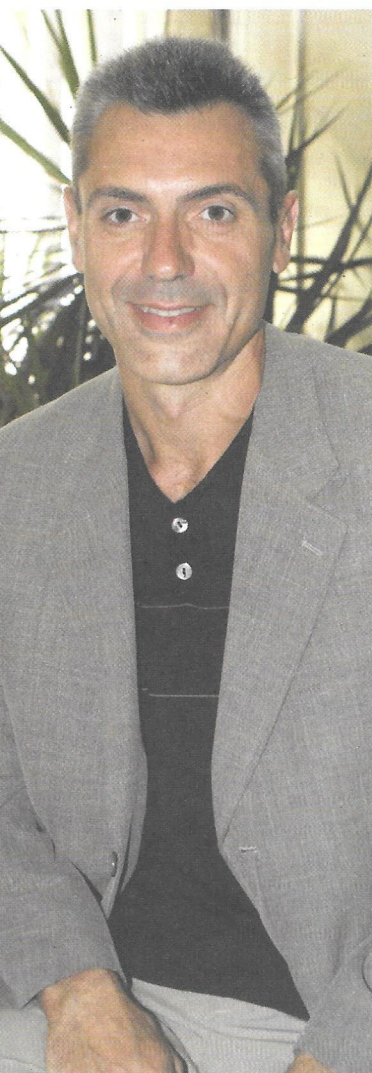


## Antonio Romero, director gerent de l'Agència Local d'Energia de Barcelona



### "El transport és el nostre principal problema"

Antonio Romero ha format part de l'equip que va elaborar el pla energètic de la ciutat i és membre de la junta directiva d'Eneragen (Associació Espanyola d'Agències de Gestió de l'Energia), així com del consell d'administració d'Energie Cités. Des del 1983 està vinculat a l'administració local, on ha treballat en camps com la sostenibilitat, els drets humans i, més recentment, el paper de les ciutats en el model energètic.

**Quan neix l'Agència Local d'Energia de Barcelona i amb quina finalitat?**

L'agència es va constituir el 2002, però el seu procés de gestació arrenca el 1997, quan la Comissió Europea incentiva la creació d'agències d'energia locals. El nostre objectiu bàsic és gestionar la demanda i capgirar el vell enfocament de la qüestió de l'energia centrat en l'oferta. La visió des de l'oferta es pregunta: quanta energia necessitem? I intenta respondre a una demanda que es considera sempre creixent; per tant, genera insostenibilitat. L'enfocament de gestió de la demanda es fa la pregunta: quins serveis energètics necessitem? I, sobretot, com els podem aconseguir de la manera més eficient? La gestió de l'energia a nivell local permet respondre a aquestes qüestions de manera més precisa per la proximitat als usuaris. L'objectiu final és aconseguir un model energètic més sostenible.

**Amb quines actuacions concretes ens podem acostar a aquest objectiu?**

Per una banda, reduint el consum energètic a través de l'estalvi i d'una major eficiència, i, per l'altra, incrementant la quota de les energies renovables. Això comporta reduir les emissions de CO<sub>2</sub> a l'atmosfera.

**L'agència té un instrument important, que és el Pla de Millora Energètica de Barcelona (PMEB). Com en valora l'aplicació efectiva?**

Precisament, la constitució de l'agència es va fer per impulsar aquest pla, que té vigència fins al 2010. És un pla ambiciós, perquè pretén implicar tots els agents de la ciutat, i no pas únicament l'administració. Preveu un total de 52 projectes, i, en aquests moments, 38 estan en procés. Entre aquests últims destacaria el sis-

tema aplicat a la zona del Fòrum, que aprofita la calor provinent de la central de tractament de residus per satisfer les necessitats de calefacció i refrigeració, o la mateixa placa fotovoltaica. També vull subratllar la importància de l'ordenança solar i l'impuls a l'eficiència energètica en els edificis, que culminarà amb la creació en el futur d'un document de certificació energètica dels immobles.

**Què dirà aquesta certificació?**

Doncs quanta energia consumeix un edifici i si ho fa de manera eficient. De fet, en productes com electrodomèstics o cotxes, aquesta informació ja està incorporada, i serveix, entre altres coses, per prendre una decisió de compra. Les dades estaran certificades per l'administració sobre la base d'uns criteris objectius i periòdicament se n'haurà d'anar revisant el compliment. Tot això no és casual, perquè on més s'ha incrementat el consum energètic de la ciutat és en els edificis i en el transport. Jo considero que aquest últim és el nostre principal problema.

**Parlem encara dels edificis. Les noves construccions no són més eficients energèticament?**

No necessàriament. A Espanya s'ha construït molt en els últims anys, però en relació amb la qüestió que ens ocupa s'han fet edificacions de molt baixa qualitat. Ja no és l'impacte ambiental, sinó l'econòmic: si comprem un habitatge poc eficient, a la llarga ens sortirà més car, perquè n'hauré de corregir les deficiències invertint en calefacció o refrigeració. Tingui en compte que el potencial d'estalvi energètic en un edifici s'ha estimat en un màxim del 60%.

**En què consisteix l'ordenança solar?**

Es va aprovar l'any 1999 i va entrar en vigor

**"Abans que qualsevol altra mesura, el primer que hem de fer és reduir el consum energètic"**



el 2000, i és la primera que s'ha fet a Europa. Fins i tot el ministre d'Economia de França en va parlar a l'Assemblea Nacional, per posar-la com a referent. Es pretén que els edificis de nova construcció o de rehabilitació integral cobreixin el 60% de les seves necessitats d'aigua calenta sanitària amb energia solar. Això afecta tots els edificis que tenen un consum a partir de 2.000 litres/dia, però ja estem preparant un nivell de major exigència per a consums inferiors. Quan va entrar en vigor l'ordenança hi havia a la ciutat 1.200 m<sup>2</sup> de captadors solars i ara anem cap als 20.000 m<sup>2</sup>.

S'ha referit abans al transport com a problema principal, que, per altra banda, sobrepassa els límits de la ciutat. Té sentit que l'agència actuï només a la Barcelona estricta?

Crec que tenen sentit mesures a nivell de municipi en certs àmbits, com, per exemple, les ordenances dels edificis, que a cada lloc tenen tipologies diferents. Però som conscients que els grans fluxos energètics no hi entenen, de termes municipals, i la qüestió del transport és paradigmàtica en aquest sentit. La ciutat extensa no ens ajuda gaire a reduir el consum d'energia, perquè genera una gran necessitat de mobilitat, que en la major part es fa amb vehicle privat. Aquí, el punt clau és compactar les ciutats i, evidentment, apostar de manera molt més important pel transport públic. A part d'això, i per reprendre el fil, caldrà definir ben aviat les competències del futur govern metropolità, i l'aspecte de les grans decisions energètiques de segur que es tindrà en compte.

Com està el projecte de la central eòlica del port?

En pocs mesos n'acabarem els estudis tècnics. La central està previst instal·lar-la a la prolongació del dic est, a l'àrea d'expansió del port. Els aerogeneradors seran visibles des de Montjuïc i des del Prat, però no des de la ciutat. És un projecte que recuperarà la inversió i que facilitarà l'energia equivalent al consum

---

**“L'Observatori de l'Energia és un dels nostres projectes més importants, perquè ens permetrà recollir totes les dades energètiques de la ciutat”**

---



---

**“Els grans fluxos energètics no hi entenen, de termes municipals, i la qüestió del transport és paradigmàtica en aquest sentit”**

---

d'un barri com la Barceloneta. A part d'això, la seva presència a l'entrada del port tindrà un efecte emblemàtic.

Vostès promouen, per una banda, l'Observatori de l'Energia, i, per l'altra, el Centre de l'Energia. Sona gairebé igual.

L'Observatori de l'Energia és un dels nostres projectes més importants, perquè ens permetrà recollir totes les dades energètiques de la ciutat. D'aquesta manera podrem fer balanços energètics acurats i, al cap i a la fi, saber si les mesures que estem prenent incideixen adequadament. El Centre de l'Energia està concebut com un gran espai de divulgació de cara als ciutadans perquè compreguin tot el que passa al voltant de l'energia, amb la idea que en sortir d'allà repensin les seves pautes de comportament. Però el Centre de l'Energia encara està en la fase conceptual, mentre que l'Observatori ja funciona i a finals d'any ho farà a ple rendiment.

Com influeix en el treball de l'agència el debat sobre si el petroli s'acaba d'aquí a 30 o 60 anys?

Jo crec que, tant si dura poc com si dura molt, això ens ha de ser indiferent i no ha d'influir gens en les mesures que prenguem, perquè el que és clar és que el model energètic actual no pot garantir un futur positiu.

I com serà, energèticament, la Barcelona del 2050?

Hi haurà edificis nous i vells, però seran autosuficients (amb energia solar i piles de combustible) i intel·ligents, de manera que racionalitzaran automàticament el consum d'energia per aconseguir la màxima eficiència. A les cases, no hi tindrem aparells per escalfar o refrigerar l'aigua, sinó que ens arribarà a la temperatura adequada a partir d'una xarxa que cobrirà tota la ciutat i que recuperarà la calor sobrant d'un indret per redistribuir-la allà on faci falta. La importància d'una ciutat no es mesurarà, com ara, per l'energia que consumeix, sinó per la qualitat dels seus serveis energètics als usuaris. En el transport, igual. Avui encara és un indicador de creixement econòmic el nombre de vehicles per persona, però el 2050 ho serà la facilitat de la mobilitat.

Albert Punsola