

Sorin Elisei, Deloitte: Pe transporturi, situația tranziției energetice e cea mai alarmantă. Tot eșalonul doi din ministere ar trebui să lucreze la reglementări complexe, nu la copy-paste

17 august 2021



Sorin Elisei, director în cadrul Deloitte România, liderul practicilor de sustenabilitate și energie: Avem o populație în scădere, un PIB în creștere din servicii. La noi însă, modelul actual de dezvoltare e bazat pe principiul văzând și făcând. Fit for 55 este un model economic bazat pe lupta împotriva schimbărilor

de mediu, iar noi aici ar trebui să ne uităm, cu resursele locale. IT-ul prin componenta de digitalizare va fi extraordinar de important.

Pachetul Fit for 55, cel care transpune în legislație obiectivul neutralității climatice asumat de UE prin Green Deal, va aduce un impact major pe zona transporturilor, acolo unde ponderea energiei verzi trebuie să crească de la 8% la 28% până la finalul anului 2030.

„Dacă vrem să facem de toate pentru toți, nu vom face nimic, fără listă de cumpărături, bazată pe costuri, nu se poate face nimic. Din păcate, multe sunt agățate de spatele nostru ca urmare a unor lucruri pe care nu le-am făcut la timp. În pe-rioada 2013-2020 am avut posibi-litatea să modernizăm centrale pe combustibil fosil sau să facem altele, dar la finalul anului 2020 aveam sute de milioane de euro necheltuiți.

Acum venim să recuperăm lucruri pe care nu le-am făcut acum 10 ani. Noi dacă vrem să facem ce nu am făcut acum 10 ani, filmul în care joacă UE e altul. Bruxelles este iritat că România vine cu aceleași și aceleași tipuri de investiții“, a spus Sorin Elisei, director în

cadru Deloitte România, liderul practicilor de sustenabilitate și energie, la emisiunea de business ZF Live.

Declarațiile lui Elisei sunt legate de multiplele proiecte construite de România în jurul gazului natural, resursă locală, dar care acum devin tot mai greu de finanțat din cauza impactului asupra mediului.

„Dacă voiam să facem gaz acum câțiva ani, era foarte ușor, acum trebuie să dăm explicații. Din punct de vedere de mediu, gazul devine tot mai greu de pus în practică.” În ciuda acestui lucru, atingerea țintelor în ceea ce privește ponderea energiei verzi în zona de energie electrică este mai puțin provocatoare față de saltul uriaș pe care România trebuie să îl facă în alte domenii cheie.

Transporturile sunt altfel unul dintre sectoarele economice care vor avea cel mai mult de reconfigurat pentru a atinge țintele privind ponderea energiei verzi în consum, potrivit pachetului Fit for 55.

„În 2019, avem o cotă de energie regenerabilă în transport de 8%, prin PNIESC (Planului Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice) ne-am propus 14% iar Fit for 55 vine cu o pondere de 28% până în 2030. Nu am văzut nici acum propunerile prin PNIESC pornite. Pe transporturi situația este cea mai alarmantă”, a mai spus Elisei.

În opinia sa, unul dintre vectorii principali de decarbonare este mutarea traficului greu de pe șosele în zona de transport feroviar, dar și aici energia suplimentară consumată ar trebui să vină din surse regenerabile.

„Trebuie să dezvoltăm mijloacele de transport pe energie sau hidrogen. Dar avem o problemă structurală legată de faptul că parcul auto al României este de 16 ani, în prima parte a anului au mai intrat 200.000 de mașini second hand și nici nu văd o scădere a consumului de carburanți. Politicile și măsurile trebuie să fie ambițioase și sprijinite. Este clar că ținta de 1 milion de mașini electrice în 2030 este minimă, stațiile de încărcare trebuie să ajungă la câteva sute de mii. Mai departe, pachetul vine cu o țintă obligatorie de hidrogen în transporturi, 2,6%, care înseamnă zeci de mii tone de hidrogen pe care trebuie să îl producem din energie verde.”

În acest context, planurile României trebuie aliniate la direcția UE, dar croite în funcție de resursele și nevoile locale.

„Toată linia doi din ministere trebuie să se pregătească foarte bine pentru că vor fi necesare monitorizări și reglementări foarte complexe. Nu trebuie să facem copy-paste,

ci să ne uităm la realitățile noastre și să adaptăm măsurile profilului local. Trebuie să gândim acest mix de măsuri în funcție de costuri, pornind de la resursele locale. Pachetul Fit for 55 este o deschidere pe masa CE, iar Comisia așteaptă niște puncte de vedere. Putem să mergem cu această abordare, că nu se poate, dar nu va ține, trebuie să mergem cu calcule de impact foarte clare.”

Mai mult, de data aceasta, Comisia a stabilit ținte intermediare.

“Pasul de creștere vizează anii 2022, 2025, 2027. Nu mai putem amâna niște lucruri pentru a ne apuca să facem ținta pentru 2030. Sunt consecințe pentru nerealizarea țăintelor intermediare. Pe lângă penalități, va fi și suspendarea liniilor de finanțare.”

Elisei mai spune că de partea mediului de business întrebarea este mereu aceeași și anume ce va face statul în acest context. Răspunsul privind politica României pe pachetul Fit for 55 ar trebui să vină până la finalul acestui an.

Sursa: <https://www.zf.ro/companii/zf-live>