

# Adina Vălean, Comisar European despre viitorul transporturilor în Europa. Avioane sau trenuri? Mașină personală sau transport public?

23 martie 2021



Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă a Comisiei Europene pune bazele procesului prin care sistemul de transport al Uniunii își poate realiza transformarea verde și digitală. Într-un interviu acordat Hotnews.ro, Comisarul european pentru transporturi, Adina Vălean,

vorbește despre cum va putea Europa să obțină neutralitatea climatică dorită până în 2050, despre viitorul cailor ferate și a trenurilor de mare viteză dar și a aviației. Totodată, discutăm și despre călătoriile „curate”, călătoriile multimodale dar și despre investițiile ce ar trebui făcute pentru a reduce aglomerația din trafic.

## Idei principale:

- Anul trecut, în perioada iulie-septembrie, 10% din toate mașinile noi achiziționate în Europa au fost electrice. Dacă e să comparăm cu 3% în aceeași perioadă a anului 2019, este o creștere semnificativă.
- Aviația își poate compensa emisiile prin investiția în proiecte care reduc emisiile într-un alt domeniu sau în altă parte.
- Investițiile țintite în calea ferată, mai ales în linii de mare viteză, ar putea crea o foarte bună alternativă pentru cetățeni pe astfel de distanțe, cum ar fi cele până în 500KM.
- Europa este lider în digitalizarea traficului aerian. Primul aeroport care utilizează un turn de control digital se află într-un orașel din nordul Suediei.
- România ar putea accesa minimum 700 de milioane de euro pentru investiții în calea ferată și ape fluviale.

- Ar trebui să avem posibilitatea de a cumpăra bilete pentru călătorii multimodale, să putem beneficia de opțiuni de plată interoperabile, iar diferitele servicii de transport să fie integrate într-un serviciu accesibil la cerere.
- Media europeană pe an este de 29 de ore pierdute din pricina congestiilor în trafic.
- Investițiile în acest tip de infrastructură și investițiile în multimodalitate sunt metodele prin care putem elibera șoselele europene și reduce aglomerația din trafic.

## **Urmărește aici interviul integral:**

**Europa își propune să atingă neutralitatea climatică până în 2050. Cum va contribui transportul rutier - în unele țări, foarte poluant, la acest obiectiv destul de ambițios? E mașina electrică în centrul acestei transformări?**

Piața ne-ar spune că da, mașina electrică e importantă în reformarea sistemului de transport rutier. Am observat, de pildă, anul trecut în perioada iulie-septembrie faptul că 10% din toate mașinile noi achiziționate în Europa au fost electrice. Dacă e să comparăm cu 3% în aceeași perioadă a anului 2019, este o creștere semnificativă. După cum bine știți, nu e același lucru să deții o mașină electrică în România sau în Olanda. Diferența, în primul rând, o face infrastructura de reîncărcare. Obiectivul nostru, al Comisiei Europene, este să avem, până în 2030, 3 milioane de puncte de reîncărcare accesibile publicului la nivelul întregii piețe europene.

**Se precizează în Strategia de mobilitate că orice călătorie de maximum 500 kilometri va trebui să fie "curată", fără emisii. Vine această măsură cu interdicții? Și mă refer mai ales la aviație, un mod de transport care rămâne poluant.**

Să știți că nu e vorba de a fi curat în sensul de a avea zero emisii. E vorba de a fi, numim noi, neutră din punct de vedere climatic. Adică emisiile, care de multe ori nu pot fi evitate în transport, să poată fi compensate prin diverse alte chestiuni.

Asta este, de pildă, o metodă prin care aviația își poate compensa emisiile prin investiția în proiecte care reduc emisiile într-un alt domeniu sau în altă parte. În acest moment, nu avem o soluție tehnologică suficient de avansată încât să avem avioane cu zero emisii până în 2030. Pe de altă parte, trebuie eficientizat tot transportul aerian astfel încât să nu se facă zboruri inutile sau mai mici decât este necesar.

În paralel, investițiile țintite în calea ferată, mai ales în linii de mare viteză ar putea crea o foarte bună alternativă pentru cetățeni pe astfel de distanțe cum ar fi cele până în 500km.

Ca să vă dau un exemplu, înainte de inaugurarea liniei de cale ferată rapidă Madrid-Barcelona, această rută era cea mai aglomerată rută internă aeriană din Europa. După inaugurare, a fost clar că pasagerii au ales trenul.

### **Ce se va întâmpla în viitorul mai îndepărtat cu industria aviatică?**

Industria aviatică din întreaga lume depune eforturi pentru o mai mare eficiență, iar un sistem inovator de management al traficului aerian, așa cum v-am spus, ar reduce atât costurile, cât și emisiile. În acest moment, Europa este lider în digitalizarea traficului aerian. Primul aeroport care utilizează un turn de control digital se află într-un orașel din nordul Suediei.

Strategia noastră stabilește obiectivul de reducere cu 90% a emisiilor până în 2050, dar piața a transformat deja aceste restricții aparente în oportunități. De exemplu, Airbus a prezentat în septembrie anul trecut trei concepte pentru prima aeronavă comercială cu zero emisii din lume. Se cheamă ZEROe.

### **Anul acesta e Anul European al Căilor ferate iar în strategie trenurile sunt de mai multe ori menționate. Care sunt obiectivele pentru calea ferată și cum ar putea fi ele atinse de România?**

Calea ferată e, fără îndoială, foarte importantă în procesul de reformă din domeniul transporturilor. Ambiția noastră este să avem cu 50% mai multă marfă transportată cu trenul și să dublăm utilizarea trenurilor de mare viteză până în 2030. Calea ferată este acel mod de transport care are nevoie de multe investiții. Din acest punct de vedere, România e avantajată și dezavantajată în același timp pentru că avem o rețea extinsă de căi ferate, dar starea lor nu e bună. Numai că, în acest moment, la nivel european există multe oportunități pentru finanțare la acest capitol. Știu că și în România există voință politică pentru a investi în calea ferată, așa încât cred că sunt condiții optime pentru un nou început al căii ferate și în România.

România ar putea accesa minimum 700 de milioane de euro pentru investiții în calea ferată și ape fluviale.

Infrastructură, digitalizare, modernizarea în privința sistemelor de rezervare și programare, automatizare, toate acestea fac parte din viitorul căii ferate. Mizăm pe ele la nivel european și sper ca și România să profite de ocazie și să investească în aceste direcții.

**Conform etapelor, până în 2030, 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic. Transportul urban e un capitol al noii strategii de mobilitate și conceptul de Mobility as a Service, mobilitatea ca serviciu este, de asemenea, precizat. Ce înseamnă asta pentru locuitorii orașelor?**

Toată lumea vrea să avem o dezvoltare sustenabilă a orașelor noastre, cu mai puține emisii, cu un impact mai redus asupra mediului, cu includerea diverselor facilități și metode alternative de transport. Fiecare generație își dorește altceva în materie de mobilitate și asta se vede mai ales în orașe. Generația mea, de pildă, e foarte atașată de mașina personală și de libertatea pe care această mașină ne-a oferit-o. Noile generații sunt multimodale. Își aleg locuința în funcție de disponibilitatea transportului public.

Cei mai tineri sunt fanii micromobilității. Aduc pe străzile noastre trotinete, biciclete, skateboarduri electrice. Unul din obiectivele strategiei noastre e acela de a oferi cetățenilor o experiență multimodală, fluidă. Și aici intervine conceptul de mobilitate ca serviciu. Ar trebui să avem posibilitatea de a cumpăra bilete pentru călătorii multimodale, să putem beneficia de opțiuni de plată interoperabile, iar diferitele servicii de transport să fie integrate într-un serviciu accesibil la cerere.

**Problema traficului aglomerat e una comună pentru orașele mari din Europa, dar și pentru autostrăzi. Ce soluții s-ar putea aplica pentru a reduce numărul orelor petrecute în trafic?**

Media europeană pe an este de 29 de ore pierdute din pricina congestiilor în trafic. E o glumă care spune că automobilul a fost inventat pentru a oferi un spațiu comod unde să ne omorâm timpul în trafic.

Pentru companiile europene, traficul aglomerat este o problemă mare. Costă în jur de 230 de miliarde de euro în fiecare an. Ca să înțelegem mai bine ce reprezintă această cifră, ea echivalează cu 1,8% din PIB-ul Uniunii Europene.

O soluție ar fi să transferăm o parte a traficului interior de marfă, realizat în prezent în proporție de 75% pe calea rutieră, către alte moduri de transport. Acest obiectiv e urmărit în Strategia noastră pentru mobilitate.

Dorim să sporim traficul feroviar de marfă cu 50% până în 2030. Cât despre transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte, urmărim o creștere de 25% până în 2030 și 50% până în 2050.

Vorbesc de asta pentru că investițiile în acest tip de infrastructură și investițiile în multimodalitate sunt metoda prin care putem elibera șoselele europene și reduce aglomerația din trafic.

### **Cum credeți că va arăta transportul în viitorul mai îndepărtat?**

Sunt sigură că vom avea avioane cu zero emisii, mașini autonome cu un grad de siguranță avansat, combustibili alternativi cu un impact minim asupra mediului, chiar și pentru marii transportatori maritimi, navele de mare tonaj, vom avea o rețea de trenuri de mare viteză care să conecteze cel puțin capitalele europene, orașe cu sisteme de transport puternic digitalizate, soluții de logistică în orașe, cum ar fi dronele, de ce nu? Desigur, lista e deschisă și foarte lungă.

**Sursa:** <https://www.hotnews.ro/stiri>