

The background of the entire page is a photograph of a wind farm. In the foreground, a person wearing a white hard hat and a high-visibility yellow safety vest is partially visible, holding a clipboard. The rest of the image shows a series of white wind turbines stretching into the distance across a grassy field under a clear blue sky.

Reptes de la transició energètica a Catalunya

Novembre de 2025

Comissió d'Energia i Sostenibilitat de la Cecot
Oficina de Transició Energètica de la Cecot

Els Reptes

Sostenibilitat mediambiental i sostenibilitat econòmica

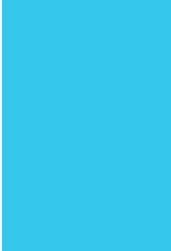
La transició energètica és un repte imprescindible per fer front a l'emergència climàtica, però la consecució d'aquest objectiu ha de ser compatible amb la sostenibilitat econòmica i social. L'informe Draghi (2024), encarregat per la Comissió Europea, posa de manifest que la transició verda requereix inversions massives, però també assenyala que s'ha de garantir un entorn econòmic que no posi en risc la competitivitat del teixit productiu europeu. Altres informes, com els del Fons Monetari Internacional i l'Agència Internacional de l'Energia, remarquen que una transició energètica ben plantejada ha de permetre mantenir la creació de riquesa, els llocs de treball i la cohesió social i territorial.

La transició energètica no és només un repte global; també ho és per al sector industrial. Algunes de les principals preocupacions de les empreses són el cost de l'energia, la seguretat de subministrament, l'equitat i la transparència en l'accés. El preu elevat de l'electricitat a l'Estat espanyol, en comparació amb altres països europeus, ha estat històricament un factor que ha restat competitivitat a la nostra indústria. Aquesta situació s'està corregint gràcies a la baixada del preu de l'energia per la incorporació de renovables al sistema. A més, la dependència energètica de l'Estat espanyol és molt elevada: segons dades del Ministeri per a la Transició Ecològica, més del 70% de l'energia primària que consumim prové de països tercers, principalment a través d'importacions de gas i petroli. Aquesta dependència està disminuint gràcies a l'entrada de les renovables.

En aquest context, les energies renovables ofereixen una alternativa estratègica i més assequible: segons l'IRENA, el cost mitjà mundial de generació d'electricitat amb fotovoltàica ha baixat un 89% en la darrera dècada, i el de l'eòlica terrestre, un 70%. A més, aquestes fonts d'energia tenen uns costos operatius i de manteniment molt més baixos que la nuclear o les fòssils. L'adopció d'energies renovables per part dels propis consumidors, com en el cas de l'autoconsum, contribueix a augmentar la competència al mercat elèctric i a reduir el poder dels oligopolis energètics, generant un sistema més eficient i democràtic.

El funcionament actual del sistema elèctric no respon a les necessitats futures. Les demandes de la xarxa han canviat: avui, el desenvolupament de la generació renovable, la generació distribuïda, l'autoconsum, l'electrificació de la demanda, l'emmagatzematge d'energia o l'arribada de nous grans consumidors (com els centres de dades, la generació d'hidrogen i l'electromobilitat, inclosa la ferroviària) exigeixen un sistema elèctric més flexible, resiliència i interconnectat.

Canviar un sistema que ha funcionat durant anys és una tasca complexa. El Reial decret 1955/2000, d'1 de desembre, estableix un marc limitatiu per al desenvolupament de la xarxa, supeditant la seva planificació a criteris econòmics i de planificació estatal. Aquest enfocament és obsolet, ja que posa l'eficiència econòmica per davant de les necessitats tècniques d'electrificació i transfereix el cost de les inversions principalment als consumidors finals, tant en l'àmbit residencial com industrial.



L'actual sistema no dona resposta a les noves demandes de la xarxa: cal garantir capacitat per a la nova generació, l'emmagatzematge i els consums intensius en tots els nivells de tensió. La transició energètica demana agilitat: planificar a cinc anys vista, com estableix la normativa actual de transport, és del tot inviable si volem adaptar-nos a les necessitats reals de curt i mitjà termini.

El 2013, la Unió Europea va forçar al govern de l'Estat a una reforma del sistema per resoldre un desequilibri financer de més de 24.000 milions d'euros. Avui, que la situació econòmica del sistema elèctric és menys crítica, s'ha d'actuar per no perdre una oportunitat històrica de millorar la competitivitat del país i del seu teixit empresarial. Un pas en aquesta direcció podria ser el reial decret llei que el govern central està tramitant, amb una inversió prevista de 13.590 milions d'euros, per atendre peticions de 27,7 GW de la xarxa de transport (dels quals 9 GW per a projectes industrials) i 5,3 GW per a la xarxa de distribució.

S'ha assumit erròniament que el repte de la transició energètica es resolvia únicament amb més renovables, pensant que l'electrificació vindria per inèrcia. Però la realitat és que cal crear la demanda, i per fer-ho calen inversions decidides en xarxa. Encara avui, la demanda energètica té un fort pes de les energies fòssils.

Segons el PNIEC, és entre 2026 i 2031 quan s'ha de produir l'electrificació massiva de la demanda, el desplegament de la flexibilitat i l'emmagatzematge. Si no s'estimula la demanda d'electricitat, les inversions en nova generació no s'acabaran executant. Oferta i demanda han d'anar de la mà per assolir els objectius. El projecte de reial decret llei esmentat seria un primer pas en aquesta direcció.

En definitiva, el desenvolupament adequat de la xarxa elèctrica necessita un gran pacte de país. Parlem d'infraestructures estratègiques que han de durar més de 40 anys i que no poden quedar segrestades per cicles electorals. Cal consens polític i voluntat real per evitar que debats estèrils paralitzin decisions crítiques. Demanem als responsables polítics que treballin amb responsabilitat per garantir aquest futur. Per la nostra part, posem sobre la taula les següents propostes.

Les propostes de solució

Generació a Catalunya

La implantació de la generació renovable a Catalunya acumula un retard significatiu, especialment al Vallès, on aquest retard és encara més pronunciat. Els successius governs no han estat capaços de promoure les energies renovables de manera efectiva, i això ens situa molt per darrere dels objectius establerts i del que altres comunitats autònomes de l'Estat ja han assolit. El principal obstacle ha estat i és la dificultat administrativa en les tramitacions de projectes per part de les empreses promotores, així com la manca de consens polític tant als territoris com dins de l'administració. Per revertir aquesta situació, és imprescindible alinear tots els agents implicats i generar un entorn de col·laboració que impulsi aquests projectes. Cal agilitzar de forma urgent aquests processos.

Un exemple clar d'aquesta situació es pot observar al Vallès (Oriental i Occidental), que representa el 3,3% del PIB estatal, el 16,9% del català, i compta amb el 17% de la població de Catalunya (el 2,8% de l'Estat). Malgrat aquest pes econòmic i demogràfic, i més enllà de l'autoconsum —amb una potència instal·lada de 257,7 MW, que representa menys del 4% del consum de la comarca—, no hi ha cap planta de generació d'energia en aquesta àrea. Aquest fet ens obliga a dependre d'altres territoris per al subministrament energètic. A més, els ens locals no han assumit la responsabilitat necessària per revertir aquesta realitat.

És àmpliament acceptat que cal afrontar la crisi climàtica i avançar en la transició energètica. No obstant això, una part de la societat manté una actitud de rebuig —amplificada en moltes ocasions pels mitjans de comunicació— quan es plantegen projectes de renovables al seu entorn. Les raons al·legades sovint fan referència a qüestions mediambientals, impacte visual, salut o pèrdua de valor patrimonial. Tot i que algunes d'aquestes preocupacions són legítimes, en altres casos es basen en percepcions poc fonamentades o informacions inexactes.

Per avançar cap a un model energètic més sostenible, és necessari que les administracions, els mitjans de comunicació i la societat en general entenguin el benefici col·lectiu que representa la implantació de renovables, prioritzant aquest interès sobre els impactes locals. Això només serà possible mitjançant un discurs transparent, objectiu i fonamentat en dades reals, on es posin en relleu tant els beneficis com els impactes d'aquests projectes. Al mateix temps, cal escoltar les preocupacions legítimes de l'entorn local, promoure la seva participació i implementar les mesures correctores necessàries per minimitzar l'impacte sobre el territori.

És imprescindible també incorporar criteris de transició justa, preveient compensacions adequades per als actors més afectats i explicant amb claredat les conseqüències de no desenvolupar aquestes infraestructures: continuar amb la dependència energètica, augmentar costos i, en última instància, limitar les oportunitats de descarbonització i desenvolupament industrial sostenible.

Pel que fa al tipus d'energia per a la qual hauria d'apostar Catalunya a nivell de generació, entenem que la clau és disposar d'un mix de generació de diferents tecnologies que ens asseguri un subministrament energètic segur, assequible i mediambientalment sostenible.

Accés a la Xarxa

Per assolir l'objectiu d'electrificació de la demanda, un dels principals reptes és l'accés a la xarxa de distribució. És fonamental que les empreses distribuïdores puguin realitzar les inversions necessàries per adaptar la xarxa als nous requeriments de la transició energètica. Encara que moltes distribuïdores mostren disposició per invertir, l'actual marc retributiu no ho facilita. Malgrat l'augment de retribució de la proposta de la CNMC, que passa de l'actual 5,58% al 6,46%, el sector la considera insuficient, ja que trasllada al promotor de les instal·lacions el cost complet de l'ampliació o adequació de la xarxa per a noves demandes de potència. En el moment de redactar aquest informe, aquesta proposta s'està discutint a la CNMC.

Cal modificar la normativa retributiva que regula les inversions en xarxa de distribució i transport. Malgrat que propostes en aquesta línia ja fa temps que es troben sobre la taula de la CNMC, encara cal un consens polític per portar-les a terme. Igualment, seria necessari impulsar una reforma del RD 1048/2013, de 27 de desembre, per facilitar que les instal·lacions fotovoltaiques de més de 250 kW —que a nivell industrial representen una part significativa de les sol·licituds de connexió— no hagin d'assumir el 100% dels costos d'adequació de la xarxa. Creiem que una solució viable seria que els promotors paguessin entre un 20% i un 30% de la inversió, mentre que les distribuïdores assumissin la resta, recuperant la inversió a través del sistema de peatges. Aquesta mesura incentivaria l'electrificació en el sector industrial, promovent un sistema més sostenible i equilibrat.

Un altre factor clau per adaptar la xarxa de distribució i transport a les necessitats de la transició energètica és establir un marc de transparència en la seva gestió per a tots els actors implicats. Actualment, tot i que les capacitats de la xarxa estan publicades, la informació és limitada i sovint opaca. Cal accedir a dades com la corba de càrrega de la demanda real, les limitacions internes i els projectes de millora planificats. Aquesta informació existeix, però no és pública o no està desglossada amb el nivell de detall necessari perquè els promotors puguin prendre decisions fonamentades. Sense aquesta democratització de la informació, tant els promotors de les instal·lacions com els usuaris de la xarxa es troben en un clar desavantatge, i resulta impossible identificar colls d'ampolla o proposar millores tècniques que puguin optimitzar la capacitat de la xarxa.

És imprescindible crear canals de comunicació efectius entre els usuaris i els gestors de la xarxa, per tal de permetre un diàleg constructiu que faciliti ajustos i optimitzacions. Les distribuïdores, en aquest sentit, haurien d'assumir un compromís més gran amb la transparència i la col·laboració. Sense aquests elements, serà molt complicat que la xarxa s'adapti al gran repte que representa la transició energètica.

També cal que l'administració comenci a replantejar-se quin ha de ser el seu paper en relació amb la distribució. És necessari analitzar per què, en tota obra pública que implica una inversió en xarxa, l'administració acaba cedint-ne la titularitat de manera permanent. Cal revisar jurídicament el mecanisme que permet que una inversió pública acabi essent transferida gratuïtament a un operador privat, encara que aquest actuï en règim de monopoli natural. El fet que el distribuïdor n'assumeixi el manteniment i la gestió no justifica aquest traspàs patrimonial, que seria impensable en qualsevol altre sector econòmic.

En el cas de la xarxa de transport, també cal introduir modificacions en el marc regulador, concretament en la Llei del Sector Elèctric, amb l'objectiu de redefinir la planificació d'aquesta xarxa. No podem permetre'ns un esquema de planificació cada cinc anys; el context actual demana respostes més ràpides, previsions d'inversions anticipatòries i una major flexibilitat per evitar la desacceleració de les inversions i el deteriorament del teixit industrial. Sense aquestes millores, continuarem observant casos en què es denega l'accés a la xarxa elèctrica a empreses que volen impulsar projectes de reindustrialització i descarbonització, amb la pèrdua d'inversions associada que podria generar ocupació, riquesa i una reducció significativa de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Un altre problema estructural que afecta la xarxa de transport i distribució és l'especulació amb els avals associats a la demanda de punts de subministrament. Ens trobem amb un bé escàs i essencial, com són els punts de connexió a la xarxa, i el sistema actual, lluny de corregir aquesta escassetat, la intensifica. L'exigència d'un aval per assegurar l'accés fomenta l'especulació i, de manera contrària al seu objectiu inicial, incrementa la inacció i retarda el desenvolupament dels projectes d'electrificació. En lloc d'això, seria més raonable introduir un criteri de valoració qualitatiu per a cada projecte, per determinar qui pot optar a la connexió, prioritzant aquells projectes que aportin un major valor afegit en termes de sostenibilitat i desenvolupament econòmic.

La situació és encara més paradoxal quan es tracta de subministraments ja existents; en aquests casos, no hi ha especulació, sinó noves necessitats reals. En aquest context, seria necessari reformar la normativa per eliminar l'obligatorietat dels avals, permetent que un compromís ferm del sol·licitant fos suficient per garantir una ampliació de subministrament.

Finalment, cal destacar un element essencial: la transparència. Per avançar cap a una xarxa de transport adequada a les necessitats actuals, és imprescindible un major nivell d'informació pública. Això inclou, no només la capacitat disponible, sinó també les limitacions internes, les previsions de millora i les intervencions planificades. Sense aquesta transparència, promotors i usuaris es troben en clara desavantatge, depenent d'un flux d'informació opac que dificulta la presa de decisions i l'optimització dels recursos disponibles. Aquesta manca de visibilitat limita la capacitat de tots els agents implicats per proposar millores o solucions als problemes de capacitat i connexió. Cal un esforç conjunt per democratitzar aquesta informació i obrir canals de comunicació efectius amb els gestors de la xarxa, garantint així un sistema més eficient, competitiu i alineat amb els objectius de la transició energètica.

Pel que fa a la xarxa de transport, mereixen una atenció especial els nusos d'evacuació, que des del 2020 estan tancats a noves propostes. És imprescindible que el MITERD impulsi la reobertura d'aquests nusos mitjançant subhastes, per tal de facilitar el desenvolupament de nous projectes d'energies renovables.

També creiem que, com a administració, la Generalitat de Catalunya hauria de tenir un paper de coordinació de les planificacions de les xarxes de transport i distribució a Catalunya.

Estabilitat de la xarxa

La transició energètica comporta un canvi profund en el funcionament del sistema elèctric, que passa de basar-se en grans centres de generació, a una xarxa distribuïda i bidireccional amb elevada penetració de fonts renovables, principalment fotovoltaica i eòlica. Aquest nou model, malgrat els seus avantatges ambientals i econòmics, introdueix nous reptes tècnics que cal abordar amb determinació, especialment pel que fa a l'estabilitat de la xarxa, tant en el segment de transport com en el de distribució.

Un dels elements clau per garantir l'estabilitat és l'emmagatzematge "stand alone" i el desplegament de centrals de generació amb emmagatzematge incorporat, que permetin regular el voltatge en ambdues capes de la xarxa i assegurar una qualitat del subministrament adequada. Aquestes instal·lacions poden actuar com a font de suport en moments de tensió baixa o d'excés de generació renovable no gestionable, contribuint així a estabilitzar la xarxa localment i a escala regional, a més de permetre l'aprofitament de tota l'energia produïda.

A més, cal una millora substancial en la planificació de la gestió de les xarxes de transport i distribució, amb participació de tots els agents implicats, incorporant criteris de flexibilitat, proximitat i modularitat. En el cas de la xarxa de transport, el control de la freqüència i la tensió és una responsabilitat crítica que s'ha de reforçar amb eines més sofisticades i amb la col·laboració de nous agents del sistema.

Finalment, l'estabilitat no serà possible sense una inversió decidida en la digitalització de les infraestructures elèctriques. La incorporació de sistemes intel·ligents, sensors, analítica de dades i capacitat de resposta automatitzada és indispensable per operar en temps real, assegurar la bidireccionalitat i actualitzar protocols de seguretat per anticipar desajustos abans que tinguin impacte sobre el conjunt del sistema, especialment en la gestió activa de la freqüència, el voltatge i el factor de potència. Si no comencem a fer tot això de forma urgent, un altre episodi com el del 28 d'abril és possible.

Flexibilitat de la demanda

Per assolir una transició energètica efectiva, és imprescindible facilitar que la demanda, especialment el sector industrial, pugui esdevenir un actor actiu dins del sistema elèctric. Això implica aprofitar el marc normatiu existent i desenvolupar allò que falti, per permetre als consumidors que ho requereixin adaptar el seu consum als senyals externs de preu i disponibilitat energètica, anant més enllà de la simple limitació de subministrament que comporten els serveis de restriccions. D'aquesta manera, es contribueix tant a l'equilibri entre oferta i demanda com a la millora de la seva competitivitat.

No obstant això, per facilitar aquest canvi és necessari un suport econòmic ferm que permeti a les empreses realitzar les inversions necessàries en flexibilitat energètica, com per exemple en sistemes d'emmagatzematge amb bateries. Aquestes inversions són clau per aprofitar les fluctuacions del preu de l'energia i reduir la dependència dels pics de demanda.

Aquest plantejament pot ser percebut com una amenaça per alguns actors del sistema, com ara generadors i comercialitzadors (especialment si formen part de grans grups energètics), gestors de xarxa o fins i tot per algunes visions polítiques i reguladores més conservadores. Tot i això, per garantir un desplegament òptim, cal afavorir un diàleg sincer i transparent entre totes les parts implicades, prioritzant l'interès comú i l'eficiència global del sistema per sobre dels interessos particulars. Només així podrem avançar cap a un model energètic més resiliència, competitiu i sostenible.

Emmagatzematge

L'emmagatzematge energètic emergeix com un element indispensable per garantir l'èxit de la transició energètica i assegurar l'aprofitament òptim de les renovables a Catalunya. Tanmateix, malgrat els avenços, les dades mostren que la potència de bombament hidroelèctric es manté estable des de fa anys i que les bateries connectades al sistema, tant d'ús domèstic com industrial, comencen a créixer, encara que a un ritme insuficient. La capacitat d'emmagatzematge instal·lada continua sent molt limitada i no cobreix els objectius fixats a la "Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética", al PNIEC o a la PROENCAT 2050.

L'emmagatzematge aporta beneficis ambientals, perquè permet incrementar l'ús d'energia elèctrica d'origen renovable que ara es pot estar desaprofitant, a més de contribuir a l'estabilitat del sistema elèctric i reduir el risc de fenòmens com l'apagada del passat 28 d'abril. També contribueix a la reducció del cost de l'energia per als consumidors, fet que ajuda a l'estalvi de les famílies i aporta competitivitat a les empreses, algunes de les quals, a més, podran participar en els mercats de flexibilitat i de capacitat, obtenint diversos beneficis tant econòmics com estratègics.

Malauradament, encara hi ha confusió entre una part de la ciutadania sobre què és l'emmagatzematge; com per exemple, la "bateria virtual" que és en realitat un mecanisme de compensació econòmica i no pas un sistema d'emmagatzematge d'energia, o la creença que les bateries físiques poden representar un perill per a la salut o la seguretat de les persones.

Aquests fets posen de manifest la necessitat de més pedagogia i d'informació clara, així com d'una estratègia pública específica per incentivar l'emmagatzematge real i trencar aquests falsos mites que, de vegades, provoquen l'oposició d'una petita part de l'opinió pública. Aquests projectes són clau per impulsar la segona onada de la transició energètica, que es va iniciar amb la incorporació de les renovables al mix de generació i que ara s'ha de complementar amb l'emmagatzematge. Actualment, una part de la generació d'energia renovable es perd per la desincronització entre la generació i la demanda. En aquest punt, l'emmagatzematge aportarà un increment en la descarbonització del consum, ja que hauran d'entrar menys tecnologies de generació no renovable, a més d'incrementar la seguretat en el retorn de les inversions renovables, que d'altra forma poden arribar a perillar per la pèrdua de rendibilitat que representa l'excés d'oferta en alguns moments.

Els programes de suport finançats amb fons Next Generation, en l'àmbit de l'emmagatzematge, han tingut una execució desigual: els enfocats a particulars han tingut més èxit que els destinats a empreses, on el grau d'aprofitament de les ajudes ha estat baix. Paral·lelament, hi ha en tramitació diversos projectes de grans sistemes d'emmagatzematge amb bateries i amb bombeig hidroelèctric que, juntament amb els projectes que es vagin impulsant tant en l'àmbit domèstic com, especialment, en l'entorn empresarial, hauran de jugar un paper clau en l'estabilitat present i futura de la xarxa. L'èxit dels uns i dels altres requereix reduir la càrrega burocràtica i agilitzar els permisos. Cal destacar també, en aquest punt, la paradoxa que es produeix de vegades quan, en alguns projectes, entra en contradicció l'aplicació de la llei estatal amb normatives de caràcter autonòmic o municipal.

Així doncs, l'emmagatzematge encara arrossega greus obstacles econòmics, normatius i de percepció social que en frenen el desplegament. La seva implantació és imprescindible per assolir els objectius de la transició energètica, la seguretat del subministrament, la sostenibilitat del medi ambient i la competitivitat i prosperitat d'empreses i persones al nostre país. El repte és fer desaparèixer el més aviat possible les barreres que impedeixen el seu avenç, per consolidar un marc regulador estable que doni seguretat als inversors i confiança als usuaris.

Mobilitat sostenible

La transició cap a una mobilitat més sostenible, i més concretament cap al vehicle elèctric, representa molt més que un simple canvi tecnològic: implica una transformació profunda en la manera com entenem i fem servir el vehicle. A diferència del vehicle de combustió, el vehicle elèctric requereix una nova mentalitat per part dels usuaris, ja que el temps de recàrrega és notablement superior al del repostatge tradicional i cal planificar els desplaçaments més llargs en funció de la disponibilitat de punts de càrrega. Tanmateix, aquesta nova realitat ofereix també una major flexibilitat, permetent recarregar el vehicle en entorns diversos —domèstic, laboral, estacions de servei específiques o mixtes, zones urbanes o vies interurbanes— segons les necessitats de cada usuari. Aquesta transformació exigeix no només noves infraestructures, normatives i recursos, sinó sobretot un canvi d'hàbits i de cultura social cap a una mobilitat més planificada, eficient i sostenible.

Diversos municipis de casa nostra ja han aprovat ordenances que regulen l'ús i els preus dels punts de recàrrega, i s'estan ampliant les infraestructures tant en espais públics com en aparcaments privats. Per contra, tenim encara normatives com les dels Bombers de la Generalitat de Catalunya o els de la Comunitat de Madrid, que estableixen diverses restriccions i requisits per a la instal·lació de punts de càrrega de vehicles elèctrics dins d'aparcaments subterranis. Cal un debat obert entre les parts implicades per arribar a un consens en aquests àmbits, sense renunciar ni a la necessitat d'impulsar el vehicle elèctric ni a la seguretat dels nostres espais públics i privats.

El desplegament de punts de càrrega ràpida i ultraràpida és especialment rellevant per resoldre la necessitat d'autonomia d'aquests vehicles i fer viables els desplaçaments de llarg recorregut. Tot plegat és especialment important per a la competitivitat i el futur de sectors com el turisme —amb cada cop més visitants de l'Europa central que venen a gaudir de casa nostra amb els seus vehicles elèctrics—, o pel sector del transport de mercaderies, per al qual el vehicle elèctric pot representar un revulsiu de modernització i competitivitat. Ambdós sectors són claus per a l'economia de casa nostra.

Malauradament, la distribució territorial de la infraestructura de recàrrega continua sent desigual, concentrada sobretot a les grans àrees metropolitanes. Cal una aposta més decidida per equilibrar l'accés a la mobilitat elèctrica arreu del territori.

Cal tenir en compte també la normativa europea que ens afecta en aquest àmbit, com el Reglament (UE) 2023/1804, conegut com a AFIR ("Alternative Fuels Infrastructure Regulation"), que estableix diversos requisits mínims, d'obligat compliment, per al desplegament i l'operació d'infraestructures de recàrrega elèctrica d'accés públic a la Unió Europea. Entre d'altres, a la xarxa TEN-T de corredors principals, per a vehicles lleugers (cotxes i furgonetes) hi ha d'haver punts de recàrrega ràpida de mínim 150 kW com a màxim cada 60 km i amb una capacitat mínima total de 400 kW. Per a vehicles pesants (camions i autobusos), la regla és que hi hagi estacions de recàrrega cada 120 km amb potències mínimes de 350 kW, amb percentatges parcials de desplegament intermedis (15 % el 2025, 50 % el 2027) i cobertura completa el 2030.

També hi ha una oportunitat en la formació i el reciclatge de professionals qualificats, especialitzats en manteniment i seguretat de vehicles híbrids i elèctrics, el reciclatge de bateries i altres components del vehicle elèctric, necessaris per acompanyar el creixement del sector de la mobilitat sostenible, que, a més, poden representar noves oportunitats d'activitat econòmica.

En definitiva, a diferència de l'emmagatzematge, la mobilitat elèctrica avança de manera més accelerada, tot i no complir encara els objectius de “la Ley de cambio climático”, o els plans estatals i catalans de transició energètica. Gràcies a l'impuls normatiu, la disponibilitat creixent d'infraestructura i el suport d'alguns programes públics, el vehicle elèctric ja ha començat a fer el seu camí a casa nostra. No obstant la diferència entre l'estat actual d'un i l'altre, tots dos àmbits estan profundament connectats i es reforcen mútuament: l'expansió del vehicle elèctric incrementa la necessitat de flexibilitat de la xarxa, i la implantació d'emmagatzematge és imprescindible per a l'expansió del vehicle elèctric. Per seguir avançant, cal resoldre les traves administratives, promoure mecanismes d'incentiu i impulsar les inversions que ho facin possible.

Simplificació administrativa

Per tal d'impulsar amb èxit la transició energètica, és absolutament indispensable simplificar els processos administratius vinculats al desenvolupament de les infraestructures energètiques. L'actual marc administratiu és excessivament complex, lent i fragmentat entre diferents nivells de l'administració (estatal, autonòmica i local), fet que genera incertesa, duplicitats i endarreriments injustificats. Aquesta situació ha estat especialment lesiva per al desplegament de projectes de generació renovable i per a l'execució d'infraestructures elèctriques essencials.

Fins i tot les inversions qualificades d'interès general s'han vist afectades, especialment per l'efecte agreujant del fenomen NIMBY. Aquest provoca una oposició sistemàtica al desenvolupament dels projectes, sovint a través de traves administratives i judicials que, malgrat saber que difícilment prosperaran, generen pressió tant sobre el decisor polític com sobre el personal tècnic encarregat de la tramitació.

Sense una simplificació real, coordinada i eficient dels tràmits administratius, difícilment es podrà assolir el ritme d'inversió i transformació que exigeix la descarbonització del sistema energètic. Cal revisar, digitalitzar i unificar procediments, fent visible per a tothom les dates de cada fase de tràmit i els informes i instàncies dels promotors a l'administració; establir criteris clars, previsibles i comuns per a totes les administracions implicades; i dotar-les de recursos humans i tècnics suficients per garantir una gestió àgil.

Aquesta simplificació no ha de comprometre la qualitat de les avaluacions ambientals o la participació ciutadana, però sí ha de garantir terminis raonables i seguretat jurídica per als promotors i inversors, sense la qual no hi haurà transició energètica real, ni al ritme ni amb la solidesa que requereix el repte climàtic i econòmic actual.

Transparència i accessibilitat

La transparència i l'accessibilitat a la xarxa elèctrica són elements essencials per garantir una transició energètica justa i eficient a Catalunya. Cal que els gestors de xarxa proporcionin informació clara, actualitzada i accessible sobre la capacitat disponible, els punts de connexió i els criteris tècnics que regeixen les sol·licituds d'accés. Aquesta transparència és imprescindible per facilitar la planificació d'inversions en generació renovable, emmagatzematge o autoconsum compartit, especialment per a pimes i entitats locals. Alhora, una gestió més oberta i digitalitzada de la xarxa afavoreix la competència, la innovació i la integració de nous actors, com les comunitats energètiques. Assegurar un accés equitatiu i no discriminatori és clau per accelerar la descarbonització i garantir que els beneficis de la transició arribin a tot el teixit econòmic i social.

En conclusió

La transició energètica a Catalunya representa tant una necessitat ambiental com una oportunitat per al progrés econòmic i social. No obstant això, per assolir els seus objectius cal superar diversos reptes, entre d'altres, la complexitat administrativa, la manca d'una planificació a llarg termini i la necessitat de major consens entre tots els agents implicats.

El sistema elèctric actual requereix una actualització per adaptar-se als nous requeriments de la transició energètica. La manca de flexibilitat en la xarxa, juntament amb la necessitat de majors inversions, dificulta tant l'electrificació de la demanda com la integració eficient de les energies renovables.

El desplegament de les energies renovables a Catalunya es veu frenat, encara avui, per obstacles administratius i cert rebuig social. Seria beneficiós simplificar els tràmits, alhora que es promou una comunicació transparent amb la ciutadania per resoldre dubtes i generar confiança en aquests projectes.

L'emmagatzematge d'energia i la gestió flexible de la demanda són essencials per a un sistema elèctric estable i eficient. Donar suport a aquests àmbits mitjançant incentius i un marc normatiu clar contribuiria significativament a l'èxit de la transició energètica.

L'evolució de la mobilitat elèctrica és lenta però positiva; cal continuar treballant per millorar les infraestructures de càrrega i harmonitzar les normatives, especialment per garantir un accés equitatiu a tot el territori i donar suport a sectors estratègics.

Des de la Cecot ens oferim a col·laborar amb les diferents administracions implicades en la transició energètica, per tal d'assolir la simplificació dels diferents processos administratius, aportant l'experiència de la nostra Comissió d'Energia i Sostenibilitat, de l'Oficina per la Transició Energètica de la Cecot, i de les nostres empreses.

Alhora, ens comprometem a aportar a la ciutadania, les empreses i els mitjans de comunicació, informació contrastada, amb criteri tècnic, econòmic, social i ambiental en relació als projectes d'energies renovables que es despleguin per assolir els objectius de la transició energètica.

En resum, assolir una transició energètica exitosa a Catalunya i a la resta de l'Estat requereix una visió compartida i un esforç col·laboratiu entre administracions, sector privat i societat civil. Amb una coordinació adequada i un compromís amb el diàleg, és possible avançar cap a un sistema energètic més sostenible, resiliència i beneficiós per a tothom. Fem-ho possible entre tots.



energia.cecot.org
energia@cecot.org