

Garantir la qualitat i fiabilitat dels sistemes de producció i subministrament energètic.

Nova política de distribució energètica.

Es crearà una Autoritat Reguladora del Mercat de l'Energia (ARME). Aquest Ens tindrà funcions de definir les polítiques energètiques que sotmetrà al Govern, fer les propostes d'inversió necessàries, la potestat de proposar el finançament necessari per a l'adopció de les polítiques públiques i la capacitat de proposar els instruments legals propis de la regulació energètica.

La Distribució energètica, mitjançant les línies troncal bàsiques sobre el territori, s'avaluarà la possibilitat que siguin públiques per tal de garantir el control, la modernització, i l'adaptació a les polítiques medi ambientals presents i futures.

Cal Incrementar les infraestructures d'interconnexió internacional de subministre d'energia. Incrementant les interconnexions energètiques amb el sistema europeu tot i formar part del mercat interior europeu de l'energia. En el cas del gas natural cal assegurar un abastament suficientment diversificat des dels països d'origen.

Les línies de distribució energètica, en general, tindran que transcorre en el territori amb criteris medi ambientals estrictes amb els increments de costos pertinents i tindran forma de Pla Territorial Sectorial.

Modernització de les xarxes energètiques

S'han de modernitzar les xarxes energètiques amb la finalitat de fer-les més eficients i de facilitar la integració de diverses fonts i formes d'energia tant les socialitzades com les industrials.

Assolir el màxim nivell d'estalvi i eficiència energètiques.

Afavorint la cogeneració.

S'ha d'afavorir la cogeneració en els sistemes energètics actuals. La cogeneració no és més que una manera de millorar l'eficiència energètica. Si no resulta rendible, cal fer una regulació que li faci.

Elaborant Plans d'eficiència i renovació energètica en els diferents sectors productius.

S'ha d'avançar cap a la renovació energètica de l'administració pública.

S'ha d'aprovar el Pla d'Eficiència energètica a la Indústria.

Prioritzant les fonts d'energia renovable en el sector del transport

En l'àmbit del transport cal potenciar un model de mobilitat de persones que prioritzi el trànsit multi modal cap a modes més sostenibles energèticament i afavorir així la mobilitat no motoritzada (a peu, en bicicleta, etc.) i el transport públic col·lectiu electrificat.

Cal millorar la gestió i optimització dels desplaçaments de mercaderies i incrementar la participació del ferrocarril en el seu transport.

Cal invertir a accelerar l'expansió del vehicle elèctric, desenvolupant, entre altres, una estratègia de recàrrega generalitzada que permeti que aquests vehicles facin un ús de la xarxa viària en les mateixes condicions que els vehicles amb motors tèrmics. La generalització de l'ús del vehicle elèctric en el transport és una estratègia clau per a la transició energètica que permetrà la introducció massiva de les energies renovables en el sector transport, que depenen actualment en un 95% dels derivats del petroli. Cal recordar l'exemple, que en menys de 10 anys, la internet d'alta velocitat ha arribat a gairebé tot el País.

El transport captiu del petroli. Algunes xifres i tendències.

- PETROLI I TRANSPORT: El 77,1% dels derivats del petroli a escala mundial es destina al transport i el 95% del transport mundial es mou amb derivats del petroli.

-TRANSPORT DE PASSATGERS: Els mitjans d'alta capacitat del transport de passatgers són l'AUTOMÒBIL i l'AVIÓ. En els països OCDE (34 països, considerats d'alta renda) sumen el 82,3%, i tan sols 34,2% en els països No-OCDE. La mitjana mundial és 14,0 pkm/(hab·dia) (passatgers quilòmetres per habitant i dia); en els països OCDE és 43,4 pkm/(hab·dia) dels que 35,6 són en mitjans d'alt consum, en els països No-OCDE és 7,7 pkm/(hab·dia)

-TRANSPORT DE MERCADERIES: Els mitjans d'alt consum són el transport terrestre i l'aeri. El transport de mercaderies és de baix consum (88,4%), predominantment en vaixell (75,0%), sense grans diferències entre països OCDE i països No-OCDE.

-GLOBALMENT: La mitja mundial és de 34,3 tkm/(hab·dia) (tones quilòmetre per habitant i dia); en els països OCDE és de 107,4 tkm/(hab·dia) mentre que en els països No-OCDE és de 18,6 tkm/(hab·dia).

-AUGMENT DE L'ACTIVITAT DE TRANSPORT: Entre els anys 2000-2014 l'activitat mundial de transport de passatgers ha crescut el 73,6% (21,0% a la OCDE el i 163,3% a la No-OCDE), la de transport de mercaderies el 63,8% (9,0% a la OCDE i 135,0% a la No-OCDE), mentre que la població mundial ha crescut el 18,0%.

-ACTIVITAT PER CÀPITA I DIA: En els països OCDE, cada persona recorre 46,6 pkm al dia (38,7 en modes de transport de consum elevat) i indueix 91,0 tkm de transport de mercaderies. En els països No-OCDE els valors són encara molt més moderats (12,1 pkm i 32,1 tkm).

-DESEQUILIBRIS EN ELS MODES: En el transport de viatgers, els modes d'alt consum són l'automòbil i l'avió. En els transports de mercaderies, els modes d'alt consum són el camió i l'avió. El transport de viatgers es basa majoritàriament en modes d'alt consum (60,1%; el 83,1% en els països de l'OCDE i 42,0% en els països No-OCDE). En canvi, el transport de mercaderies es basa en modes de baix consum (90,2% en el món; 84,9% en els països OCDE i 93,3% en els països No-OCDE).

Totes aquestes xifres i tendències condueixen a dues reflexions, entre d'altres, el nostre creixement és depredador d'energia sense límits i així mateix els comportaments entre OCDE i No-OCDE són mimètics sense contenció. Caldria reflexionar-hi al respecte.

Impulsant mesures de rehabilitació i renovació en l'àmbit de l'edificació en el territori.

S'ha de fer la rehabilitació i renovació energètica del parc d'edificis i habitatges construïts avançant cap als edificis de consum zero i autoproductors.

Impulsar mesures d'estalvi i eficiència energètica en l'àmbit de l'edificació (sectors domèstic i serveis), millorar l'eficiència energètica dels edificis existents mitjançant l'impuls decidit a la rehabilitació energètica d'aquests. Cal que hi hagi manament legal per tal que els nous edificis es dissenyin seguint criteris de consum energètic pràcticament nul (Nearly Zero Energy Buildings - NZEB) i incorporin instal·lacions d'alta eficiència energètica i generació d'origen renovable. Implantar la infraestructura elèctrica necessària a la nova edificació per facilitar la recàrrega vinculada dels vehicles elèctrics de residents de l'habitatge.

Desenvolupar polítiques d'ordenació del territori i d'urbanisme energèticament sostenibles, basades en creixements urbans integrats que afavoreixin la sostenibilitat energètica, incorporant el concepte de via verda a les ciutats i així mateix desenvolupant ciutats resilents energèticament parlant.

Cal adoptar els **criteris respecte a la natura tantes vegades repetits i totalment vigents:**

- Nova relació amb els recursos i el territori, tot i respectar el ritmes i espais de la naturalesa. El nou context de crisi dels recursos fòssils (regal irrepensible de la naturalesa) ens posa al davant de la necessitat de respectar els seus temps i els seus llocs. La naturalesa té els seus ritmes: dia/nit, estiu/hivern, pluja/sol/vent, temps de creixement/temps de maduració/fi de vida.
- La naturalesa té els seus espais: terres per conrear, llocs amb aigua, indrets assolellats, zones de mines, mars amb pesca i altres no adequats per l'explotació humana. Hem de reaprendre a aprofitar els recursos en el moment (activitats en línia) i en el lloc (activitats KMO). Els nous comportaments i la nova organització social hauran d'evitar en el possible l'acumulació i el transport.

Tot basat en uns **nous valors i comportaments socials**:

- En un context on els recursos són escassos, els valors predominants de competir/acaparar sols condueixen vers els conflictes (fins i tot armats) i als desequilibris socials.

L'alternativa sols és possible si tendim a situar com a valors predominants la cooperació i el compartir.

Tenint sempre en compte la importància estratègica del territori:

El petroli ens ha fet oblidar la nostra vinculació al territori (sobretot als urbanites). Hem acabat confonent territori amb especulació urbanística.

Ara, amb la crisi enunciada dels combustibles fòssils, es torna a posa de manifest la importància del territori, per exemple, els sòls de qualitat que sostenen l'agricultura que ens alimenta, els assentaments urbans que sostenen el nostre habitatge o les infraestructures i les activitats industrials i de serveis.

I, ara, s'afegeix el requeriment de superfícies de captació (fotovoltaica, geotèrmica, corrents eòlics, conques fluvials i, en un futur, les energies del mar).

Caldrà reforçar també els models de producció d'energia comunitària (district heating and cooling), així com les necessitats d'emmagatzematge elèctric com a element impulsor de l'autoconsum i de la gestió de la demanda elèctrica, motor del desenvolupament de la producció d'energia elèctrica distribuïda amb energies renovables a petita i mitjana escala i de la mobilitat elèctrica.

Implantar sistemes intel·ligents de mesura, monitorització i control de consums energètics.

Afavorir, en el marc de l'estratègia SmartCAT, la implantació de sistemes intel·ligents de mesura, monitorització i control de consums energètics (smart metering) que permetin una gestió òptima de la demanda energètica, com a via fonamental per a la reducció dels consums energètics.

El deure d'eficiència energètica, és a dir, haver d'evitar malbarataments d'energia, usant les tecnologies més eficients disponibles en cada moment, d'acord amb les lleis, hauria de tenir el mateix tracte que el dret vital a disposar d'energia.

Fent campanyes de sensibilització i de canvi d'hàbits d'ús energètic en tots els sectors consumidors

Fomentar l'eficiència i l'estalvi energètic en tots els sectors consumidors (domèstic, industrial, serveis, transport i primari), incloent-hi estratègies per canviar els hàbits d'ús cap a la contenció i la sobrietat en el consum d'energia, per tal d'assolir un model energètic eficient i sostenible a mitjà i llarg termini.

L'evolució industrial accelerada

Evolució del status-quo.

Després de cinc anys d'inacció, el 26/7/2017 el Govern Espanyol forçat pels objectius imposats per Brussel·les del 20% de renovables pel 2020 i les multes derivades dels fiascos de les polítiques anteriors, ha dut a terme una subhasta d'energies renovables que de manera agregada estableixen que es van construir 8037MW d'energies renovables (4017 eòliques, 3910 fotovoltaiques, i 20 d'altres tecnologies). Aquests fets signifiquen unes inversions de l'ordre de 7000-8000 milions d'euros.

Cap a l'electrificació total.

L'horitzó d'electrificació total és sinònim d'abandonar la combustió com sistema per la generació elèctrica. La indústria de l'automòbil està anunciant en cadena que en els pròxims temps produirà automòbils híbrids i elèctrics plug-in de manera massiva.

Cal preguntar-se com s'afrontarà aquest increment de consum elèctric. L'Agència europea de l'energia dona com horitzó 2060 amb un 83% dels vehicles elèctrics, o híbrids endollables, que demanaran una capacitat elèctrica addicional de 150 GW, el que significa un increment del 15% de l'actual sistema elèctric i comportaria que per la mobilitat s'empraria de l'ordre del 10% de tota la capacitat instal·lada. En definitiva es configura un objectiu assolible.