

Dezvoltarea unei strategii nationale pentru lantul valoric al hidrogenului ecologic, solutie pentru un transport sustenabil (studiu)

Dezvoltarea unei strategii nationale pentru lantul valoric al hidrogenului ecologic, pornind de la centrele de productie si construind infrastructura de alimentare în jurul acestora, în scopul accesului facil al publicului la alimentarea cu hidrogen, reprezinta una dintre propunerile pentru ca România sa-si poata atinge tintele de decarbonizare.

Propunerea este inclusa în Studiul privind Viitorul Transportului, realizat de Confederatia Patronala Concordia, cu ajutorul Deloitte.

"În contextul european al tendintelor de decarbonizare, exista necesitatea de a stabili un cuprinzator plan durabil pentru trecerea la verde a sectorului transporturilor, adaptat la specificul fiecaruia mod de transport. Confederatia Patronala Concordia a realizat, cu ajutorul Deloitte, Studiul privind Viitorul Transportului, care reprezinta o prima foaie de parcurs pentru a ne atinge tintele, în contextul tendintelor europene de decarbonare, al obiectivelor Planului National în domeniul Energiei si Schimbarilor Climatice si al obiectivelor pachetului Fit for 55. Studiul Concordia are în vedere doua scenarii pentru sectorul transporturilor din România: unul bazat pe situatia actuala si pe politicile existente ("As-Is") si unul cu masuri intensificate de reducere a gazelor cu efect de sera pentru atingerea tintelor stabilite pentru 2030 (18% surse de energie regenerabila în transport - RES-T)", se arata într-un comunicat al Asociatiei Energie Inteligenta, transmis luni AGERPRES.

În acest studiu sunt incluse 40 de propuneri de politici publice necesare pentru ca România sa-si poata atinge tintele.

Astfel, una dintre propuneri vizeaza utilizarea unei metode mai cuprinzatoare pentru evaluarea impactului CO2 asupra combustibililor: de la sonda la roata, în conditiile în care, potrivit autorilor studiului, masurarea doar la teava de esapament (de la rezervor la roata) denatureaza actiunea politicii de reducere a CO2 în transportul rutier comercial.

O alta propunere cuprinsa în Planul se masuri se refera la introducerea unui cadru de impozitare mai favorabil pentru combustibilii de tranzitie cu emisii scazute de carbon (GNC, GNL) si biocarburanti (biometan, bioetanol) pentru ca respectivii combustibili proveniti din energie regenerabila sa fie mai viabili din punct de vedere economic. În cazul H2, este necesar mai întâi un cadru de reglementare, subliniaza documentul citat.

Dezvoltarea a doua terminale GNL în portul Galati si portul Constanta pentru distributie, stimularea dezvoltarii infrastructurii de alimentare cu GNC si GNL prin grant-uri si subventii si stabilirea unor instrumente financiare disponibile persoanelor juridice care intentioneaza sa dezvolte tehnologii si facilitati pentru producerea de biocombustibili (si biometan) din deseuri si materii prime nealimentare si nefurajere sunt alte propuneri avansate în studiul privind viitorul transporturilor.

Autorii avanseaza, de asemenea, ideea acordarii de "ajutoare de stat" pe baza de subventii catre operatorii de transport de marfa feroviar, proprietarii de vagoane specializate si de material rulant care pot fi modernizate, pentru acoperirea diferentei de costuri dintre transportul rutier si cel inter-modal (realizat în sistemul RO-LA) prin fonduri de compensare anuale de la bugetul de stat.

Alte sugestii se refera la acordarea unui bonus de greutate pentru vehiculele comerciale usoare alimentate cu combustibili alternativi de pâna la 4,2 tone GWV, cu permis de conducere B, restrictionarea înmatricularilor de noi vehicule conventionale, cu combustie interna, începând cu anul 2030, implementarea rovinietei pe baza de distanta

pentru vehiculele grele de marfa si restrictionarea înmatricularilor de vehicule noi

Totodata, în planul de masuri realizat de Concordia si Deloitte sunt mentionate si restrictii urbane privind accesul vehiculelor (UVAR), favorizând autobuzele si autocarele în detrimentul autoturismelor, cresterea numarului de locuri de parcare rezervate vehiculelor destinate serviciilor de taxi si/sau "car sharing" care utilizeaza combustibili alternativi si asigurarea accesului acestora la punctele de încarcare împreuna cu reducerea taxei anuale, a taxei de înmatriculare si a taxei ITP pentru vehiculele care utilizeaza combustibili alternativi (inclusiv GNC / GNL) si continuarea parcarii gratuite pentru vehiculele pe baza de combustibili alternativi.

Autorii propun extinderea programelor Rabla si Rabla Plus la vehiculele comerciale, promovând, de asemenea, achizitionarea de vehicule compatibile cu GNC / GNL, în conformitate cu stimulentele pentru reînnoirea parcului auto si casarea vehiculelor vechi/poluante, o impozitare redusa aplicabila proprietarilor de flote BEV si scaderea sau plafonarea taxelor pe biletele de autobuz si autocar.

Alte solutii pentru un transport sustenabil în România ar fi dezvoltarea retelei de piste pentru biciclete (>1000 km) (si spatii de depozitare) în orase si asigurarea legaturilor cu zonele metropolitane dar si implementarea conceptului de tren urban în marile orase, în special legând orasul Bucuresti cu zonele sale limitrofe.

"Accelerarea dezvoltarii infrastructurii de navigatie si îmbunatatirea coridorului de pe Dunare dintre România si Bulgaria, în vederea stimulării unui transport de marfa sustenabil, subventionarea taxelor portuare percepute pentru acostarea navelor propulsate cu GNC sau GNL, biometan, hidrogen sau electricitate; sprijinirea achizitionarii unor noi ambarcatiuni alimentate cu biocombustibili lichizi, GNC sau GNL, biometan, hidrogen sau electricitate; implementarea programului RefuelEU Aviation - stimularea ofertei si cererii locale de combustibil sustenabil pentru aviatie în vederea obtinerii unei ponderi de 2% din consumul total de combustibil pentru aviatie pâna în 2025, 5% pâna în 2030, 32% pâna în 2040 si 75% pâna în 2050 - conform pachetului Fit For 55", sunt alte câteva propuneri incluse în studiul privind Viitorul transportului în România.