baixes expulsades del centre d'unes
18 ciutats cada cop més gentrificades-, acaba per no deixar alternativa al vehicle
19 privat. Es converteix en una necessitat bàsica per poder accedir all lloc de treball o
20 als serveis essencials, però a la vegada amb l'actual augment imparabile del preu
21 del carburant es converteix cada cop en més inaccessible, donat que el seu ús
22 absorbeix una part gens menystenible i cada cop més gran dels ingressos de la llar,
23 generant més precarietat.

24 És per tot plegat que cal prioritzar absolutament, i per tant fer una aposta decidida
25 a nivell d'inversió, per **desplegar una xarxa de transport públic** -tendint
26 ràpidament cap a les zero emissions- que cobreixi les necessitats diàries de cada
27 ciutadana, oferint una alternativa competitiva en temps i cost al vehicle privat, tot
28 minimitzant-ne la necessitat de la propietat en sí i fomentant que, com a

1 complement al transport públic quan l'ocasió requereixi emprar el cotxe (per al
2 transport d'objectes pesats o voluminosos, sortides de caps de setmana, etc.)
3 progressivament es vagi **apostant per sistemes flexibles d'ús compartit** ja
4 existents i factibles gràcies als avenços en la tecnologia digital. Cal apuntar que
5 actualment, i particularment a les zones urbanes, un cotxe privat roman aparcad de
6 mitjana un 95% del temps, mentre que els costos de manteniment i assegurança
7 són elevats si són sufragats per una sola llar. Per tant, la dissociació entre
8 utilització i propietat individual dels vehicles mitjançant fórmules de compartició
9 del seu ús i de les despeses associades és una de les eines que permetrien ajudar a
10 combatre en part aquesta creixent pobresa associada a la mobilitat.

11 Tanmateix, per fer front de forma eficaç i generalitzada a aquesta precarització i
12 desigualtat creixents a la que també aboca el model basat en el vehicle privat, des
13 del punt de vista de la gestió pública cal obrir un debat molt més profund sobre el
14 model de mobilitat del nostre país. Es tracta per tant d'una qüestió de visió de futur
15 i de prioritats polítiques: o bé perpetuem un model caduc on el cotxe és l'amo i senyor
16 de l'espai urbà i contribueix a trinxar el territori amb l'insaciable demanda de noves
17 carreteres o desdoblaments que alhora generen demanda induïda de trànsit rodat
18 addicional, amb elevats costos tant per a la butxaca privada com a l'erari públic, o
19 ans al contrari s'adopten polítiques i es fan inversions coherents des de ja on la
20 demanda induïda sigui de tren i/o transport públic, generant així un cercle virtuós
21 que redueixi el cost unitari del serveis, fent-lo ser més competitiu i permetent
22 accelerar les noves inversions. En definitiva, un **transport públic eficaç** no només
23 millora dràsticament l'eficiència dels recursos i els costos, sinó que per sobre de tot
24 es tracta d'un potent **instrument en clau d'igualtat i justícia social**.

25 En aquest sentit, pel què fa a la xarxa de transport públic, és fonamental enfocar les
26 seves millores des d'una òptica de cohesió social, progressiva i redistributiva. Fidels
27 a la lògica del "Primer, Rodalies", cal aplicar un **plantejament de veritable**
28 **vertebració i capil·laritat** que optimitzi el retorn de la inversió en termes de millora
29 del transport públic quotidià per al màxim nombre de persones. Cal capgirar el

1 model d'inversió pública imperant fins ara, on gairebé tot el pressupost es destina a
2 grans infraestructures d'alta velocitat, l'execució de les quals dura anys i que
3 finalment són utilitzades per una minoria afavorida i/o esporàdicament, tot
4 relegant una gran quantitat d'infraestructures molt necessàries a nivell local i
5 (inter-)comarcal, fent-les competir en el millor dels casos entre elles per les
6 engrunes del finançament i generant desequilibris territorials. Cal per tant virar de
7 la lògica actual centrada gairebé exclusivament en assolir una (alta) velocitat de
8 corredor, donant molt més pes a augmentar ostensiblement la "velocitat de xarxa"
9 en el seu conjunt, que és el que ha de permetre al capdavant que els trajectes del dia
10 a dia redueixin la seva durada per a tothom, situant el transport públic com a una
11 alternativa real i competitiva respecte el vehicle privat.

12 Per tal que això esdevingui una realitat, a banda **d'expandir la xarxa físicament**
13 **arribant a més punts** que assegurin una major proximitat entre els punts de
14 recollida i destinació (parades de bus, estacions, etc.) amb els de sortida i arribada
15 respectivament, permetent de facto un porta-a-porta per a tothom, és fonamental
16 avançar cap a la plena **integració entre diferent serveis i modes**. I això no només
17 pel què fa a tarifes, que també, sinó tant o més important és la coordinació dels
18 horaris amb freqüències que siguin prou competitives amb el vehicle privat pel què
19 fa a la flexibilitat. Evidentment, per a això també cal assegurar la qualitat del servei
20 en termes de puntualitat i predictibilitat, així com la informació d'horaris en temps
21 real en tot moment.

22 A més, donada la diversitat territorial en distàncies, densitat de població i orografia,
23 és essencial **un disseny en lògica cooperativa i processos participatius**, orientats
24 a donar la millor resposta general als patrons de mobilitat agregats mitjançant una
25 combinació intel·ligent de modes de transport col·lectiu ecològics, com el bus i el
26 tren, amb altres eines de micro-mobilitat a demanda, com la bicicleta (elèctrica), o
27 en els casos on no hi hagi alternativa -com per exemple en casos d'accessibilitat
28 complicada per a persones de mobilitat reduïda- mitjançant cotxes elèctrics públics
29 d'ús compartit. La directiva europea de Vehicles Nets pretén precisament, a través

1 de la contractació pública, que la flota pública sigui renovada amb vehicles zero
2 emissions, incloent-hi com a mínim la dels autobusos.

3 L'objectiu de totes les administracions ha de ser que l'accés a la mobilitat
4 (ecològica) sigui considerada com un servei (públic) i que per tant disposar d'un
5 vehicle propi no sigui una necessitat bàsica per manca d'alternativa sinó més aviat
6 una elecció i quelcom potencialment dispensable. La implicació coordinada dels
7 ajuntaments, consells comarcals i diputacions com a ens de proximitat és
8 essencial per tal de **detectar les necessitats existents i assegurar el**
9 **desplegament d'una xarxa de contingència fiable i eficaç** on també hi pot jugar
10 un paper destacat el sector del taxi, per al qual hi hauria d'haver incentius
11 addicionals per a accelerar el canvi a la mobilitat elèctrica. La notable descongestió
12 a les carreteres i a les vies urbanes derivada d'aquest canvi de paradigma ha de
13 permetre, per exemple, que la circulació en casos d'emergència (ambulàncies,
14 bombers, policia) sigui encara més ràpida i estigui menys subjecta a retards
15 estructurals i contratemps.

16 Hi haurà veus, particularment entre les que es beneficien del model actual, que
17 menystindran i qüestionaran la idoneïtat d'aquesta transformació. Probablement
18 ho faran obviant la necessitat imperativa i inexcusable de reduir dràsticament les
19 emissions associades al transport rodat, i en el millor dels casos defensaran que el
20 cotxe elèctric és la solució de tots els problemes i la resposta adequada a la
21 prohibició dels cotxes amb motor tèrmic (dièsel/gasolina), que hauria de ser
22 anticipat al 2030. Tanmateix, l'escenari on simplement s'acabin **reemplaçant tots**
23 **els vehicles amb motor de combustió interna per la mateixa quantitat però**
24 **elèctric no és realista**, donades les limitacions importants pel què fa a les matèries
25 primes necessàries per a la fabricació de les bateries. Per altra banda, l'hidrogen
26 (renovable) té aplicacions, inclòs dins del sector del transport com el transport
27 marítim o l'aviació- on és molt més imprescindible per a la plena descarbonització
28 ja que no té alternatives, com sí que és el cas amb el transport terrestre.

1 Per tant, davant els qui titllin d'utòpic un model on el transport públic i en especial
2 el ferrocarril són l'espina dorsal de la mobilitat intra- i interurbana, la resposta clara
3 és que el que no és gens realista ni responsable ni a nivell climàtic ni
4 socioeconòmic és continuar fomentant el model actual, i que l'opció més sensata és
5 que aquests 1.500 euros anuals per ciutadà/na actualment destinats a la
6 infraestructura per al cotxe privat es destinin des d'ara en clau de millora de la
7 xarxa de transport públic de zero emissions, assolint un efecte multiplicador
8 gràcies a les economies d'escala i un plantejament molt més integrador,
9 vertebrador i generador de cohesió arreu del territori.

10 A més, com indica l'Agència Internacional de l'Energia en el seu paquet de deu
11 propostes per a la reducció de la dependència de combustibles fòssils tant rellevant
12 avui en dia, una mesura important de cara a l'eficiència energètica del transport
13 viari és la **reducció de les velocitats màximes permeses en els diferents tipus de**
14 **vies**. Disminuir la velocitat del tràfic rodat té com a doble efecte positiu l'estalvi en
15 el consum directe de combustible per trajecte i, més important encara, contribueix
16 a fomentar el canvi modal cap al transport públic i la micro-mobilitat ecològica.

17 En efecte, a nivell de mobilitat en els nuclis urbans, l'adopció generalitzada d'una
18 limitació a 30 km/h -com ve essent la tendència a les ciutats europees amb
19 polítiques de mobilitat més avançades- fa que el suposat avantatge comparatiu en
20 termes de temps entre l'ús del cotxe privat respecte la bicicleta, el bus o el tramvia
21 (sovint fruit d'un una percepció errònia que tendeix a ometre el còmput dels retards
22 per congestió o la cerca d'una plaça d'aparcament) quedi molt minimitzat, ja que
23 les velocitats efectives per trajecte esdevenen similars. Aquesta adaptació de les
24 velocitats, incloent-hi la progressiva pacificació de les vies urbanes, i el seu impacte
25 en els patrons de mobilitat, **contribueix també a millorar la qualitat de vida**
26 **racionalitzant l'espai públic dedicat als cotxes** (que avui en dia és entorn del 60%
27 de mitjana), permetent-ne intangibles importants com per exemple un major ús
28 recreatiu per a totes les edats, per al sector de la restauració, més arbres i parterres,
29 i una millor infraestructura per a la circulació en bicicleta (o altres dispositius de

1 micro-mobilitat elèctrica), que garanteixi la seguretat tant dels seus usuaris envers
2 a vehicles motoritzats més pesats com dels vianants, mitgant les diverses causes
3 de vulnerabilitat.

4 Precisament, el tercer aspecte positiu i probablement el més important de la
5 reducció de velocitats és el de la **seguretat viària**: circular a menys velocitat salva
6 vides (també a nivell urbà, sí, ja que de fet una part molt significativa en el nombre
7 absolut de víctimes es produeixen en nuclis poblats, per exemple en
8 atropellaments), evitant accidents i fent que les conseqüències d'aquells que
9 malauradament tenen lloc siguin en general menys catastròfiques que en
10 col·lisions a velocitats superiors. Parlem doncs, una vegada més, d'una correlació
11 positiva entre impacte climàtic i socioeconòmic.

12 Continuant en el terreny de la salut pública i la prevenció, convé fer èmfasi en la
13 **qualitat de l'aire**. A banda dels òxids de nitrogen dels motors de combustió (i en
14 especial els dièsel) durant la circulació rodada s'alliberen emissions de partícules
15 sòlides (PM), també per l'ús de frens i el frec dels pneumàtics amb l'asfalt (i per tant
16 també en el cas dels cotxes elèctrics), que són nocives per a la salut, ja que són a
17 l'origen de malalties respiratòries i cardiovasculars cròniques. Precisament, la
18 contaminació de l'aire representa la principal causa ambiental de mortalitat
19 prematura a la UE (més de 400.000 morts prematures anuals) i segons estimacions
20 de la Comissió Europea i el Tribunal de Comptes (ECA) implica un cost d'entre mig i
21 un bilió d'euros.

22 I cal insistir en el fet que s'apuntava abans que les desigualtats existents fan que
23 els principals beneficiats del sistema i en particular de l'actual model de transport
24 són els que per una banda poden afrontar sense excessius problemes les despeses
25 associades a la transició ecològica (com un nou vehicle elèctric), i per l'altra es
26 poden permetre defugir-ne les externalitats negatives mentre una gran majoria no
27 pot fer ni una cosa ni l'altra. En aquest sentit, i en particular pel què fa a la qualitat
28 de l'aire, en zones amb més trànsit rodat i congestió evidentment el risc de

1 mortalitat prematura augmenta, degut a l'exposició permanent i és per això que
2 podem parlar també d'una certa clivella socioeconòmica al respecte, ja que la
3 capacitat econòmica determina en bona mesura la possibilitat de triar o no si
4 s'habita en una zona amb menys densitat de transit o més airejada, entre d'altres
5 factors. Així doncs, tot sovint **els més afectats per una mala qualitat de l'aire no**
6 **en són els responsables**, i viceversa.

7 Per tant, la creació de Zones de Baixes Emissions i altres mesures destinades
8 alhora a millorar la qualitat de l'aire i a reduir la congestió és un element clau. Però
9 evidentment, i tenint en compte que un 50% dels trajectes que encara es fan en
10 vehicle privat són de menys de 5 km, la mesura més eficaç és el canvi d'hàbits i de
11 mitjà de transport, relegant el cotxe a l'ús ocasional i apostant pel transport públic
12 per a distàncies més llargues però, quan sigui possible, utilitzar la bicicleta. La
13 bicicleta és molt saludable, presentant unes externalitats positives molt clares per
14 al clima i la salut pública general, ja no només pel què fa evidentment a la reducció
15 de les emissions com a la millora les condicions de salut dels seus usuaris directes
16 gràcies als efectes beneficiosos a nivell cardiovascular que comporta l'exercici
17 regular. En aquest cas, més enllà de mesures puntuals de conscienciació i promoció
18 com els dies sense cotxe, la freqüència dels quals s'hauria d'incrementar, un
19 element estructural és apostar fortament per models de ciutats i barris més
20 compactes faciliten aquesta transició modal massiva. És **la lògica del "15-minutes-**
21 **city"**, on totes les necessitats de la vida quotidiana haurien de ser accessibles sense
22 haver d'invertir més de 15 minuts en el desplaçament, ja sigui a peu, en bicicleta o
23 en transport públic. Potenciar una administració pública digital i amb l'oferta de
24 serveis públics a distància que minimitzin la necessitat de desplaçaments també
25 forma part d'aquesta idea general.

26 Per tot plegat, i en especial per construir un paradigma de mobilitat que **fomenti**
27 **l'ús de la bicicleta, cal la infraestructura necessària**. Des del punt de vista de
28 seguretat dels usuaris vulnerables de la via, la separació adequada entre calçada,
29 carril bici i acera és fonamental a nivell urbà, però també interurbà en la mesura del

1 possible (per exemple, hauria de ser un imperatiu incorporar carrils bici
2 degudament separats en tota nova infraestructura viària o millora de les carreteres
3 existents). I de la mateixa manera, pensant en el nombre de persones que no viuen
4 al mateix lloc on treballen, cal oferir una opció real de bimodalitat zero emissions
5 “bicicleta-tren-bicicleta”, segons les diferents necessitats i modalitats: tant pel que
6 fa a aparcament de bicicleta segurs a les estacions de tren per deixar-hi la bici i
7 serveis d’ús compartit de bicicletes (fent especial atenció a la disponibilitat
8 permanent tant de bicicletes i places d’aparcament a les estacions), com estacions
9 adaptades i vagons de tren dissenyats amb prou capacitat per transportar-hi
10 adequadament un bon nombre de bicicletes. El transport de bicicletes ha de deixar
11 de ser una anècdota per ser quelcom quotidià.

12 Finalment, en la mateixa lògica de posar el **tren com a eix essencial de la**
13 **commutació interurbana diària i reduir la congestió** dels accessos en hores
14 punta, per als casos on l’ús de la bicicleta convencional presenti dificultats, per
15 exemple degut al relleu, cal oferir també incentius per a l’ús de bicicletes
16 elèctriques -subvencions a l’adquisició i/o sistemes que en permetin l’ús compartit
17 amb una xarxa suficient-, i en darrer lloc, i per especialment per a casos on no sigui
18 factible degut per exemple a mobilitat reduïda, sistemes eficients de *park & ride* que
19 permetin deixar els cotxes a les estacions de tren de les rodalies i desplaçar-se al
20 centre en tren i transport públic.

21 Centrant-nos en les necessitats particulars del **transport rural i de zones amb**
22 **menys densitat de població**, el qual presenta encara més reptes afegits, sobretot si
23 vol contribuir a la descarbonització global, cal apostar per solucions flexibles que
24 siguin capaces de donar resposta de forma eficaç a les necessitats dels seus
25 habitants, que han de poder gaudir dels mateixos drets que les persones que viuen
26 a les ciutats. És només així que s’aconseguirà mitigar o inclús revertir la tendència
27 de l’èxode rural que perpetua i exacerba els desequilibris existents. En efecte, som
28 davant un repte que si s’afronta de forma adequada i integral podria tenir un
29 impacte molt positiu, però que si com fins ara no s’aborda, en canvi pot tenir

1 conseqüències nefastes en termes de desequilibris territorials: el context actual de
2 l'alça dels preus del carburant està tenint un impacte econòmic greu en bona part
3 de la gent que ja viu en zones menys poblades, on les distàncies entre punts
4 d'interès per a les respectives activitats econòmiques i serveis són en general més
5 llargues. Cal doncs oferir solucions col·lectives de mobilitat (ecològica, minimitzant
6 així la dependència dels combustibles fòssils, que contribueix a l'alça de preus) des
7 d'Ajuntaments, Diputacions i Generalitat si es vol evitar degradar la situació
8 d'aquestes zones. Sortosament, ja hi ha molts projectes presentats per
9 associacions i moviments ciutadans que proposen la creació de noves línies
10 ferroviàries que connectin comarques, com són el tren-tram de la Costa Brava; el
11 d'Olot-Banyoles-Girona; el del Pirineu-Alp-La Seu d'Urgell-Andorra; el del Bages; o el
12 de les Terres de l'Ebre.

13 Per altra banda -i en part com a conseqüència del confinament durant la pandèmia,
14 particularment dur pel què fa a la salut mental en les ciutats i en el cas de famílies
15 amb criatures, i alhora empesos per la dinàmica inflacionista de preus en aquestes
16 mateixes zones urbanes i la seva perifèria-, moltes persones joves poden veure's
17 atretes per la possibilitat d'esdevenir "neo-rurals" com una millora de la qualitat de
18 vida. Tanmateix, donats el seu lligam amb la vida urbana, la decisió de fer el pas i
19 eventualment d'on fer-lo dependrà molt de **l'oferta en termes de connectivitat**, tant
20 pel què fa a la proximitat als serveis bàsics i l'accés a ciutats (transport) com a
21 l'aspecte digital (connexió a internet de qualitat). Des del punt de vista de les
22 polítiques públiques, no es pot simplement supeditar la decisió precisament a la
23 capacitat individual de tenir un cotxe privat (o més d'un, en segons quins models
24 familiars), perquè en el context actual de l'alça dels preus del carburant,
25 precisament això podria excloure gran part del públic potencialment interessat.

26 En definitiva, ara és el moment adequat per **abordar la reforma de la mobilitat**
27 **rural, de forma planificada i racional** mitjançant Plans Rurals de Mobilitat
28 Sostenible (anàlegs als que ja s'estan implantant a nivell urbà arreu d'Europa),
29 seguint la línia del Projecte Pilot finançat per la Unió Europea SMARTA(2) i inspirant-

1 se en pràctiques locals d'èxit en alguns països com Alemanya, portant-la també en
2 la mesura del possible cap a les zero emissions, mitjançant una combinació de
3 transport reticular en autobús (progressivament elèctrics) i afegint-hi capil·laritat
4 mitjançant mini-busos elèctrics i vehicles elèctrics d'ús compartit i flexible
5 (parcialment sota demanda), a banda de mobilitat (elèctrica) lleugera com
6 bicicletes.

7 Un altre element complementari però que no podem obviar a hores d'ara si es vol
8 afrontar la reducció tant de les emissions com del cost innecessari associat al
9 transport és el de **reduir el transport superflu**. La necessitat sobrevinguda de
10 trobar fórmules efectives de tele-treball i reunions virtuals durant la pandèmia ha
11 generat, gràcies a noves eines digitals, una infraestructura que permetria mantenir
12 la reducció del nombre de desplaçaments innecessaris. Apostar decididament i de
13 forma transversal pel **treball a distància** en aquells sectors que ho permetin
14 reduiria la petjada ecològica i aplacaria la pobresa associada al transport per a
15 milers de famílies, millorant la conciliació tot mantenint (quan no directament
16 augmentant) la productivitat. Un aspecte concret d'aquesta aposta per reduir els
17 viatges no essencials que val la pena mencionar són els vols per viatge de negocis,
18 en moltes ocasions de naturalesa intercontinental o de llarga durada (i sovint en
19 classe *business*, amb emissions unitàries molt més elevades que la classe turista)
20 per a mantenir reunions curtes per a les quals hi ha infraestructura digital prou
21 robusta per a què siguin dutes a terme de manera remota, exceptuant ocasions
22 puntuals ben justificables. Hi ha estimacions del sector que calculen que una
23 transició generalitzada cap a aquesta política de contenció dels desplaçaments
24 podrien generar un estalvi global de 1,4 bilions d'euros (és a dir aproximadament el
25 PIB d'Espanya).

26 Precisament, pel què fa a desplaçaments ocasionals, per naturalesa menys
27 habituals que el transport quotidià i sovint de major distància, com escapades de
28 lleure o viatges turístics, és important fomentar que en la mesura del possible se'n
29 redueixi l'empremta de carboni, un component molt important de la qual és el mode

1 de transport. **L'avió supera amb escreix les emissions unitàries de CO₂ per**
2 **passatger/a i km en relació a altres modes**, i per tant el seu ús hauria d'anar
3 reduint-se i reservant-se de cara a ocasions més aviat excepcionals i efemèrides,
4 com a mínim fins que avenços significants en matèria de combustible zero
5 emissions (querosè sintètic) i de tecnologia (motors d'hidrogen i elèctric) no siguin
6 una realitat a gran escala a nivell de vols comercials, el que no està previst en la
7 propera dècada. A més, els sistemes (actualment a més només voluntaris) de
8 compensació d'emissions i/o ús de Carburant d'Aviació Sostenible (conegut com a
9 SAF, el seu acrònim en anglès) tenen encara moltes llacunes i fins i tot són
10 susceptibles al frau, ja que estan basats en mecanismes anomenats "Book & Claim"
11 de compra certificacions de producció o accions compensatòries, normalment en
12 tercers països on el control és més complicat.

13 Per altra banda, les emissions unitàries del cotxe lògicament varien molt en funció
14 del seu nivell d'ocupació, alhora que cal ressaltar que la seva massa té un impacte
15 important en aquestes emissions i que, per tant, la tendència actual del mercat
16 envers vehicles més voluminosos i pesats com els SUVs té un impacte clarament
17 negatiu (alhora que genera externalitats negatives en matèria de seguretat viària
18 cap a tercers en cas de sinistre, sobretot si es tracta d'usuaris vulnerables de la via).
19 Els busos de línia i autocars permeten reduir les emissions unitàries del transport
20 per carretera comparat amb el vehicle privat, alhora que suposen opcions més
21 assequibles a nivell de cost, però a dia d'avui encara funcionen de manera
22 generalitzada amb combustibles fòssils i per tant no podem classificar-les de
23 moment com a opcions ecològiques. El **ferrocarril** és doncs, i sobretot a mesura que
24 les energies renovables van guanyat quota de mercat en la generació d'electricitat,
25 **l'opció més desitjable quan sigui una alternativa factible per viatjar.**

26 Tanmateix, perquè aquesta darrera premissa es compleixi, cal superar algunes
27 barreres i limitacions, sobretot quan es realitzen trajectes transfronterers, donada
28 la **fragmentació que encara pateix l'espai ferroviari europeu** pel què fa a amples
29 de via, sistemes de control i tensió utilitzada per a la catenària. A la vegada, excepte

1 comptades excepcions, hi ha massa poca freqüència de creuament i una mancança
2 generalitzada de coordinació d'horaris de trens a ambdós costats de la frontera,
3 generant tot sovint interrupcions del trajecte que el tornen indesitjable i
4 descoratjador, la qual cosa empeny cap a continuar usant el cotxe o l'avió.

5 Un dels factors perquè això sigui així, no es pot negar, és el **cost**: malauradament el
6 tren es troba avui en dia en un clar desavantatge competitiu entre modes respecte a
7 avió i també amb els vehicles (tant de cara al transport de passatgers com de
8 mercaderies). Els trens han de pagar per sistema taxes d'accés a les vies, mentre
9 que per altra banda les companyies aèries no paguen IVA sobre el querosè i els
10 bitllets d'avió estan igualment exempts de l'IVA. Per altra banda l'ús de carreteres i
11 autopistes està altament subvencionat, i si bé per al transport de mercaderies
12 existeix l'Eurovinyeta que pretén internalitzar part dels costos, el seu impacte
13 roman molt limitat, desigual, i ple d'exempcions. Pel què fa els vehicles privats,
14 l'eliminació dels peatges a l'AP-7, malgrat tenir un component d'eliminació de tracte
15 desigual arreu de l'estat, va en línia oposada a la de la internalització de costos
16 generalitzada i del principi dels tractats europeus de "qui contamina, paga",
17 precisament per tractar de minimitzar les emissions i la pol·lució. La mesura
18 encertada des del punt de vista climàtic i ambiental seria la de gravar de forma
19 generalitzada els usuaris de les vies en funció de la distància recorreguda. I
20 esdevindria també una mesura socialment justa sempre i quant existeixi una
21 alternativa realista en tren i transport públic, com s'ha comentat.

22 El segon factor que situa el tren en desavantatge depèn més del propi sector i és
23 precisament el de **la fiabilitat i la predictibilitat**. Més enllà de la qüestió de les
24 freqüències en el seu ús més diari, per no parlar de retards recurrents a la xarxa de
25 Rodalies, en viatges més esporàdics i distàncies més llargues (i per tant, preus
26 elevats), un dels elements que fa del tren una opció menys atractiva o més
27 arriscada és la qüestió dels drets dels passatgers i passatgeres en cas que no es
28 respectin els horaris. Malauradament els drets dels passatgers ferroviaris no són
29 tan avançats i ambiciosos com en el cas del transport aeri pel que fa a l'assistència,

1 la nova connexió i la compensació en cas de cancel·lacions o retards entre d'altres
2 aspectes, i ni tan sols la recent revisió del reglament europeu al respecte n'ha
3 abordat els dèficits estructurals de forma ambiciosa. Caldria doncs que el mateix
4 sector fos proactiu al respecte, donat que el potencial d'increment en la magnitud
5 de l'ús del tren com a alternativa real a l'avió només quan hi hagi una noció
6 generalitzada que no et deixaran a l'estacada si hi ha problemes.

7 Per tant, en paral·lel a polítiques i mesures necessàries tant a nivell estatal com
8 europeu, com per exemple la **prohibició dels vols de curt recorregut** (que són els
9 que tenen una intensitat d'emissions més alta per km. donat que proporcionalment
10 es crema més combustible en les maniobres d'enlairament, que en el seu cas és
11 una proporció més elevada del total del trajecte) pels quals hi hagi una alternativa
12 ecològica real en un temps raonable (segons la pròpia Estratègia de Mobilitat
13 Sostenible i Intel·ligent no hi ha d'haver cap vol per sota dels 500 km el 2030), el
14 sector ferroviari ha d'abordar una inversió adequada que sigui capaç **d'absorbir el**
15 **volum addicional derivat del tràfic aeri**, tant pel què fa infraestructures que
16 permetin més freqüència i/o combois més llargs però també en personal suficient i
17 una gestió adequada que asseguri fiabilitat i dignitat per als passatgers, i molt en
18 particular dedicant els esforços necessaris a garantir l'accessibilitat real de les
19 persones amb mobilitat reduïda.

20 Precisament una de les opcions reals que retorna amb força progressivament arreu
21 d'Europa per tal de disminuir el trànsit aeri de forma competitiva és la dels **trens**
22 **nocturns**. Els trens nocturns permeten precisament absorbir nova demanda per a
23 viatges de llarga distància tot optimitzant l'ús de la infraestructura ferroviària en
24 horaris amb menys circulació de trens de passatgers. Amb compartiments més
25 moderns i lliteres més còmodes, formats cada cop més flexibles i preus cada cops
26 més competitius, poden resultar una opció atractiva i competitiva tant per a
27 propòsits turístics com professionals, si es té en compte que a banda de la funció
28 de dur del punt A al punt B el trajecte reemplaça una nit d'allotjament.

1 Finalment, retornant a l'aspecte de la necessitat d'internalitzar adequadament tots
2 els costos i externalitats reals actualment no integrats en els diversos modes de
3 transport, no podem passar per alt la dimensió social. En efecte, les **condicions de**
4 **precarietat**, en alguns casos prop del semi-esclavatge dels treballadors del
5 transport, en particular els transportistes en camió, però també la situació laboral
6 de la tripulació de certes companyies aèries de baix cost, a banda de resultar
7 inacceptables des del punt de vista del dret laboral, suposen greus distorsions en
8 detriment precisament dels modes més ecològics com el ferrocarril, tan pel què fa
9 al transport de passatgers com de mercaderies. Caldria també abordar la situació
10 de les treballadores i treballadors de les tripulacions de creuers i marina mercant,
11 que tot sovint es troben en límits legals, i sense una jurisdicció clara (en relació
12 amb banderes de conveniència), que entre d'altres aspectes a la llarga té
13 conseqüències alhora de rebre pensions dignes.

14 Continuant en el terreny del **transport de mercaderies**, es preveu que el seu volum
15 a nivell global com a mínim es dupliqui en les properes dècades. Això fa encara més
16 imprescindible i urgent que el sector descarbonitzi les seves operacions de forma
17 significativa ja de cara al 2030, per tal d'assolir la neutralitat climàtica una dècada
18 després. Més enllà de dedicar esforços paral·lels per fer que el conjunt de la flota de
19 vehicles pesats de transport per carretera esdevingui zero emissions en la propera
20 dècada, cal abordar una reforma estructural del sistema transport de mercaderies,
21 sobre la base de la intermodalitat i essencialment amb una transferència modal on
22 el transport per ferrocarril n'esdevingui la columna vertebral.

23 Una gran part del recorregut per via terrestre del transport de mercaderies, sigui dut
24 a terme en tren, deixant al transport per carretera l'anomenada darrera milla. En ser
25 distàncies més curtes, això ha de permetre l'electrificació de la flota abans
26 mencionada, sense requerir bateries desproporcionades que augmenten la tara i
27 redueixen l'espai i el pes efectiu per al transport.

28 Per a l'esmentada "darrera milla", és a dir l'inici o final d'una distribució de

1 mercaderies en lògica porta a porta, en particular a nivell urbà i especialment per a
2 lliuraments relacionats amb el comerç electrònic (el qual ha experimentat un
3 creixement desmesurat arrel de la pandèmia a expenses massa sovint del comerç
4 de proximitat) caldria com a mínim assegurar que siguin en modes zero-emissions,
5 amb vehicles lleugers sempre que sigui possible i idealment amb bicicletes cargo
6 (elèctriques), disminuint al màxim les emissions i la congestió.

7 A nivell més ampli, tenint en compte que la geografia catalana presenta a més una
8 quantitat rellevant de ports al llarg del territori, i sempre que vagi associat a la
9 descarbonització del sector marítim, caldria explorar les possibilitats addicionals
10 del **transport marítim de mercaderies de curta distància** com una alternativa
11 realista a la carretera, tot assegurant la infraestructura suficient per optimitzar
12 l'intercanvi modal amb el ferrocarril de forma extensa arreu del territori.

13 Un altre element característic de Catalunya és la seva condició transfronterera amb
14 França, la qual cosa presenta alhora un valor afegit, però no exempt de reptes
15 pendants. Precisament pel què fa a l'aprofitament complet del potencial
16 d'increment del trànsit de mercaderies ferroviari és essencial que es completi
17 abans del 2030 el **corredor mediterrani de la Xarxa Trans-Europea de Transport**,
18 el reglament de la qual es troba actualment en revisió. El resultat d'aquesta revisió
19 acabarà per definir les prioritats de cofinançament públic europeu atorgat
20 periòdicament al projectes seleccionats a través del Mecanisme "Connectar Europa".

21 És precisament en aquesta lògica de xarxa, i no pas replicant, potenciant ni
22 perpetuant una lògica radialitat que ens és malauradament ben coneguda, que cal
23 repensar les infraestructures del nostre país (i els serveis de transports associats).
24 Molt particularment pel què fa al debat generat entorn de **l'aeroport de Barcelona a**
25 **El Prat** i la intenció des d'alguns sectors de situar la prolongació de la tercera pista
26 com quelcom ineludible i estructural per al futur de Catalunya (de la mateixa
27 manera que ho feien amb el BCN World o els JJOO d'hivern) cal plantejar, en paral·lel
28 a la dimensió de vulneració de directives ambientals europees si realment la

1 longitud d'una de les pistes és el veritable coll d'ampolla per noves rutes
2 intercontinentals i consolidar-se com a hub o bé hi ha altres elements de la gestió
3 de la capacitat i es franges horàries que són més determinants. Això és rellevant i té
4 un lligam que no es pot obviar, si no és per interès particular, precisament amb la
5 necessitat tant de substituir quan abans millor tots els vols de curta durada
6 innecessaris donada la suficient connexió en tren d'alta velocitat com a la vegada
7 de vertebrar el territori.

8 Tenint en compte l'existència de **capacitat aeroportuària descentralitzada**, caldria
9 valorar la possibilitat de com a mínim inicialment desplaçar vols de menys durada
10 cap als aeroports de Girona, Reus i Lleida-Alguaire, oferint connectivitat addicional
11 (i creant nous llocs de treball directes i indirectes associats a l'activitat
12 aeronàutica) de forma més equilibrada al territori, i alhora mostrant sense
13 ambigüitat l'aposta pel ferrocarril des de Barcelona per a les distàncies per sota
14 dels 1.000 km. Per altra banda, un element relacionat amb la suma d'esforços
15 parcials per a la descarbonització del transport que està generant cada cop més
16 debat en un nombre creixent de països europeus, com França o Itàlia, pel potent
17 simbolisme que té tant a nivell de responsabilitat climàtica i ambiental com de
18 justícia social, és el de la **prohibició de volar pels avions privats**, ja que aquests
19 són els que més emeten per càpita. Com a mínim, i donat que els seus usuaris s'ho
20 poden permetre amb escreix, s'hauria d'imposar que només poguessin fer-ho una
21 vegada estiguin en disposició d'utilitzar tecnologia 100% zero emissions,
22 contribuint almenys així al seu desenvolupament a escala comercial.

23 Per acabar, però no per això menys important, un dels elements al que cada cop cal
24 dedicar més atenció és a **l'anàlisi del transport en clau de gènere**, ant pel què fa
25 als aspectes socioeconòmics com també la seguretat i la repercussió
26 mediambiental dels patrons demogràfics de mobilitat. En efecte, sumat als
27 elements estructurals de desigualtat de gènere en el conjunt de la societat, hi ha a
28 més una clivella de gènere tant pel que fa a nivell d'usuari del transport entès com
29 un servei, però també a nivell de proveïdor d'aquest servei. En particular, en el

1 terreny laboral, el sector del transport continua essent un àmbit excessivament
2 masculinitzat. Certes condicions i models laborals dificulten la plena incorporació i
3 la retenció al sector de les dones, per exemple per motius de seguretat (riscos
4 afegits d'assetjaments diversos) però també dificultats afegides en matèria
5 d'higiene personal en certes condicions de treball per a certs modes en particular, el
6 disseny dels quals roman encara completament androcèntric. Cal redissenyar-lo
7 profundament si es vol fer del transport un sector estructuralment atractiu per a
8 què les dones hi puguin dur a terme una carrera professional en termes d'igualtat.

9 A nivell d'usuaris, hi ha també dades que indiquen patrons de mobilitat diversos en
10 clau de gènere, on per exemple en termes general hi ha un **ús més marcat del**
11 **transport públic i col·lectiu per part de les dones**. Possiblement lligat a la carrega
12 addicional en termes de cura familiar però també a uns ingressos mitjans més
13 baixos, alhora que també en part a patrons culturals (i de consum capitalista) on
14 s'associa permanentment la masculinitat amb la possessió d'un cotxe privat.
15 L'exemple més clar n'és la publicitat, que també intenta permanentment associar
16 aquesta possessió amb el concepte de llibertat. Cal combatre aquesta perversió del
17 llenguatge -que també es fa precisament amb aquest mateix concepte des de la
18 dreta i l'extrema dreta-, ja que aquesta suposada llibertat individual per a una
19 minoria és, sovint, a expenses de la qualitat de vida de la majoria desafavorida que
20 en financen la infraestructura necessària a expenses d'un millor transport públic, i
21 per tant molt en particular les dones.

22 Alhora, el transport públic continua sense ser, a tot arreu i a totes hores, un espai
23 completament còmode i segur, molt en particular per a les dones. Cal doncs
24 assegurar mesures concretes que beneficiarien a tot el col·lectiu d'usuàries i
25 usuaris, no només a nivell d'espais confortables i lavabos higiènics o l'accessibilitat
26 de persones amb mobilitat reduïda (o que viatgen amb cotxets i/o infants), sinó
27 també per exemple amb la implantació generalitzada dels anomenats "botons del
28 pànic" per a emergències on la seguretat es vegi compromesa.

1 **5. Indústria**

2 Catalunya és un país d'indústria, sobretot de petita i mitjana empresa, amb un
3 teixit sectorial diversificat i exportador equiparable a la mitjana de la zona euro. No
4 obstant això, arrossega dèficits estructurals acumulats en els darrers decennis:
5 pèrdua de pes respecte del PIB, també d'empreses i ocupació que, tot i els propòsits
6 dels darrers anys per reindustrialitzar, li costa aixecar-se per sobre del 20% del VAB.
7 Les transicions ecològica i digital, a cavall d'unes crisis encadenades que van
8 mostrant els límits físics del model industrial, apunten a grans canvis estructurals
9 que hem d'emprendre amb la urgència de frenar el canvi climàtic i evitar el
10 col·lapse energètic i de materials.

11 Hi ha consens polític i social en la **necessitat de reindustrialitzar, descarbonitzar**
12 **l'economia i recuperar elements de cadenes de valor amb manufactures**
13 **estratègiques**. Però el repte ara és estructural, de canvi de model. No basten les
14 velles polítiques industrials fixades en la productivitat dels factors. No serà
15 suficient, encara que temporalment necessari, frenar l'augment de preus energètics
16 amb baixades d'impostos o amb subvencions per combatre la pèrdua de
17 competitivitat, inclús salvar la viabilitat d'algunes indústries. Estem davant de
18 canvis no només tecnològics sinó de model de societat, que afecten tant les formes
19 de produir com les de consumir. Que redefeixen les relacions amb el medi, canvien
20 els models de negoci, les formes de treballar i dilueixen els contorns sectorials.

21 La transició que ha de fer la indústria catalana demana, a més d'instruments de
22 política de concertació com el Pacte Nacional per a la indústria, un nou paper de
23 lideratge dels governs. Cal un govern emprenedor que, mitjançant actuacions de
24 planificació, regulació i inversió pública, generin seguretat jurídica i confiança per
25 atraure capital inversor. Catalunya s'ha de **dotar d'una política industrial a mig i**
26 **llarg termini que transformi estructuralment el sistema productiu per fer-lo**
27 **menys dependent**, més resilient davant el canvi climàtic i més competitiu.

1 En els propers anys, l'augment dels preus energètics conduirà (ja ho està fent ara)
2 al col·lapse d'algunes indústries i activitats intensives en energia que no hagin
3 transformat els seus processos productius, que no s'hagin digitalitzat, i no
4 incorporin energia renovable i recursos autòctons o valoritzin els seus residus.

5 La principal vulnerabilitat que té avui Catalunya enfront de l'encariment dels
6 recursos és **la gran dependència de matèries primeres minerals i energètiques**. El
7 país es pot veure abocat a una crisi en l'horitzó de 2030 si no emprèn ja ara una
8 transformació estructural per guanyar autonomia energètica, industrial i
9 tecnològica, aprofitant els fons de recuperació europeus disponibles en els marcs
10 de planificació, inversions i reformes de la UE, d'Espanya i del propi govern de la
11 Generalitat.

12 El model industrial català és molt deficitari en recursos naturals. Catalunya importa
13 de l'estranger i de la resta de l'Estat gairebé dos vegades i mitja més recursos que
14 els que extreu en el territori. L'activitat exportadora fa que l'Input Directe de
15 Materials (IDM=suma de les importacions més l'extracció domèstica) sigui molt
16 elevat: més de 131 milions de tones/any, segons Idescat 2019.

17 Després de les matèries primeres, el principal flux d'entrada de materials a
18 l'economia catalana són els **productes manufacturats i semimanufacturats**
19 (sumen 57,5 milions de tones/any), de forma que la indústria transformadora de
20 Catalunya no és només deficitària en matèries primeres i energia sinó també en
21 productes i béns tecnològics, una realitat que cal revertir incrementant
22 sensiblement la despesa en innovació industrial respecte al VAB (Valor Afegit Brut),
23 que en el darrer decenni s'han situat quasi a la meitat dels nivells de la zona euro.
24 L'economia catalana presenta vulnerabilitat en un escenari d'encariment dels
25 inputs energètics i materials essencials per a la indústria, i també de productes
26 alimentaris, i d'inestabilitat de les cadenes de subministrament, per exemple de
27 microxips. La gran dependència exterior posa en risc la seguretat d'abastament i la
28 competitivitat del sector industrial.

1 En l'expectativa de possibles escenaris futurs de desabastiment de recursos
2 minerals crítics i també tecnològics, d'augment també del cost de l'energia, i de la
3 limitació d'emissions i contaminants, Catalunya ha de transitar cap a una
4 economia més **sostinguda per matèries renovables i autòctones reduint les**
5 **importacions**, ha d'augmentar l'eficiència energètica i disminuir els fluxos
6 materials en el sistema productiu i de consum.

7 Les principals transformacions que cal fer en el sistema productiu són: **Substituir**
8 **els hidrocarburs** per energia renovable; **l'aprofitament industrial de matèries**
9 **orgàniques agroforestals**, que són en quantia junt amb l'energia del sol el principal
10 recurs renovable que disposa el país; orientar la indústria cap al **proveïment de**
11 **serveis i béns manufacturats**, abandonant la producció massiva de productes
12 (servitització); **digitalitzar l'empresa** (fer un esforç sobretot a les PIME), i emprar
13 dades massives i intel·ligència artificial per millorar la productivitat dels conreus
14 per fer front a plagues i sequeres; **desplegar les infraestructures energètiques i de**
15 **transport** en connexió i cooperació inter-regional i les interconnexions amb la UE;
16 **electrificar la mobilitat i la indústria**; desplegar **xarxes telemàtiques avançades**;
17 assimilar els espais productius dels actuals polígons industrials a la complexitat
18 dels **nous ecosistemes d'innovació**; passar de l'actual economia lineal a la
19 **circularitat dels processos** de producció i consum.

20 Una **estratègia orientada a la bioeconomia i a les fonts d'energia renovable** que
21 redueixi la dependència exterior a partir de la industrialització dels recursos
22 autòctons reactivant la gestió dels boscos i la indústria forestal. L'autoconsum
23 d'energia renovable a la indústria és una de les transformacions ineludibles per
24 millorar la competitivitat de l'empresa. L'aprofitament fotovoltaic a les cobertes de
25 naus industrials i superfícies inactives com aparcaments o espais de
26 magatzematge, i també la producció de biocombustibles o hidrogen verd en
27 electrolitzadors *in situ*, són solucions que es poden aplicar ja avui per rendibilitzar
28 els processos industrials, reduir les emissions i guanyar autonomia. La incorporació
29 de metanitzadors a les explotacions agroramaderes per valoritzar els residus

1 convertint-los en biogàs i biocarburants evitant emissions a l'atmosfera, no només
2 serà imprescindible per gestionar els residus sinó també per reduir el cost energètic
3 de les empreses.

4 A major escala, l'estratègia de descarbonització ha d'orientar un procés d'inversió
5 pública i privada per transitar de l'actual indústria petroquímica cap a biorefineries
6 i ecoplantes que amb l'energia renovable i l'hidrogen verd produiran
7 biocombustibles, metanol, polímers, amoníac, fertilitzants, i altres productes
8 industrials. En el transit cap a una futura economia sense residus, i com alternativa
9 a la incineració, es pot valoritzar materialment el residu en plantes de química
10 molecular que produeixin metanol a partir de la fracció de rebuig.

11 **La bioindústria en la redefinició de la gestió ambiental i la política de territori.**
12 Catalunya, amb unes masses forestals que ocupen més del 60% del territori, i que
13 es troben en expansió per l'abandó de conreus i pastures, és una de les regions més
14 verdes d'Europa, amb un potencial biomàssic suficient per valoritzar-lo material i
15 energèticament a escala industrial. L'aprofitament del recurs forestal per a la
16 indústria transformarà el mosaic agroforestal, prevenint incendis, i preservant
17 alhora la seva funció ecològica i el seu valor social i paisatgístic. En segon lloc cal
18 promoure una indústria de segona transformació de la fusta que proveeixi
19 materials principalment per a la construcció en substitució de l'ús tan intensiu que
20 es fa avui dels àrids i de la indústria del ciment que és molt intensiva en energia i
21 emissions. L'activació de la gestió forestal ajudarà a fixar activitat productiva al
22 territori disminuint també la dependència exterior de recursos materials i
23 energètics.

24 **L'hidrogen verd** amb tota la seva cadena de valor ha de ser **component principal de**
25 **l'estratègia industrial catalana.** Les indústries que no es poden electrificar com la
26 cimentera o la ceràmica, entre altres, perquè la combustió forma part del propi
27 procés de producció, han d'emprendre processos de descarbonització mitjançant
28 vectors energètics com l'hidrogen verd, un combustible amb elevada densitat

1 energètica lliure d'emissions si s'obté amb electrolitzadors a partir de fonts
2 renovables. També és el cas del transport de mercaderies pesants (vaixells, aviació i
3 camions...) que sense catenàries són molt difícils d'electrificar. L'hidrogen verd, que
4 cal produir a Catalunya a partir de les renovables, ha de servir també per
5 descarbonitzar aquells processos productius destinats a l'obtenció de primeres
6 matèries per a la indústria com l'amoniac, el metanol, la fabricació d'acer, etc.
7 L'estratègia de l'hidrogen verd passa per la fabricació d'electrolitzadors i els seus
8 components, el proveïment d'electricitat renovable de proximitat per a les plantes
9 industrials, la col·laboració estratègica de les valls d'hidrogen d'Aragó, Navarra i
10 País Basc, en el corredor d'hidrogen de l'Ebre, i, finalment, també passa per decidir
11 què fem amb el gasoducte MidCat i la interconnexió amb França. La producció
12 d'hidrogen servirà també com vehicle de transport i de magatzematge de l'energia
13 renovable, com a estabilitzador de la xarxa elèctrica. És per això que l'economia de
14 l'hidrogen verd serà clau per al desenvolupament de la indústria catalana dels
15 propers decennis.

16 No es pot obviar que el canvi de model energètic i industrial requereix una transició
17 que es prendrà el seu temps i que està demanant ja estratègies temporals, per
18 exemple en l'ús de combustibles com el gas natural. La guerra d'Ucraïna ha posat en
19 valor infraestructures com la petroquímica de Tarragona, la regasificadora del port
20 de Barcelona i el gasoducte del Magreb. El gas natural i el gasoil són
21 imprescindibles en aquests moments per fer la transició a les renovables, però en el
22 futur les infraestructures d'interconnexió seran fonamentals en la xarxa d'irrigació
23 energètica de la UE perquè transportaran hidrogen verd i gasos renovables.
24 **Catalunya ha de reforçar també les interconnexions elèctriques i logístiques amb**
25 **França per donar robustesa al sistema elèctric integrat europeu i als proveïments de**
26 **mercaderies per ferrocarril d'alta velocitat.**

27 La **digitalització és la base tecnològica de l'actual revolució industrial.** El tant
28 celebrat microxip, que escasseja i eventualment paralitza produccions
29 d'automòbils entre altres és la base material i tecnològica del món digital. Els

1 dispositius semiconductors amb diversos graus d'integració i funcionalitat, són la
2 confirmació de que la indústria digital no només discorre sobre l'enginyeria del
3 software i l'algoritme sinó que també és essencial la fabricació. Catalunya no es pot
4 limitar a activitats d'enginyeria i disseny del microxip europeu a l'entorn del
5 supercomputador *Marenostrum* i la recerca en computació quàntica. La feblesa de
6 les cadenes de subministrament ha demostrat que cal recuperar manufactures que
7 s'havien descartat o deslocalitzat en el passat, bé perquè són molt intensives en
8 capital, com la fabricació de microxips, o en cost de mà d'obra, o en cost energètic
9 com li pot passar ara a certes activitats electrointensives del sector químic.

10 Això no vol dir que a Catalunya s'aposti per tots els sectors indistintament. Si bé és
11 cert que la indústria catalana ha d'optar per certa especialització, no pot però
12 prescindir de sectors tecnològics que són estratègics com és la fabricació de
13 semiconductors i components electrònics, així com indústria de recuperació de
14 components i metalls crítics; la fabricació i reciclatge de bateries i sistemes de
15 magatzematge, o de parts de la cadena de valor; el conjunt de la cadena de valor de
16 l'hidrogen; la transformació de la fabricació de vehicles a una nova indústria de la
17 mobilitat que incorpori fabricació, reciclatge i remanufactura, i serveis de mobilitat,
18 entre altres.

19 La tecnologia digital ha obert fronts d'aplicació diversos relacionats amb la
20 intel·ligència artificial, la impressió 3D, l'anomenat internet de les coses i altres
21 tecnologies d'aplicació industrial, que en el seu conjunt anomenem ara Indústria
22 4.0, que transformen activitats més tradicionals. **La digitalització transforma no**
23 **només la indústria sinó també els serveis, l'administració, el comerç,** etc. També
24 en el sector primari la digitalització pot ajudar per exemple a substituir les
25 tecnologies d'adobs artificials i fitosanitaris d'ús agrícola per la gestió dels conreus
26 amb dades massives, sensòrica, algoritmes, el que es coneix com agricultura de
27 precisió o agricultura 4.0. La digitalització del camp, especialment d'alguns conreus
28 com les vinyes i els fruiters, entre altres, junt amb la instal·lació de captadors
29 fotovoltaics (agrovoltaica) augura millores de productivitat en zones afectades pel

1 canvi climàtic on calen sistemes integrats de producció mixta agro-energètica.

2 Una Catalunya neutra en carboni i resilient davant del canvi climàtic ha d'apostar
3 per una modernització dels sectors industrials començant per l'estalvi i el canvi de
4 font energètica. També, digitalitzar l'empresa per fer-la més eficaç i productiva. I
5 redissenyar els processos de producció i consum per reduir al mínim possible els
6 fluxos materials i energètics (l'economia circular). Aquesta transformació afecta
7 principalment alguns sectors a Catalunya com el de la producció i distribució
8 d'energia elèctrica que en el termini de 10 anys ha de tancar les nuclears i desplegar
9 una important capacitat de producció amb renovables (definida pel PROENCAT
10 2050), amb capacitat també d'emmagatzematge i infraestructures d'evacuació i
11 transport.

12 El **sector químic** i el de refinació del petroli també s'ha de reconvertir en alguns del
13 processos per descarbonitzar substituint la base petroquímica per les noves
14 cadenes de l'hidrogen verd i els biomaterials, sense els quals no tindrem producció
15 de polímers, fertilitzants i altres productes industrials. El **sector de l'automoció** es
16 troba en un procés de reconversió que per mantenir l'ocupació i les empreses
17 auxiliars necessita rebre grans inversions i captar elements estratègics com la
18 cadena de valor de les bateries o dels semiconductors i l'electrònica. El canvi de
19 model energètic i la descarbonització afecta també al sector agroalimentari i
20 ramader que ha de reduir els consums d'energia i aigua, i gestionar les dejeccions i
21 altres contaminants. Aquestes transformacions són grans oportunitats per
22 desplegar tecnologia digital al camp i ressituar activitat productiva en el territori,
23 com la producció energètica.

24 Els **canvis afecten a tots els sectors industrials**, com el tèxtil, el transport, els
25 plàstics o el de la fusta, per exemple, que amb l'aprofitament del recurs forestal
26 obre la possibilitat d'obtenir materials per a la construcció i el moble sense
27 importar fusta de l'exterior, i alhora ha de permetre gestionar els espais naturals i
28 ordenar el mosaic agroforestal per fer el territori més resilient davant dels incendis,

1 les sequeres i les inundacions.

2 Catalunya està ben posicionada per aprofitar les grans oportunitats de la transició
3 digital i ecològica si accelerem la transició amb polítiques compromeses amb la
4 indústria en el marc de les polítiques del Pacte Verd Europeu, amb lideratge i
5 inversió pública. El lideratge dels governs de l'Estat i de la Generalitat ha de
6 començar per transformar la pròpia administració, fugir de la política de
7 subvencionar l'empresa per la d'invertir en les infraestructures i transformar la
8 pròpia administració per governar el món que ve.

9 **6. Agricultura**

10 L'agricultura i la ramaderia són les causants del voltant del 20% de les emissions
11 d'efecte hivernacle a Catalunya. Per tant, juguen un paper essencial en l'assoliment
12 dels objectius climàtics, però també en la protecció de la biodiversitat. La **transició**
13 **del sector agrícola** implica abordar la reducció de l'ús de pesticides sintètics i de
14 fertilitzants sintètics i antibiòtics, transformar l'agricultura intensiva en extensiva,
15 acabar amb les macrogranges, adoptar mètodes agroecològics, relocalitzar les
16 cadenes de subministrament d'aliments, augmentar la transparència en la
17 construcció dels preus i marges de beneficis dels aliments i també millorar les
18 condicions laborals de les persones que treballen el camp garantint bons salaris i
19 assegurant una bona vida a les zones rurals.

20 La descarbonització de l'agricultura i la transició cap a un model més sostenible i
21 resilient passa, en primer lloc, per a **promoure i donar suport a mètodes**
22 **agroecològics**. Aquests tenen un efecte positiu en la protecció i salut del sòl ja que
23 resisteixen millor els fenòmens meteorològics extrems causats per el canvi climàtic
24 com les sequeres i les inundacions, al construir capes vegetals més profundes fent
25 que els cultius, amb unes arrels més profundes, resisteixin millor les sequeres;
26 també implica una millora absorció i drenatge de l'aigua. L'ús de fertilitzants
27 orgànics o altres tècniques que augmenten la matèria orgànica, contribueixen a

1 una major captació de carboni en el sòl i per tant mitiguen l'escalfament global.

2 Aquesta transició, però, implica **més investigació i desenvolupament en**
3 **pràctiques agrícoles ecològiques**, i més programes educatius, iniciatives
4 formatives i de transferència de coneixements, que dotin d'eines a les persones que
5 es dediquen a l'agricultura a transitar cap a un model més sostenible, donant lloc a
6 la creació de nous llocs de treball verds. Una ocupació que garanteixi una renda i
7 unes condicions sociolaborals justes per a les persones que produeixen aliments
8 sans i sostenibles, siguin persones treballadores fixes o temporals.

9 Els treballadors i treballadores estacionals, moltes de les quals són persones
10 migrades, han de ser contractades de manera que se'ls garanteixin drets socials,
11 rebin salaris justos i tinguin accés a la salut, a la seguretat social i a un habitatge
12 digne. Cal assegurar a les famílies agricultores i ramaderes que participin de la
13 transició ecològica que es beneficiaran econòmicament d'aquesta transició, també
14 com a manera d'assegurar el **relleu intergeneracional i garantir la vitalitat de les**
15 **zones rurals**.

16 Són les dones les que contribueixen més significativament a l'economia rural ja que
17 sovint són les promotores del desenvolupament d'activitats addicionals (més enllà
18 d'aquelles centrades en la producció agrícola) i que per tant aporten activitats de
19 valor afegit, alhora que s'ocupen també de la preservació dels coneixements i
20 habilitats tradicionals; per tant, cal **reforçar el paper de les dones en el sector**
21 **agroalimentari tot enfortint els serveis públics** (atenció a infants i a persones
22 dependents, serveis de salut, millora transport públic) al medi rural però també
23 garantint la igualtat entre homes i dones promovent la titularitat compartida de les
24 explotacions agràries.

25 Les pràctiques agroecològiques són més rendibles a llarg termini ja que
26 l'agricultura intensiva, per una banda, cada cop utilitza més pesticides i
27 fertilitzants produïts per químics que intenten compensar la degradació del sol i la
28 biodiversitat que ells mateixos causen i per tant el rendiment econòmic d'utilitzar

1 aquests productes és negatiu, mentre que els models agroecològics i sistemes de
2 cultiu diversificats permeten **reduir l'atac de plagues** proporcionant depredadors i
3 **potencien els pol·linitzadors** que alhora milloren el rendiment dels cultius. D'altra
4 banda, cal **acabar amb la ramaderia intensiva** que maximitza la producció de la
5 terra amb mà d'obra, tecnologia, químics per a una major producció i benefici,
6 apostar per una d'extensiva que aprofiti els recursos naturals a l'abast, basada en
7 les grans pastures, en el benestar animal i que no depengui de soja importada que
8 destrueix boscos a milers de quilòmetres.

9 A més a més, mentre l'impacte d'emissions i el cost ambiental de la producció
10 d'aliment es redueix gràcies a pràctiques més sostenibles que doten de resiliència
11 al sector, **la seguretat alimentària augmenta**. La relocalització de la producció
12 permet reduir les cadenes de subministrament d'aliments fent-los més accessibles
13 reduint-ne els intermediaris i garantint un preu just per a la persona productora. En
14 definitiva, la transició cap a un model d'agricultura i ramaderia sostenible i
15 escurçar les cadenes de subministrament permet accedir a aliments saludables i de
16 qualitat, tenint un impacte positiu en els ingressos de les persones productores i
17 treballadores del sector alhora que garanteix un model resilient que afronta els
18 reptes del canvi climàtic.

19 **7. Conclusions**

20 Assolir la neutralitat climàtica a Catalunya el 2040 és possible i així ho demostra
21 aquest document. Cal, però, polítiques públiques ambicioses que ens permetin
22 transitar cap a un model sostenible per a la vida del planeta i de les persones,
23 sobretot de les més vulnerables. Una transició verda i justa que suposa una
24 oportunitat per a reduir les desigualtats socials i econòmiques respectant els límits
25 ecològics del planeta que habitem.

26 És urgent una bona planificació del desplegament de les energies renovables al
27 territori català que permeti acabar amb la pobresa energètica i que sigui nínxol de

1 creació d'ocupació de qualitat. Les energies renovables no només són una manera
2 de combatre el canvi climàtic, sinó també són una manera de preservar la pau i la
3 democràcia ja que la dependència energètica dels combustibles fòssils és font de
4 conflicte arreu. Però no només es tracte d'abandonar les energies provinents dels
5 combustibles fòssils per a fonts d'energia neta, sinó també d'assumir que cal que
6 reduïm el consum d'energia; la forma de consumir (energia, menjar, roba,
7 electrodomèstics...) del nord global no és sostenible. No és sostenible disposar d'un
8 (o més) vehicles de combustió per cada família però tampoc ho és substituir tota la
9 flota automobilística actual per una d'elèctrica per tant cal accelerar el
10 desplegament d'una xarxa de transport públic ambiciosa que aposti per sistemes
11 flexibles d'ús compartit que arribi a les zones rurals. També cal reduir els fluxos
12 materials del sistema productiu i de consum, transformar la indústria cap a un
13 model menys dependent en materials i en béns de l'exterior i sostinguda per
14 matèries renovables i autòctones, invertint en una digitalització verda que ens
15 permeti millorar en la circularitat dels processos i ens permeti avançar cap a una
16 economia circular. També avançarem amb una agricultura extensiva que ens
17 permeti disposar d'aliments saludables a l'abast de tothom en recorreguts de
18 distribució més curts que retribueixen de manera digna als productors i
19 productores, i que aquest model d'explotació agrària i ramadera no només
20 esdevingui més resilient per fer front als fenòmens meteorològics extrems derivats
21 del canvi climàtic, sinó que també permeti revitalitzar les zones rurals, reforçant el
22 relleu intergeneracional.

23 Així doncs, és hora de plantejar una esmena a la totalitat del model que ha provocat
24 la crisi climàtica, un model basat en la sobreexplotació dels recursos naturals i de
25 les persones, abocant-nos a quasi un punt de no retorn on la sostenibilitat de la
26 vida tal i com la coneixem està en dubte: "és ara o mai". Ens trobem en un punt
27 d'inflexió on cal emprendre mesures valentes que permetin transitar com a un
28 model ecològicament sostenible i socialment just ja que no hi ha justícia climàtica
29 sense justícia social.

- 1 Davant d'aquesta realitat, i en un context global cada cop més incert i complex,
- 2 Esquerra Verda tenim una proposta per a fer de Catalunya un país ambiental i
- 3 socialment més just, un país més resiliènt.