

Marea provocare a electromobilitatii: transportul de marfa si persoane, are nevoie de mai mult decat de masini electrice

5 iulie 2021

In spatiul public romanesc, electromobilitatea este solutia a tot cuprinzatoare a viitorului transporturilor nationale. In fapt aceasta abordare, este in dezacord cu realitatile de pe teren. Daca electromobilitatea poate fi solutia pentru autovehiculele personale si transport public local, pentru transportul feroviar si transportul pe cablu, aceasta probabil nu va putea acoperii transportul greu (rutier, fluvial, maritim, aerian).



Daca vrem sa recunoastem aceasta realitate, vom trece la dezvoltarea unei infrastructuri moderne cu precadere feroviare, urmata in ordinea importantei de cea rutiera, fluviala si aeriana, si vom pune pe picior de egalitate sub aspectul accesului, cel putin a

urmatoarelor forme de energie: electricitate, gazul natural in cele doua forme (comprimat -GNC si lichefiat -GNL), si hidrogen.

Atingerea obiectivelor Acordului de la Paris si a obiectivului UE privind neutralitatea climatica pana in 2050 este o prioritate pentru Romania, iar in aceasta privinta, cu scopul de a imbunatati si incuraja investitii durabile privind viitorul transportului, ar trebui inteleasa importanta mixului energetic in sistemul de transporturi, pentru a evita consecintele negative asupra pietei si a asigurarii functionalitatii sistemului de transporturi.

Desi tehnologiile au avansat, iar preturile de cost, atat in ceea ce priveste productia de echipamente de transport feroviar, fluvial si aerian, cat si pentru achizitia de autovehicule de catre populatie, s-au redus, consideram ca pentru o tranzitie durabila si sanatoasa ar trebui respectat principiul neutralitatii tehnologice, care sa permita acceptarea tuturor tipurilor de energie cu respectarea pragurilor de emisii GES in vigoare. Neutralitatea tehnologica trebuie sa ramana un principiu de baza al oricarui cadru legislativ viitor, asigurand in acest mod faptul ca inovatia va genera cele mai bune solutii pentru consumatori. Criteriile de evaluare tehnica ar trebui sa reflecte o abordare treptata si sa stimuleze eficient eforturile de tranzitie. Mai mult de atat, desi costul tehnologiilor alternative s-a redus, acesta este inca semnificativ mai ridicat comparativ cu tehnologiile clasice, investitia initiala in vehicule pe tehnologii alternative fiind de pana la 1,5 ori mai mare, fara a oferi insa aceleasi avantaje foarte importante ale tehnologiei clasice precum distanta ce poate fi parcursa intre doua realimentari, reseaua vasta de distributie a carburantilor, disponibilitatea serviciilor referitoare la operarea si mentenanta vehiculelor (ITP, service etc).

Tinand cont de aceste aspecte, consider ca impunerea unei tranzitii fortate catre tehnologiile alternative, fara a pune la dispozitie un sprijin substantial atat companiilor de transport, cat si dezvoltatorilor de retele de realimentare, va duce pentru unele companii, pe de o parte, la imposibilitatea respectarii acestei tranzitii si, implicit, blocaj financiar/economic, iar pe de cealalta parte diferenta de pret dintre tehnologii se va rasfrange atat in pretul de transport precum si cel al bunurilor de consum, produse alimentare, etc., costuri pe care, in final, le va suporta consumatorul. Prin urmare, consider ca este importanta adoptarea unei abordari centrate pe consumator, prin introducerea unor politici de transport si mobilitate care sa raspunda coerent modificarilor si evolutiilor in ceea ce priveste nevoile si obiceiurile consumatorilor.

Pentru companiile private, inlocuirea parcului auto cu autovehicule verzi/curate va fi un efort considerabil care nu poate fi realizat fara existenta unei scheme de ajutor din partea autoritatilor guvernamentale, chiar si in conditii economice normale. Intrucat efectele economice post pandemice s-ar putea resimti si in urmatorii ani, aceasta tranzitie se

preconizeaza a fi si mai greu de realizat, solutia cea mai sanatoasa ramanand tranzitia tehnologica viabila din punct de vedere comercial. O optiune pentru tranzitie ar putea fi, de exemplu, diferentierea pe baza emisiilor de CO2 a tarifelor de infrastructura rutiera.

Situatia fara precedent a pandemiei COVID-19 in Romania ne-a aratat ca un test la acest nivel poate provoca tulburari financiare, sociale, economice, iar in eventualitatea unei activari pandemice, exista riscul de a ne lovi de un blocaj pe toate planurile in ceea ce priveste transportul de bunuri, fie ele farmaceutice, alimentare, etc. Gradul de alocare al fondurilor europene in perioada 2021 – 2027 pentru infrastructura aferenta alimentarii cu energie electrica, cu gaz natural, in reseaua de transport de autostrazi si drumuri nationale, autogari, gari etc, intradevar incurajeaza evolutia spre tehnologii verzi, insa pana in acest moment, aceste finantari cuprind doar fonduri alocate infrastructurii mari (conduce, depozite statii de comprimare), stimulentele pentru masini cu motoare GNC/GNL sau statii de alimentare fiind inexistente. O tranzitie eficienta si completa catre o mobilitate fara emisii necesita dezvoltarea unei infrastructuri de incarcare si alimentare suficiente si a unei retele sigure de parcare.

Promovarea unei legislatii care impune inlocuirea fortata a autovehiculelor care presteaza servicii transport persoane, precum si a autoutilizarelor, autoturismelor si autocamioanelor care au masa totala sub 7,5 tone care efectueaza distributie/transport marfuri in interiorul oraselor cu autovehicule verzi/curate necesita investitii in infrastructura intre 1,5 si 3,3 miliarde de euro, dar si o sustinere a companiilor de transport prin scheme de ajutor guvernamental estimate la aproximativ 8 miliarde de euro pentru a asigura un pret de achizitie al vehiculelor cu carburanti alternativi similar cu cel al vehiculelor termice.

Toate aceste estimari nu iau in calcul necesarul investitiilor in infrastructura din amonte, mai exact in dezvoltarea retelei electrice, cat si cea a retelei de gaze naturale necesare astfel incat sa sustina un consum semnificativ mai ridicat. Considerand faptul ca procesul de implementare a unei statii electrice de minim 50kW cu acces public dureaza in medie 8 luni, iar procesul de constructie si autorizare/functionare a unei statii GNC cu acces public dureaza in cel putin 12 luni, data de 1 ianuarie 2025 propusa ca termen de intrare in vigoare a reglementarii propuse este foarte greu de atins, chiar si in conditiile in care se vor asigura fondurile guvernamentale la nivelul mentionat anterior, in urmatoorii ani.

De asemenea, este foarte important de mentionat faptul ca in Romania exista un vid legislativ in ceea ce priveste obtinerea de autorizatii de infiintare/licente GNC/GNL/Hidrogen, iar din experienta dobandita din situatii similare, alinierea cu standardele europene depaseste termenul de 90 zile si introducerea tuturor normelor care sa permita constructia statiilor de GNC/GNL/Hidrogen. In lipsa unor standarde si

processe clare, nu se poate face o evaluare corecta asupra necesarului de investitii in dezvoltarea infrastructurii de realimentare cu carburanti alternativi. Implicit, nici autoritatile nu pot avea o viziune clara in baza careia sa poata fi emise programele de sustinere necesare.

Factorii de decizie din Romania trebuie sa inteleaga necesitatea aducerii Romaniei la standardele europene si adoptarea de masuri in concordanta cu trendurile si politicile din Uniunea Europeana privind reducerea poluarii, stimularea populatiei in adoptarea de mijloace de transport mai putin poluante, modernizarea tuturor sectoarelor din transport – feroviar, rutier, maritim, aerian, etc.

Fara o crestere a gradului de constientizare in randul populatiei asupra necesitatii de aliniere la standardele Uniunii Europene in ceea ce priveste directia de evolutie a transportului – atat la nivel individual cat si public, de reducere a gradului de poluare rezultat din acest sector si necesitatea reorientarii catre noi alternative nu putem sa speram la un viitor verde sustenabil si in transporturi.

Sursa: <https://energy-center.ro/actualitate-news/>