



Studiu: Transportatorii sunt restanțieri la realizarea obiectivului climatic

Tara noastră a făcut eforturi pentru decarbonizarea sectorului transporturilor, însă investițiile actuale și politicile sunt limitate, iar sectorul nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050, se arată în Raportul de Țară privind Clima și Dezvoltarea pentru România al Băncii Mondiale. Conform raportului, România a inițiat deja eforturi de decarbonizare a sectorului transporturilor, dar încă mai sunt multe de făcut: "Printre inițiativele de la nivel central se numără subvențiile pentru achiziționarea de vehicule electrice și hibride noi (de exemplu programul Rabla Plus) și taxe de mediu. Cu toate acestea, investițiile actuale și politi-

cile din România sunt limitate, iar sectorul nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050. În special, sistemul de transport din România se bazează din ce în ce mai mult pe mașini private și pe camioane, în timp ce utilizarea transportului feroviar a scăzut constant, în ciuda țintelor stabilite în Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă (SMSI)". Potrivit sursei citate, deși emisiile totale de gaze cu efect de seră (GES) au scăzut în România în ultimii ani, emisiile din transporturi au crescut. În 2019, emisiile din transporturi erau cu 50% mai mari decât în 2005 și reprezentau 17% din emisiile totale de GES ale României, transportul rutier acoperind 96% din emisiile sectorului.

Autorii raportului explică: "Creșterea la nivelul transportului rutier, care probabil că va continua, a determinat creșterea emisiilor în sectorul transporturilor. Din 2009 până în 2019, transportul de călători în total a crescut cu 39%, iar transportul de mărfuri a crescut cu 24%. În special, în 2019, transportul cu mașina sau cu autocarul a reprezentat 95% din km-călător, iar transportul cu camionul a reprezentat 70% din tonele-km. Mai mult, flota României de autovehicule ușoare și grele este cu aproximativ 40% mai veche decât media UE. În ciuda populației în scădere, stocul de vehicule va continua să crească, rata deținerii de automobile se preconizează că va crește de la nivelul

său actual de 400 de mașini/1.000 de locuitori, care încă se situează sub media din UE (560 mașini/1000 locuitori). În plus, transportul rutier de mărfuri este proiectat să crească rapid, dublându-se în materie de tone-km până în 2050". În opinia acestora, o strategie cuprinzătoare de decarbonizare conform principiilor "Evită-Schimbă-Îmbunătățește" ar putea reduce emisiile asociate cu transporturile cu până la 90%. Acesta ar presupune evitarea călătoriilor care nu sunt necesare, în special a călătoriilor motorizate, fără a limita accesul la bunuri și servicii, schimbarea cu trecerea la moduri mai sustenabile de deplasare,

(continuare în pagina 63)

(urmare din pagina 62)

cum ar fi mobilitatea activă, transportul public și transportul intermodal de mărfuri și îmbunătățirea tehnologiei vehiculelor pentru a obține câștiguri în materie de economie de combustibil și, până la urmă, emisii zero.

Strategiile de "Evitare" în cazul transportului de călători ar trebui să se concentreze pe crearea unor evoluții orientate pe tranzit. Acestea ar trebui să permită un acces mai mare la servicii în comunități compacte, cu utilizare mixtă, în combinație cu accesul la distanță, facilitat de tehnologie, la locul de muncă și la servicii, acestea putând limita nevoia de deplasări lungi, dar și nevoia de navetă zilnică. În ceea ce privește transportul de mărfuri, centrele de consolidare, digitalizarea logisticii, partajarea de active și utilizarea de vehicule de capacitate mare ar putea reduce distanța medie parcursă pe uni-

tate de mărfuri. "Astfel de măsuri ar putea să conducă singure la o reducere cu 10% a emisiilor de GES din transport", punctează raportul.

În cazul transportului de călători, mobilitatea activă și transportul public ar trebui prioritizate, în special în zonele urbane. Stimularea trecerii modale de la mașini va necesita o serie de politici, printre care: spațiu dedicat pentru vehiculele de transport public; strategii de parcare și managementul accesului inclusiv instrumente de stabilire a prețurilor); îmbunătățirea integrării, fiabilității și acoperirii serviciilor de transport public; investirea în infrastructură de ciclism extinsă, sigură, atractivă și coezivă.

În ceea ce privește transportul non-urban, ar trebui explorată dezvoltarea de căi ferate de mare viteză (HSR), care încă nu există în țară. Comisia Europeană a făcut o propunere în 2021 de revizuire a regulamentului TEN-Tx, care includea construc-

rea unei HSR între Constanța și granița cu Ungaria (la Oradea), ca parte dintr-o strategie mai amplă de aliniere cu ținta UE de triplare a traficului pe HSR până în 2050, astfel cum este stabilită în SMSI a UE. Raportul semnaleză: "Ar trebui urmărită o schimbare modală semnificativă de la transportul rutier la transportul feroviar de mărfuri, ceea ce ar necesita o accelerare a investițiilor pentru reînnoirea infrastructurii și îmbunătățirea performanței sectorului. În PNRR al României este stabilită o țintă de trecere a 10% din traficul rutier de mărfuri pe calea ferată până în 2026, însă ar trebui să se urmărească eforturi mai mari pe termen mai lung, vizând o schimbare de până la 25% până în 2050 (în comparație cu scenariul privind Practica Curentă/Business as Usual). Această schimbare ar avea ca rezultat volume pe care sistemul feroviar românesc s-a dovedit deja capabil să le transporte în trecut, lucru care, sin-

gur, ar reduce GES cu 14% în comparație cu scenariul privind Practica Curentă/Business as Usual până în 2050". Pentru aceasta, menționează sursa citată, va fi nevoie de eforturi semnificative de investiții pentru a rezolva întârzierile în reabilitare, deoarece peste 60% din rețeaua de cale ferată ar fi trebuit să fie reînnoită până în 2020, lucru care blochează vitezele comerciale și fiabilitatea. Inversarea tendințelor de scădere a procentelor modale din ultimele decenii va necesita o creștere a capacității instituționale de a absorbi fondurile disponibile, dar și de a prioritiza și de a executa corepunzător investiții care se reflectă cu adevărat în îmbunătățirea performanței. De asemenea, intervențiile ar trebui să urmărească o consolidare a transportului intermodal, prin tranziții intermodale fără întreruperi și eficiente (de exemplu transportul

(continuare în pagina 64)



(urmare din pagina 63)

pe căi navigabile interioare). În ceea ce privește electrificarea vehiculelor de călători, raportul arată că este în curs, dar trebuie accelerată, cu implementarea unor măsuri țintite pentru piața de vehicule second-hand. Procentul ridicat de importuri de mașini second-hand și durata de viață mai lungă a vehiculelor în România ar putea întârzia semnificativ decarbonizarea sectorului, chiar dacă toate vehiculele de călători și furgonetele noi sunt cu emisii zero până în 2035, conform regulamentului UE adoptat recent. Autorii studiului recomandă: "România ar trebui să urmărească să ajungă ca 50% din noile înmatriculări de vehicule și furgonete de călători să fie cu emisii zero până în 2030 și 90% până în 2035 (inclusiv importurile de vehicule second-hand). Realizarea acestor obiective intermediare ar putea reduce emisiile TTW cu 29% în

2050 față de un scenariu privind Practica Curentă/Business as Usual cu un grad mai redus de adoptare a VE. Taxele pe carbon pentru combustibilii fosili pentru transportul rutier, cu măsuri compensatorii adecvate, ar putea accelera această tranziție". Printre alte acțiuni suplimentare recomandate se numără taxarea diferită a vehiculelor în funcție de emisiile de CO₂, vizând și importurile de second-hand. Subvențiile actuale furnizate prin Programul Rabla Plus sunt doar pentru vehicule noi, care reprezintă mai puțin de o treime din piață și tind să fie cumpărate mai degrabă de segmentele de populație cu venituri mai mari. Alternativ, o taxare diferențiată a vehiculelor în funcție de emisiile de CO₂, proiectată cu atenție, sau alte cotizații ar putea fi mai sustenabile din punct de vedere fiscal pe termen lung, dar și mai echitabile din punct de vedere social și ar putea avea un impact mai mare dacă sunt aplicate și la

vehiculele second-hand importate. O altă recomandare vizează implementarea de măsuri de reglementare și stimulente pentru electrificarea flotelor cu grad mare de utilizare (publice și private), care au cele mai mari avantaje ca urmare a costurilor operaționale reduse ale VE (vehiculele electrice). Electrificarea timpurie a flotelor poate să crească și disponibilitatea de VE mai ieftine ulterior pe piața internă de vehicule second-hand.

"Decarbonizarea sectorului de transport cu camioanele este crucială, deoarece probabil că acesta va păstra cea mai mare cota de transport intern de mărfuri, chiar și în condițiile unei treceri semnificative la transportul feroviar. Deși îmbunătățirile în materie de eficiență la nivel de combustibil vor contribui la realizarea obiectivului, reducerea de emisii necesară pentru îndeplinirea obiectivului climatic va necesita adoptarea progresivă a camioanelor cu emisii zero (ZET). Ajungerea la situa-

ția în care 70% din înmatriculările noi de camioane sunt ZET până în 2035 (inclusiv importurile second-hand) cu accelerarea ulterioară a reînnoirii flotelor ar putea reduce emisiile de GES TTW în sectorul transporturilor cu 36% până în 2050 în comparație cu scenariul privind Practica Curentă/Business as Usual cu niveluri minime de penetrare a ZET", precizează raportul. Totodată, documentul semnalează că sprijinul financiar public pentru implementarea de infrastructură de încărcare accesibilă public ar trebui consolidat și extins până la atingerea unor niveluri mai ridicate de electrificare. Stimulentele fiscale, mecanismele de finanțare (cu surse de finanțare identificate corespunzător) și parteneriatele ar putea ajuta la o mai bună prezentare a cazului pentru a atrage investiții din sectorul privat și a asigura o creștere rapidă a infrastructurii de încărcare.

