

Raport BM: Sectorul transporturilor nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050

România a demarat eforturi pentru decarbonizarea sectorului transporturilor, însa investitiile actuale si politicile sunt limitate, iar sectorul nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050, se arata în Raportul de Țara privind Clima si Dezvoltarea pentru România al Grupului Banca Mondiala, lansat marti.

"România a initiat deja eforturi de decarbonizare a sectorului transporturilor, dar înca mai sunt multe de facut. Printre initiativele de la nivel central se numara subventiile pentru achizitionarea de vehicule electrice si hibride noi (de exemplu programul Rabla Plus) si taxe de mediu. Cu toate acestea, investitiile actuale si politicile din România sunt limitate, iar sectorul nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050. În special, sistemul de transport din România se bazeaza din ce în ce mai mult pe masini private si pe camioane, în timp ce utilizarea transportului feroviar a scazut constant, în ciuda tintelor stabilite în Strategia UE pentru o mobilitate sustenabila si inteligenta (SMSI)", se mentioneaza în raport.

Potrivit sursei citate, desi emisiile totale de gaze cu efect de sera (GES) au scazut în România în ultimii ani, emisiile din transporturi au crescut. În 2019, emisiile din transporturi erau cu 50% mai mari decât în 2005 si reprezentau 17% din emisiile totale de GES ale României, transportul rutier acoperind 96% din emisiile sectorului.

"Cresterea la nivelul transportului rutier, care probabil ca va continua, a determinat cresterea emisiilor în sectorul transporturilor. Din 2009 pâna în 2019, transportul de calatori în total a crescut cu 39%, iar transportul de marfuri a crescut cu 24%. În special, în 2019, transportul cu masina sau cu autocarul a reprezentat 95% din km-calator, iar transportul cu camionul a reprezentat 70% din tonele-km. Mai mult, flota României de autovehicule usoare si grele este cu aproximativ 40% mai veche decât media UE. În ciuda populatiei în scadere, stocul de vehicule va continua sa creasca, rata detinerii de automobile se preconizeaza ca va creste de la nivelul sau actual de 400 de masini/1.000 de locuitori, care înca se situeaza sub media din UE (560 masini/1000 locuitori). În plus, transportul rutier de marfuri este proiectat sa creasca rapid, dublându-se în materie de tone-km pâna în 2050", explica autorii raportului.

În opinia acestora, o strategie cuprinzatoare de decarbonizare conform principiilor "Evita-Schimba-Îmbunatateste" ar putea reduce emisiile asociate cu transporturile cu pâna la 90%. Acesta ar presupune evitarea calatoriilor care nu sunt necesare, în special a calatoriilor motorizate, fara a limita accesul la bunuri si servicii, schimbarea cu trecerea la moduri mai sustenabile de deplasare, cum ar fi mobilitatea activa, transportul public si transportul intermodal de marfuri si îmbunatatirea tehnologiei vehiculelor pentru a obtine câstiguri în materie de economie de combustibil si, pâna la urma, emisii zero.

Strategiile de "Evitare" în cazul transportului de calatori ar trebui sa se concentreze pe crearea unor evolutii orientate pe tranzit. Acestea ar trebui sa permita un acces mai mare la servicii în comunitati compacte, cu utilizare mixta, în combinatie cu accesul la distanta, facilitat de tehnologie, la locul de munca si la servicii, acestea putând limita nevoia de deplasari lungi, dar si nevoia de naveta zilnica. În ceea ce priveste transportul de marfuri, centrele de consolidare, digitalizarea logisticii, partajarea de active si utilizarea de vehicule de capacitate mare ar putea reduce distanta medie parcursa pe unitate de marfuri.

"Astfel de masuri ar putea sa conduca singure la o reducere cu 10% a emisiilor de GES din transport", puncteaza raportul.

În cazul transportului de calatori, mobilitatea activa si transportul public ar trebui prioritizate, în special în zonele urbane. Stimularea trecerii modale de la masini va necesita o serie de politici, printre care: spatiu dedicat pentru

vehiculele de transport public; strategii de parcare si managementul accesului inclusiv instrumente de stabilire a preturilor); îmbunatatirea integrării, fiabilitatii si acoperirii serviciilor de transport public; investirea în infrastructura de ciclism extinsa, sigura, atractiva si coeziva.

În ceea ce priveste transportul non-urban, ar trebui explorata dezvoltarea de cai ferate de mare viteza (HSR), care înca nu exista în tara. Comisia Europeana a facut o propunere în 2021 de revizuire a regulamentului TEN-Tx, care includea construirea unei HSR între Constanta si granita cu Ungaria (la Oradea), ca parte dintr-o strategie mai ampla de aliniere cu tinta UE de triplare a traficului pe HSR pâna în 2050, astfel cum este stabilita în SMSI a UE.

"Ar trebui urmarita o schimbare modala semnificativa de la transportul rutier la transportul feroviar de marfuri, ceea ce ar necesita o accelerare a investitiilor pentru reînnoirea infrastructurii si îmbunatatirea performantei sectorului. În PNRR al României este stabilita o tinta de trecere a 10% din traficul rutier de marfuri pe calea ferata pâna în 2026, însa ar trebui sa se urmareasca eforturi mai mari pe termen mai lung, vizând o schimbare de pâna la 25% pâna în 2050 (în comparatie cu scenariul privind Practica Curenta/Business as Usual). Aceasta schimbare ar avea ca rezultat volume pe care sistemul feroviar românesc s-a dovedit deja capabil sa le transporte în trecut, lucru care, singur, ar reduce GES cu 14% în comparatie cu scenariul privind Practica Curenta/Business as Usual pâna în 2050", semnaleaza raportul.

Pentru aceasta, mentioneaza sursa citata, va fi nevoie de eforturi semnificative de investitii pentru a rezolva întârzierile în reabilitare, deoarece peste 60% din reseaua de cale ferata ar fi trebuit sa fie reînnoita pâna în 2020, lucru care blocheaza vitezele comerciale si fiabilitatea. Inversarea tendintelor de scadere a procentelor modale din ultimele decenii va necesita o crestere a capacitatii institutionale de a absorbi fondurile disponibile, dar si de a prioritiza si de a executa corespunzator investitii care se reflecta cu adevarat în îmbunatatirea performantei.

De asemenea, interventiile ar trebui sa urmareasca o consolidare a transportului intermodal, prin tranzitii intermodale fara întreruperi si eficiente (de exemplu transportul pe cai navigabile interioare).

În ceea ce priveste electrificarea vehiculelor de calatori, raportul arata ca este în curs, dar trebuie accelerata, cu implementarea unor masuri tintite pentru piata de vehicule second-hand. Procentul ridicat de importuri de masini second-hand si durata de viata mai lunga a vehiculelor în România ar putea întârzia semnificativ decarbonizarea sectorului, chiar daca toate vehiculele de calatori si furgonetele noi sunt cu emisii zero pâna în 2035, conform regulamentului UE adoptat recent.

"România ar trebui sa urmareasca sa ajunga ca 50% din noile înmatriculari de vehicule si furgonete de calatori sa fie cu emisii zero pâna în 2030 si 90% pâna în 2035 (inclusiv importurile de vehicule second-hand). Realizarea acestor obiective intermediare ar putea reduce emisiile TTW cu 29% în 2050 fata de un scenariu privind Practica Curenta/Business as Usual cu un grad mai redus de adoptare a VE. Taxele pe carbon pentru combustibilii fosili pentru transportul rutier, cu masuri compensatorii adecvate, ar putea accelera aceasta tranzitie", recomanda autorii studiului.

Printre alte actiuni suplimentare recomandate se numara taxarea diferita a vehiculelor în functie de emisiile de CO₂, vizând si importurile de second-hand. Subventiile actuale furnizate prin Programul Rabla Plus sunt doar pentru vehicule noi, care reprezinta mai putin de o treime din piata si tind sa fie cumparate mai degraba de segmentele de populatie cu venituri mai mari. Alternativ, o taxare diferentiata a vehiculelor în functie de emisiile de CO₂, proiectata cu atentie, sau alte cotizatii ar putea fi mai sustenabile din punct de vedere fiscal pe termen lung, dar si mai echitabile din punct de vedere social si ar putea avea un impact mai mare daca sunt aplicate si la vehiculele second-hand importate.

O alta recomandare vizeaza implementarea de masuri de reglementare si stimulente pentru electrificarea flotelor cu grad mare de utilizare (publice si private), care au cele mai mari avantaje ca urmare a costurilor operationale

reduse ale VE (vehicule electrice). Electrificarea timpurie a flotelor poate sa creasca si disponibilitatea de VE mai ieftine ulterior pe piata interna de vehicule second-hand.

"Decarbonizarea sectorului de transport cu camioanele este cruciala, deoarece probabil ca acesta va pastra cea mai mare cota de transport intern de marfuri, chiar si în conditiile unei treceri semnificative la transportul feroviar. Desi îmbunatatirile în materie de eficienta la nivel de combustibil vor contribui la realizarea obiectivului, reducerea de emisii necesara pentru îndeplinirea obiectivului climatic va necesita adoptarea progresiva a camioanelor cu emisii zero (ZET). Ajungerea la situatia în care 70% din înmatricularile noi de camioane sunt ZET pâna în 2035 (inclusiv importurile second-hand) cu accelerarea ulterioara a reînnoirii flotelor ar putea reduce emisiile de GES TTW în sectorul transporturilor cu 36% pâna în 2050 în comparatie cu scenariul privind Practica Curenta/Business as Usual cu niveluri minime de penetrare a ZET", precizeaza raportul.

Totodata, documentul semnaleaza ca sprijinul financiar public pentru implementarea de infrastructura de încarcare accesibila public ar trebui consolidat si extins pâna la atingerea unor niveluri mai ridicate de electrificare. Stimulentele fiscale, mecanismele de finantare (cu surse de finantare identificate corespunzator) si parteneriatele ar putea ajuta la o mai buna prezentare a cazului pentru a atrage investitii din sectorul privat si a asigura o crestere rapida a infrastructurii de încarcare.

"Pentru reusita decarbonizarii va fi nevoie sa se schimbe modul în care sunt colectate venituri de la utilizatorii de transport. Trecerea la vehiculele electrice va duce la o reducere semnificativa a veniturilor din taxa pe combustibili si vor fi necesare mecanisme alternative de finantare, de exemplu taxe pe baza de distanta. Aceste taxe ar putea ajuta la internalizarea anumitor externalitati din transport, în afara de emisii, si ar putea sprijini si o tranzitie justa si incluziva", puncteaza expertii BM.