

INVESTIGACIÓ I ALGUNA COSA MÉS

Gregori Martín Quetglàs

■ PROTOCOL DE KYOTO I MOBILITAT

Aquest protocol és un modest, encara que important, pas en la direcció assenyalada pel Panell Intergovernamental per al Canvi Climàtic (IPCC) que demanda reducció del 70% de les emissions al llarg del segle XXI com a única forma d'estabilitzar la concentració de gasos d'efecte hivernacle. Signat en 1999, estableix una reducció d'un 5,2% per als països industrialitzats entre els anys 2008 i 2012, respecte als nivells de 1990. Per a entrar en vigor l'han de ratificar almenys 55 països les emissions dels quals sumen el 55% del total.

Tot i els dubtes propis de la investigació que abraça grans cicles temporals, una de les principals causes del canvi climàtic són els gasos que emeten els combustibles fòssils (75% de l'efecte hivernacle). En

«DAVANT LA FUGIDA DE L'ADMINISTRACIÓ BUSH, LA UE, VA ENTENDRE QUE HAVIA DE RENOVAR EL SEU COMPROMÍS I VOCACIÓ DE LIDERAT INTERNACIONAL DAVANT AQUESTA AMENANÇA»

el 2000, el transport a Espanya va absorbir el 45% del consum final d'energia, i des de 1995 ha augmentat el 26%. El transport va utilitzar 32,8 milions de tones de petroli l'any 2000, la major part del qual (79,5%), per carretera.

Després del terrible estiu del 2003, és obligat tornar sobre el paper que representen els vehicles que ens ajuden a moure'ns més i millor. Un cotxe de grandària mitjana amb tots els avanços per a reduir la contaminació (catalitzadors, gasolina sense plom, etc.) i amb un baix consum energètic, que recórrega uns 13.000 quilòmetres l'any i que dure deu anys, emetrà 22,1 tones de diòxid de carboni, 4,8 quilos de diòxid de sofre, 46,8 quilos d'òxid de nitrogen, 325 quilos de monòxid de carboni i 36 quilos d'hidrocarburs.



© Miguel Lorenzo

A la Comunitat Valenciana les emissions van créixer un 62% entre els anys 1990 i 2002.

■ EL BO, EL LLEIG I EL DOLENT

Al març del 2001, poc després que l'IPCC haguera confirmat la responsabilitat humana directa en l'escalfament i empitjorara les seues previsions (escalfament global entre 1,4 i 5,8 graus entre 1990 i 2100) l'Agència de Protecció Ambiental d'EUA ens deixava perplexos amb un contundent: "No tenim interès a aplicar Kyoto". Qui és responsable de la quarta part de les emissions mundials havia trencat la baralla, es retirava de la negociació i iniciava una contrareforma ambiental.

Davant la fugida de l'administració Bush, la UE, va entendre que havia de renovar el seu compromís i vocació de liderat internacional davant aquesta amenaça i els seus estats membres van signar el protocol el 31 de maig del 2002. En aquests moments són ja cent els països compromesos, però perquè el protocol entre en vigor es necessita encara que el ratifique Rússia, responsable d'un 17,4% d'emissions.

El passat setembre Vladímir Putin, quan acabava d'arribar d'una cimera amb Bush, davant 1.200 experts a Moscou, va semblar la incertesa i va afirmar que la decisió de ratificar Kyoto es prendria després d'estudiar el tema i d'acord amb els interessos del seu país, i això amb broma inclosa: "a Rússia no cal tenir por que la temperatura puge dos o tres graus". Aquesta evolució de la posició russa pot respondre a intents institucionals de traure avantatge de la situació. Algunes companyies energètiques d'EUA amb projectes en perspectiva a Rússia exerceixen una creixent influència sobre l'administració i el món acadèmic.

Completem dades dient que a la Comunitat Valenciana les emissions van créixer un 62% entre 1990 i 2002, segons *World Watch*, quan a Espanya ho van fer un 38% (el compromís era no passar del 15%), als EUA ho van fer només un 16%, a Alemanya es van reduir el 19% i en el conjunt de la UE van pujar només un 4%.

■ A INVESTIGAR?

Quan ja la calor colpejava i matava, a finals de juliol, Bush va anunciar un nou pla d'investigació del

clima, dotat amb 90 milions d'euros en dos anys. Afortunadament, la proposta va ser durament criticada per la mateixa Acadèmia Nacional de Ciències per la seua falta de prioritats, perspectives i terminis per als objectius, i a més va afirmar, junt amb els grups mediambientalistes, que EUA ha de reduir les seues emissions i no retardar les mesures necessàries escudant-se en la necessitat de més investigació sobre qüestions ja establertes per la ciència. Quedava clar que tot el que es podia estudiar i predir estava fet i que les dades donaven prou sospites per començar a prendre decisions polítiques.

■ RES NO ÉS FÀCIL

Cal canviar els transports i models de mobilitat. Aquests són canvis que fan por, no sols perquè hi ha una indústria molt potent que els manté, sinó perquè influeixen en l'organització de la vida quotidiana, en l'ordenació del territori, en la localització del treball i l'habitatge, en la política industrial i universitària, en el règim fiscal, la xarxa de transport públic, etc. Tots conceptes construïts al llarg del segle XX sota el paradigma de la modernitat.

No és fàcil canviar, encara que sapiguem de la influència dels mitjans de transport en el canvi climàtic, i coneguem on i en què (i fins i tot com) hem d'actuar. El model de mobilitat que hem organitzat influeix en

massa aspectes perquè siga acceptada la seua transformació, però sapiguem que la història ens jutjarà com a irresponsables.

Mentre el binomi més transport privat més calor no comence a canviar a menys cotxe i més mobilitat (una nova política territorial i urbana) la tecnologia aplicada al transport, cal crear eines perquè el qui contamine pague, i aconseguir-ho és alguna cosa més que R+D. ☺

**«CAL CANVIAR
ELS TRANSPORTS I MODELS
DE MOBILITAT. AQUESTS
SÓN CANVIS QUE FAN POR,
NO SOLS PERQUÈ HI HA
UNA INDÚSTRIA MOLT
POTENT QUE ELS MANTÉ,
SINÓ PERQUÈ INFLUEIXEN
EN L'ORGANITZACIÓ
DE LA VIDA QUOTIDIANA»**

Gregori Martín Quetglàs. Director de l'Institut de Robòtica de la Universitat de València.