

Concordia are un plan pentru viitorul transporturilor în România

14 iulie 2022



Dan Șucu - Președinte Confederația Patronală CONCORDIA

Avem o tradiție în a ne lăsa surprinși. Nepregătiți e cuvântul, de fapt. Nu noi, oamenii de afaceri, nu cetățenii, ci autoritățile. Iarna nu-i ca vara e o butadă care refuză să dispară în felul în care înțelegem să ne raportăm la viitor. **Nu ne mai permitem să trăim de pe azi pe mâine, dintr-o criză în alta, mereu surprinși și nepregătiți.** Nicio afacere nu ar supraviețui așa. Dacă nu comand vara ornamente de Crăciun, în vremea colindelor ridic din umeri în fața clienților. Dar ei au nevoie de lumină, nu de scuze.

Avem un plan, avem un program de guvernare. Avem o agendă. Toate se spun și se abandonează apoi de îndată ce cel care le-a propus ajunge la putere. E un lucru pe care noi, oamenii de afaceri nu îl putem face. Dacă anunț o ofertă, trebuie să o pot onora, pentru că altfel nimeni nu se va mai întoarce în magazinele noastre, în stațiile sau

reprezentanțele noastre. Dar e momentul să încetăm cu ritmul diferit și să mergem împreună pe același drum.

În contextul tendințelor europene de reducere a poluării, este necesar ca România să stabilească un plan cuprinzător și sustenabil pentru tranziția către un sector al transporturilor verde, adaptat la specificul fiecărui mod de transport. Nu a făcut-o nimeni până acum, pentru că 2030 pare departe și avem mici focuri de stins și poduri de ținut în picioare. E modul în care putem pierde din nou bani și oportunități.

E vremea să avem un plan pentru viitor. Și facem noi primul pas. [Concordia](#), Confederația Patronală ce reunește 14 industrii și reprezintă 26% din PIB. [Studiul privind Viitorul Transporturilor](#), realizat de Deloitte pentru Concordia, reprezintă prima foaie de parcurs pentru a atinge țintele climatice pentru 2030. Avem nevoie de ea. Propunerea unui plan de acțiune cu politici și măsuri care să conducă la decarbonizarea transporturilor în România, asigurând în același timp o tranziție echitabilă din punct de vedere economic și social e o necesitate pentru toți.

Concordia vine cu primul plan la care au contribuit și care a aliniat toate sectoarele economice cheie pentru tranziția către un transport curat, de la producătorii și distribuitorii de energie, la producătorii de vehicule, transportatorii rutieri, feroviari și navali. Ceea ce propune [Concordia](#) este discutat și agreat cu sectoarele economice cheie: producătorii și distribuitorii de energie, producătorii de mașini, transportatorii rutieri și feroviari.

România are nevoie de 73.000.000.000 de EURO pentru a finanța modernizarea întregii rețele de transporturi și aici nu vorbim de drumuri, ci de întregul ecosistem. O cheltuială și, în același timp o oportunitate pentru investiții. Uniunea Europeană ne pune la dispoziție fonduri nerambursabile dedicate proiectelor de infrastructură și pe cele din Mecanismul de Redresare și Reziliență, sume pe care trebuie să le atragem pentru investiții, care să susțină tranziția către un transport curat, dar este nevoie și de alocări suplimentare din bugetul de stat și de surse noi de venituri care să vină în completarea celor deja existente.

Trebuie să stabilim cum facem asta, mediul privat și politicieni. Acum, căci în câțiva ani va fi prea târziu și rămânem codași, încercând să astupăm o groapă sau două, când putem avea drumul construit. Trebuie să dezvoltăm un cadru fiscal și de reglementare stabil și coerent, să elaborăm politicile și măsurile legate de utilizarea combustibililor, dezvoltarea infrastructurii pe toate segmentele de transport și pentru toți combustibilii alternativi care pot contribui la reducerea emisiilor, stimulente financiare și fiscale sau eventuale restricții în așa fel încât să se completeze reciproc, nu să se bată cap în cap, așa cum s-ar putea întâmpla dacă ne apucăm de treabă în 2029. Noi în mediul privat știm ce avem de făcut. [Am schițat planul](#). **Drumul îl facem împreună.**

Transport rutier

Cum este

- În decembrie 2021, existau 747 puncte de încărcare normale și cu putere ridicată.
- Numărul vehiculelor electrice și hibrid s-a dublat în 2021 față de 2020.
- 77% din volumele totale de mărfuri erau transportate în rețeaua rutieră în 2020.

Ce trebuie făcut?

- Trebuie implementate zonele cu emisii scăzute în orașe și restricționat accesul vehiculelor Euro 3 și 4
- Trebuie stimulată dezvoltarea infrastructurii de încărcare electrică – publică și privată
- Trebuie extinse programele Rabla și Rabla Plus la vehiculele comerciale, în special stimularea achiziționării de vehicule compatibile cu GNC/GNL
- Vehiculele care folosesc GNC și GNL trebuie incluse în programul de reducere a gazelor cu efect de seră în transporturi
- În scenariul Fit for 55 sunt necesare investiții suplimentare de 220 milioane de EUR pentru stații și puncte de încărcare cu hidrogen, GNC și GNL, accesibile publicului, care să încurajeze decarbonizarea transportului greu și, prin urmare, reducerea emisiilor în acest segment.

Transport feroviar

Cum este

- 70% din locomotive și automotoare învechite, 36% din vagoanele de marfă și 23% din vagoanele de pasageri au depășit durata normată de amortizare
- DOAR 1,4% din vagoanele de marfă sunt capabile de transport multi-modal
- Doar 37% din rețeaua feroviară este electrificată (4034 km) și doar 33% din locomotive și vagoane sunt electrice.

Ce trebuie făcut?

- Investițiile în electrificarea liniilor feroviare trebuie să reprezinte o prioritate. În cazul în care electrificarea nu este rentabilă, trebuie investit în utilizarea trenurilor cu baterii sau pile de combustie pe bază de hidrogen.
- Ministerul Transporturilor trebuie să implementeze politici fără discriminare între transportul rutier și feroviar.

- Tranziția modală de la transportul rutier de marfă la transportul feroviar și pe căile navigabile interne din scenariul Fit for 55 va genera o reducere de 10% a emisiilor vehiculelor grele în 2030.

Transport naval

Cum este

- Principalele mărfuri transportate pe căile navigabile interne în 2020 sunt minereurile, produsele agricole și produsele chimice

Ce trebuie făcut?

- Sunt necesare investiții în îmbunătățirea infrastructurii de navigație pe sectorul România- Bulgaria.
- Dezvoltarea a două terminale GNL în portul Galați și portul Constanța pentru distribuție: unități de stocare și capacitate de ”buncăraj” de GNL pentru ambarcațiunile maritime și cele care circulă pe căile navigabile interne
- Implementarea unui cadru de reglementare pentru alimentarea vehiculelor și ambarcațiunilor care utilizează GNL în condiții sigure și ecologice
- Subvenționarea taxelor portuare percepute pentru acostarea navelor propulsate cu GNC sau GNL, biometan, hidrogen sau electricitate;

Combustibili

- Este necesară o promovare la scară largă a combustibililor cu emisii reduse – acest pilon are potențialul de a reduce emisiile cu 40% până în 2050. Combustibilii alternativi incluși sunt biocombustibilii, electricitatea, GPL, GNC, GNL și H2.
- Stimularea infrastructurii de alimentare cu GNC și GNL prin granturi și subvenții
- Introducerea unui cadru de impozitare mai favorabil pentru combustibilii de tranziție cu emisii scăzute de carbon (GNC, GNL) și biocarburanți (biometan, bioetanol)
- Revizuirea, completarea și simplificarea cadrului de reglementare pentru autorizarea stațiilor de alimentare cu GPL și GNC, pentru a asigura standarde adecvate de protecție a mediului și monitorizarea cantităților de GPL livrate în zonele urbane.
- Actualizarea Codului Administrativ pentru a permite primăriilor să închirieze suprafețe operatorilor care doresc să dezvolte infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice;
- Instrumente financiare pentru persoanele juridice care intenționează să dezvolte tehnologii și facilități pentru producerea de biocombustibil (și biometan) din deșeuri și materii prime nealimentare și nefurajere.