

Economia i sostenibilitat, un debat que va per més

Obstacle o incentiu?



Alguns sectors aposten per l'energia nuclear com a solució més fiable per al futur energètic mundial

Al costat de la discussió sobre l'evolució política de Catalunya, i com a factor indestruïble, s'estan plantejant des de diverses instàncies les línies estratègiques que haurà de seguir l'economia del nostre país els propers anys. Hi ha coincidències en el què però no en el com.

Albert Punsola

albertpv@auna.com

» En plena polèmica sobre balances fiscals, desafeccions i el destí de l'Estatut, arriba la discussió de quin model econòmic ha de seguir Catalunya als propers anys. El consens és ampli: el país ha de trobar el seu lloc dins la globalització amb més infraestructures i més competitivitat, si no en quedarà al marge. Aquesta idea genera divisió amb les implicacions ambientals com explicació.

Joan Rossell, president de la patronal Foment del Treball, exposa les seves idees sobre el futur energètic de Catalunya en el llibre *¿Y después del petróleo qué?*, en el qual sosté que les energies alternatives no podran cobrir la demanda els propers anys i aposta clarament per l'opció nuclear com una de les solucions més fiables. El llibre ha rebut crítiques de diversos sectors ecologistes i en especial del Grup de Científics i Tècnics per a un Futur No Nu-

"És evident que no existeix una idea compartida sobre el paper de la sostenibilitat en els reptes econòmics"

clear (www.energiasostenible.org) que assenyalen al seu web, en relació amb les tesis de Rossell, que "diversos estudis demostren la viabilitat tècnica i econòmica dels sistemes energètics 100% renovables". El debat continua obert.

Per la seva banda, el professor de la Universitat de Barcelona, Ramon Tremosa, defensor de la gestió catalana de l'aeroport del Prat, ha publicat *Catalunya serà logística o no serà*. L'autor hi defensa la necessitat de multiplicar l'espai destinat a les activitats logístiques i posa Flandes com a exemple. L'èxit econòmic d'aquesta regió es basa en el

fet de dedicar més de 5.000 ha a centres logístics amb una superfície que és menys de la meitat de la catalana. L'argument és que en un món on la producció industrial bascula cap a Àsia, cal convertir-se en centre de distribució per ser un node rellevant en una economia global amb el transport com a motor.

El llibre és un recordatori del dèficit infraestructural aturat per la manca d'inversions del Govern central però també pels enfrontaments polítics i socials que s'han generat entorn de l'ampliació de l'aeroport, de la línia de molt alta tensió o del quart cinturó, per posar-ne només alguns exemples.

La clau del futur. En aquest context, l'informe *Política ambiental i competitivitat de l'economia catalana* publicat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat conté elements per a la reflexió. Els autors, Ignasi Puig, Jaume Freire i Laura Almazor, demostren com la sostenibilitat és més un incentiu que no pas un obstacle per al benestar socioeconòmic. Les conclusions són clares. La presa de mesures ambientals en sectors econòmics provoca costos que, en primera instància, generen pèrdua de competitivitat i reducció de la rendibilitat, però els efectes a llarg termini què duen al resultat contrari: les empreses poden ser més competitives i exercir menys pressió sobre els recursos amb més innovació i eficiència. La segona conclusió és que les polítiques ambientals es tradueixen en beneficis que no sempre són tangibles. Tanmateix, en augmentar el benestar i els recursos, també ho fan les oportunitats de millores competitives. Finalment, els autors afirmen que encara cal assumir que, perquè l'economia perduri, ha de ser ambientalment sostenible, alhora que competitiva.

És evident, doncs, que no hi ha una idea compartida sobre el paper de la sostenibilitat en els reptes econòmics. Només quan el debat públic avanci es podrà assolir aquest objectiu. ¶

Les rutes marítimes són l'aposta de futur a Europa en matèria de transport

Alta velocitat marítima

» Les autoritats europees volen apostar per les rutes marítimes en el futur a fi de disminuir el nombre de tones de mercaderies que viatgen en camions. El transport terrestre de béns és responsable d'un terç de les emissions totals del sector. En aquest context se situa el projecte Seabus-Hydaer, un vaixell ultraràpid que, més que navegar, llisca damunt les aigües i pot assolir la sorprenent velocitat de 220 km/h. Això significa triplicar la velocitat de les naus actuals, però amb una reducció de consum del 20%. El Seabus-Hydaer, evolució d'una gamma anterior de vaixells ràpids coneguts com a SES (*surface effect ships*), té contacte amb l'aigua però amb

una novetat important: és elevat per uns alerons que faciliten que assoleixi una velocitat superior. Per això es pot descriure com un híbrid entre vaixell i avió.

Aquests desenvolupaments estan lligats a l'estratègia de les autopistes del mar que la Comissió vol impulsar per fer del transport un sector més eficient i amb menys impacte ambiental. En aquesta línia, però encara amb una perspectiva més àmplia, es vol potenciar la navegació per rius i canals i també el ferrocarril. Les autoritats comunitàries van estimar al seu moment que el transport de mercaderies tindria un augment del 50% els 20 primers anys d'aquest segle. ¶

Cada cop més habitants de països desenvolupats conreen productes per a l'autoconsum

Els horts urbans estan de moda

» Un 44% dels habitants de Vancouver (Canadà) conreen fruites i hortalisses per al propi consum a balcons, jardins i horts comunitaris, segons el World Watch Institute. És una dada molt remarcable tenint en compte que als països desenvolupats l'agricultura és un sector cada cop més petit i que no hi ha una necessitat vital de conreus privats a causa de la gran oferta comercial disponible. No obstant això, el fe-

nomen s'estén en el primer món i especialment a les zones urbanes.

A les ciutats dels països en desenvolupament, en canvi, té més tradició i sembla ser independent de la renda. Així, té gran importància a ciutats com ara Dakar (Senegal) on la meitat de la població s'hi dedica, o a Beijing, on els horts urbans es compten a milers malgrat la modernització i l'enriquiment experimentats els darrers anys. ¶



L'agricultura urbana també es practica al primer món

5 anys

La dada. 5 anys després del desastre del Prestige gairebé no queden restes de petroli. Els experts de l'Institut Espanyol d'Oceanografia han estimat que les costes gallegues estan lliures entre un 95% i un 98% del total del cru vessat en l'accident del petrolier al novembre de l'any 2002. Tot i que hi van morir centenars de milers d'aus i els efectes sobre la fauna marina van ser devastadors durant molts mesos després, avui en dia els éssers vius de la zona ja no reben les conseqüències de la catàstrofe. La marea negra causada pel Prestige està considerada com una de les més greus de la història i és comparada amb el greu accident de l'Exxon Valdez a les costes d'Alaska que va tenir lloc el 1989.