

Viitorul transporturilor

Un buletin informativ dezvoltat de Concordia

Rezumat

- Politică
- Inovații tehnologice
- Afaceri
- Studii și rapoarte
- Fapte și cifre

Politică

Parlamentul European votează pentru creșterea obiectivului de reducere a emisiilor de GES.

Deputații europeni au votat în favoarea **reducerii cu 60% a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030**, un obiectiv mai ambițios decât obiectivul actual de 40% și propunerea Comisiei Europene de 55%. Creșterea poate provoca fricțiuni în timpul viitoarelor negocieri cu Consiliul, deoarece statele membre nu sunt pe deplin de acord cu privire la sprijinul acesteia.

Pachetul privind legislația climatică votat de Parlament solicită, de asemenea, un potențial obiectiv obligatoriu din punct de vedere juridic în 2040, făcând neutralitatea climatică obligatorie la nivel național și eliminând treptat toate subvențiile directe și indirecte la combustibilii fosili la nivel național și UE până la 31 decembrie 2025

Puteți citi mai multe despre creșterea țintei și implicațiile acesteia [aici](#).

Între timp, liderii europeni **au amânat adoptarea unei poziții comune** cu privire la obiectivele climatice sporite propuse de Comisia Europeană (55%) și Parlamentul European (60%) pentru reuniunea din decembrie a Consiliului European. Între timp, ei au solicitat Comisiei să organizeze o consultare aprofundată cu statele membre cu privire la situațiile lor specifice și la impactul pe care tranziția l-ar putea avea asupra fiecăreia dintre ele.

Citiți [aici](#) concluziile complete ale reuniunii Consiliului European.

O facilitate ecologica de recuperare și reziliență

Comisia de mediu a Parlamentului European (ENVI) a votat **în favoarea creșterii cheltuielilor ecologice în cadrul mecanismului de recuperare și reziliență** până la 47%, în comparație cu 37% propuse de Comisia Europeană. Mai mult, deputații europeni au solicitat excluderea de la finanțare a tuturor proiectelor legate de combustibili fosili.

Cele două comisii de conducere ale Parlamentului European, pentru afaceri economice și bugetare, vor vota asupra propunerii la începutul lunii noiembrie, cu un vot final așteptat în plenul de la jumătatea lunii noiembrie. Negocierile cu Consiliul UE vor urma după votul în plen.

Citiți mai multe [aici](#).

[Aici](#) puteți citi modificările ENVI la regulamentul Comisiei.

Piața UE a carbonului va trece la a patra treaptă din 2021

Sistemul UE de comercializare a cotelor de emisii (ETS) va trece în **faza a 4-a post-2020**, ceea ce înseamnă o alocare gratuită mai direcționată pentru sectoarele industriale și o potențială expansiune a pieței pentru a acoperi noi sectoare, cum ar fi transportul maritim. Numărul sectoarelor din așa-numita listă a relocării emisiilor de carbon a fost redus de la aproximativ 180 în perioada 2015-2020 la aproximativ 60 de sectoare în perioada 2021-2030. Dacă propunerea Comisiei de a crește obiectivul de reducere a emisiilor la 55% până în 2030 va fi adoptată, oferta EU ETS va scădea, ducând astfel la creșterea prețurilor la carbon.

Citiți mai multe [aici](#).

Comisia Europeană nemulțumită de obiectivele României

România ar trebui **să-și accelereze tranziția energetică** și să își mărească obiectivul în materie de energie regenerabilă pentru 2030 **la 34%** față de 30,7% propus, spune evaluarea Comisiei Europene a planului național final privind energia și clima din România. Documentul atinge, de asemenea, obiectivele stabilite pentru emisiile de gaze cu efect de seră care nu sunt ETS, eficiența energetică și securitatea energetică.

Cititi mai multe [aici](#).

Franta: Nu mai există garanții la export pentru industria de petrol și gaze

În 2020, Franța a **oprit garanțiile la export** pentru proiectele în care erau implicate fracking-ul și arderile și a oprit sprijinul financiar pentru dezvoltarea cărbunelui. Acum guvernul vrea să extindă măsura la alte sectoare ale industriei. Într-o propunere adresată Parlamentului, ministrul francez al economiei a spus că garanțiile vor fi puse la punct și de la:

- 2021 pentru proiecte care implică uleiuri grele, șisturi și nisipuri bituminoase;
- 2025 pentru explorarea și dezvoltarea de noi zăcăminte petroliere;
- 2035 pentru explorarea și dezvoltarea de noi zăcăminte de gaz.

Citiți mai multe [aici](#).

SUA: tarifarea congestionării în marile orașe

New York îi va taxa pe șoferi să intre în cele mai aglomerate cartiere din Manhattan ca o modalitate de a strânge bani pentru transportul public și de a convinge oamenii să-și abandoneze mașinile. Se așteaptă ca taxele **să înceapă în 2021**. Alte orașe ar putea urma exemplul, Los Angeles și San Francisco efectuând deja studii pentru a pune bazele prețurilor pentru aglomerație, iar primarul din Seattle se îndreaptă spre stabilirea prețurilor în 2021.

Aceeași politică este deja în vigoare în mai multe [orașe din Europa](#) și Asia, cum ar fi Londra, Stockholm și Singapore.

Citiți mai multe [aici](#).

Angajament verde în afara Europei

Mai multe țări din afara Uniunii Europene s-au angajat să devină neutre din punct de vedere climatic, unele dintre ele fiind surprinzător. [China](#) a anunțat că liderii vor discuta includerea de noi măsuri de combatere a schimbărilor climatice în noul plan național de dezvoltare pe cinci ani. Președintele chinez Xi Jinping a anunțat în septembrie că **China va deveni neutră din punct de vedere climatic până în 2060**.

Primul Ministru indian Narendra Modi a anunțat că, deși țara va fi principalul motor al cererii globale de energie în anii următori, aceasta **își propune să-și reducă amprenta de carbon**. Pentru a atinge acest obiectiv, [India](#) urmează să crească cota de gaze naturale în mixul său energetic la 15% până în 2030, dublu față de actualul 6,2% și să crească producția de energie regenerabilă.

Pe urmele UE, [Japonia](#) își propune să devină **neutră din punct de vedere climatic până în 2050**, o schimbare majoră a poziției sale cu privire la schimbările climatice. Prim-ministrul Yoshihide Suga a subliniat că noile celule solare și reciclarea carbonului vor fi esențiale în acest proces, intensificând în același timp cercetarea și dezvoltarea în aceste zone și digitalizând societatea.

Consultări publice ale Comisiei Europene

- [Vehicule scoase din uz - revizuirea normelor UE \(foaie de parcurs\)](#) - termen: **19 noiembrie 2020**;
- [Sisteme inteligente de transport - revizuirea normelor UE \(foaie de parcurs\)](#) - termen: **19 noiembrie 2020**;
- [Emisiile de CO2 pentru autoturisme și autoutilitare - revizuirea standardelor de performanță \(foaie de parcurs\)](#) - termen limită: **26 noiembrie 2020**;
- [Schimbări climatice - actualizarea sistemului UE de comercializare a cotelor de emisii \(ETS\) \(foaie de parcurs\)](#) - termen: **26 noiembrie 2020**;
- [Obiective naționale de reducere a emisiilor \(Regulamentul de partajare a eforturilor\) - revizuire pe baza planului obiectivului climatic 2030 \(foaie de parcurs\)](#) - termen: **26 noiembrie 2020**;
- [Sistemul UE de comercializare a emisiilor - reguli actualizate pentru aviație](#) - termen: **14 ianuarie 2021**;

Inovații tehnologice

Misiunea camioanelor cu emisii zero

În ceea ce privește intervalul de timp, [Hyundai](#) pare să fie câștigătorul. La începutul lunii octombrie, compania a livrat primul lot al **camioanelor sale grele Hyundai Xcient** către companiile din Elveția. Vehiculele sunt alimentate cu **combustibil cu hidrogen**, realimentează în câteva minute și oferă distanțe de sute de kilometri.



Toyota și Daimler urmăresc foarte aproape. [Producătorul japonez](#) de vehicule a anunțat că merge mai departe cu planurile de a produce un camion cu celula de combustibil cu hidrogen cu emisii zero, împreună cu filiala camioanelor Hino. Un **prototip** urmează să sosească inițial în Japonia în **2021**. O stație de alimentare cu hidrogen pe scară largă este, de asemenea, în construcție la instalația Toyota din Portul Los Angeles. Cele două companii colaborează și la un camion electric cu celule de combustibil de 25 de tone pentru piața japoneză, care va intra în testare în prima jumătate a anului 2021.

În mod similar omologului asiatic, [Daimler](#) dezvoltă un camion electric cu o autonomie de până la **1000 km / alimentare**. **Mercedes-Benz GenH2** este un concept de camion conceput pentru curse lungi care va fi testat de clienți în **2023** și a fost prezentat de gigantul auto german în timpul unui eveniment de la Berlin. Între timp, Daimler a lansat și **Mercedes-Benz eActros LongHaul**, un camion alimentat cu baterii pentru traseele cu rază scurtă și medie. Vehiculul va parcurge aproximativ **500 km** între taxe, producția începând cu **2024**.

În septembrie, startup-ul în mișcare rapidă **Nikola** a anunțat că va începe să lucreze la prototipuri de [semi-camioane electrice](#), în parteneriat cu producătorul de echipamente pentru vehicule CNH Industrial. Scopul este de a începe testarea lor mai târziu în acest an, cu o potențială lansare comercială până în al patrulea trimestru al anului **2021**.

În timp ce compania intenționează să utilizeze baterii la început, s-a concentrat și asupra potențialului hidrogenului. Marea perspectivă a lui Nikola a fost că vehiculele alimentate cu hidrogen ar putea fi economice dacă aceeași companie care le-a construit a vândut și combustibilul pentru a le folosi, susținând într-o prezentare a investitorilor că ar putea produce **hidrogen verde cu 2,47 USD / kg**. Puteți citi mai multe despre modelul de afaceri și viziunile Nikola [în acest articol](#).

Hidrogen pentru a zbura

În septembrie, [Airbus](#) a lansat trei concepte de avioane comerciale cu emisii zero, care să funcționeze **pe hidrogen până în 2035**. Inginerii companiei vor începe să lucreze la programe demonstrative de hidrogen în lunile următoare pentru a testa tehnologiile de combustie a hidrogenului și a combustibilului cu hidrogen, cu scopul de a avea gata un prototip de aeronavă la scară până la sfârșitul anilor 2020.

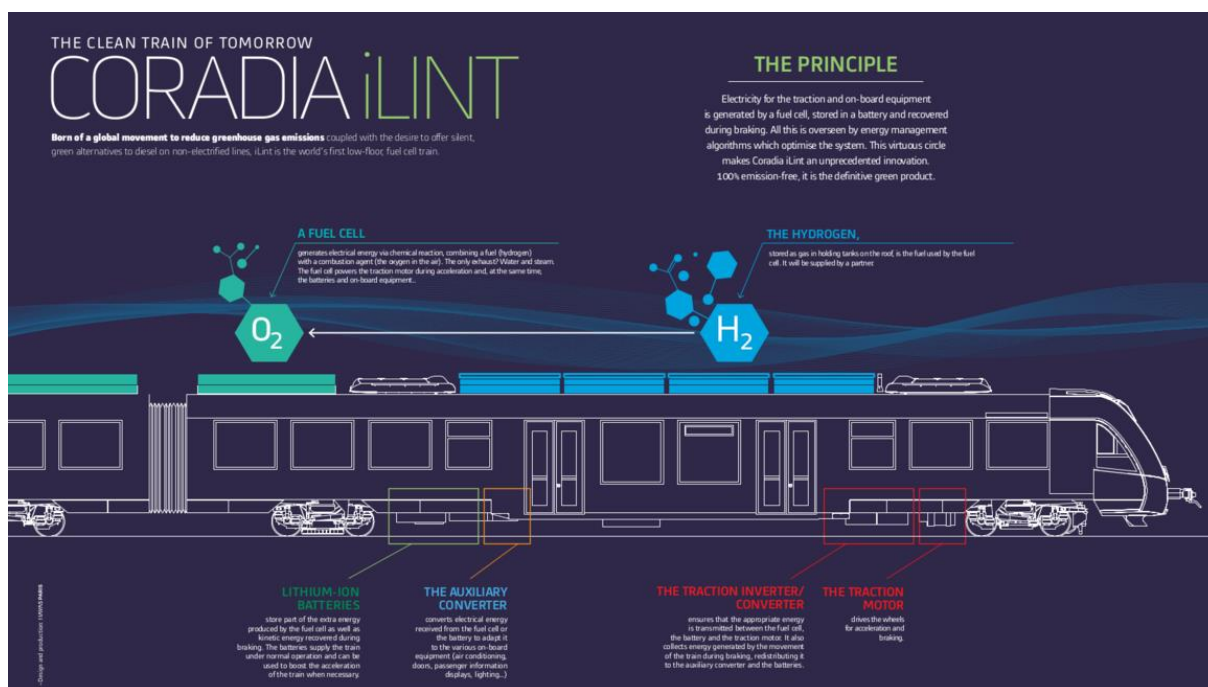
Aviația reprezintă 3% din emisiile totale de gaze cu efect de seră ale UE și mai mult de 2% din emisiile globale, potrivit Comisiei Europene.



Cea mai mare flotă de trenuri cu emisii zero din lume

Alstom ALSO.PA din Franța va livra [27 de trenuri cu celule de combustibil cu hidrogen](#) în parcul industrial Infracore Hoechst din regiunea Rin-Main la **mijlocul anului 2022**. Începând serviciile locale regulate până în acea iarnă, flota va înlocui motoarele diesel, trenurile având o **autonomie de 1000 km/alimentare**. Trenurile vor fi alimentate de o stație de alimentare lângă Frankfurt, în prezent în construcție, care va utiliza hidrogenul generat ca un produs secundar al fabricării produselor chimice.

Proiectul de 500 de milioane de euro este cofinanțat de statul Hesse și guvernul federal.



Cel mai mare sistem fotovoltaic de acoperiș din Europa

Audi și utilitatea germană E.ON au anunțat începerea operațiunilor pentru ceea ce se pretinde a fi cel [mai mare sistem fotovoltaic pe acoperiș din Europa](#). Proiectul, care este instalat pe acoperișurile a două centre logistice la fabrica maghiară **Audi din Győr**, constă din 35.000 de module solare, ocupă o suprafață de aproximativ 160.000 de metri pătrați și are o putere maximă de 12 MW.

Business

Mai puțin foraj, mai multa energie verde

[Giganții petroliferi europeni se îndreaptă din ce în ce mai mult către energia verde](#) și au început să semene mai mult cu companiile electrice. **Royal Dutch Shell** a câștigat un acord pentru construirea unui vast parc eolian în largul coastei Țărilor de Jos, în timp ce **Total** din Franța a fost de acord să facă mai multe investiții mari în energie solară în Spania și un parc eolian în largul Scoției. Total a cumpărat, de asemenea, o companie electrică și de gaze în Spania și se alătură **Shell** și **BP** în extinderea activității sale de încărcare a vehiculelor electrice.

Mai mult, companiile renunță la planuri de forare a mai multor fântâni pe măsură ce reduc restul bugetelor de capital. Shell a decis că va amâna noile câmpuri în Golful

Mexicului și în Marea Nordului, în timp ce BP a promis că nu va vâna petrol în nici o nouă țară.

Liderul britanic al petrolului și gazului se angajează **să reducă cu 40% producția sa de petrol și gaze** în următorul deceniu și să mărească investițiile în energie cu emisii reduse de carbon de 10 ori la **5 miliarde de dolari pe an până în 2030**. [Deja face pași în această direcție](#). BP a plătit 1,1 miliarde de dolari pentru participații la două parcuri eoliene offshore din SUA și a lansat un parteneriat cu compania norvegiană de energie pentru a urmări alte oportunități similare. Mai mult, compania a încheiat un parteneriat cu Microsoft pentru a furniza energie producătorului de software și a lucra la inițiative care să ajute orașele să reducă emisiile.

America își păstrează cursul

Spre deosebire de omologii lor europeni, [giganții petrolieri americani Chevron și Exxon Mobil](#) dublează petrolul și gazele naturale, în timp ce investesc „marunțiș” în eforturi inovatoare orientate către climă. În timp ce pretind că depun eforturi în decarbonizarea activelor și operațiunilor existente, cele două companii rămân precare să își asume un angajament serios în lupta împotriva schimbărilor climatice. Experții climatici spun că tehnologiile în care investesc Exxon și Chevron (fuziune, captare de alge și carbon) ar putea dura zeci de ani până la comercializare, făcând astfel eforturile companiilor de a aborda schimbările climatice discutabile.

Lobby pentru gaz

Cincizeci și șapte de lideri din industrie din întreaga Europă au semnat [o scrisoare](#) prin care solicită recunoașterea **rolului gazului** în procesul de decarbonizare și includerea acestuia în măsurile luate pentru a ajunge la neutralitatea climei până în 2050. Scrisoarea este adresată președintelui Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, Președintele EUCO, Charles Michel, și președinția germană a Consiliului UE. Vine în contextul discuțiilor dintre instituțiile UE și părțile interesate din Platforma privind finanțarea durabilă să adopte un act delegat care să clasifice investițiile durabile din punct de vedere ecologic.

Unele dintre solicitările liderilor din industrie sunt:

- Înlocuirea cărbunelui cu gaz natural în producerea energiei și încălzirea, acolo unde este posibil;
- Recunoașterea în mod egal a metodelor de dezvoltare a hidrogenului (din surse regenerabile, reformarea gazelor naturale cu CCUS și piroliza metanului);
- Eliminarea barierelor juridice și administrative în calea introducerii hidrogenului în rețeaua de gaz;
- Sprijinirea producătorilor europeni de electrolizere și a altor soluții de gaze regenerabile, cum ar fi biometanul.

OMV Petrom lansează primul card OMV Climate Neutral din România

Cardul oferă companiilor posibilitatea de a activa în acțiuni climatice și de a contribui la **compensarea emisiilor de carbon** rezultate din utilizarea combustibilului. Plătind un preț fix de 0,023 RON / litru pentru benzină și 0,027 RON / litru pentru motorină, clienții pot sprijini proiectele de compensare a carbonului din portofoliul ClimatePartner, un furnizor internațional de soluții pentru acțiune climatică corporativă și partenerul OMV Petrom în această inițiativă.

O afacere murdară

Guvernul francez i-a cerut lui Engie să întârzie semnarea unui potențial acord de 7 miliarde de dolari cu un compas de gaze naturale lichefiate din SUA din cauza îngrijorării că gazul său de șist din SUA era **prea murdar**.

Engie și Ministerul francez al Economiei, Finanțelor și Recuperării au refuzat să comenteze.

Exportatorii americani de gaze naturale sunt din ce în ce mai îngrijorați de faptul că restituirile de reglementare împinse de administrația Trump și eșecul general al industriei de a controla emisiile creează bariere în vânzarea produsului lor peste mări ca o alternativă mai curată la petrol sau cărbune.

Studii și rapoarte

„Potrivit pentru Net-Zero: 55 de misiuni tehnice pentru a accelera recuperarea Europei și a deschide calea către neutralitatea climatică”

Cercetările efectuate de Capgemini Invent își propun să ofere un ghid pentru factorii de decizie politică și investitori și identifică tehnologiile și proiectele pe care UE le-ar putea investi în utilizarea banilor din bugetul și fondul de recuperare pentru a ajuta economiile regiunii să revină din criza coronavirusului.

Se aprofundează în **cinci domenii economice cheie** și analizează cele mai promițătoare inovații tehnologice pentru fiecare dintre ele, care ar putea contribui în mod semnificativ la obiectivul de atingere a neutralității climatice.

Lista proiectelor pentru sectorul transporturilor include:

- Creșterea producției de **e-combustibil** verde **c-lichid** pentru transportul aerian și naval, pe distanțe lungi;
- Utilizați nave **alimentate cu amoniac** pentru transportul pe distanțe lungi;
- Dezvoltarea consumului de **hidrogen** pentru transportul rutier greu de marfă
- Tranziția trenurilor interurbane alimentate cu combustibili fosili, la **hidrogen**;
- Promovarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor private și publice pentru a facilita adoptarea e-mobilității pe distanțe scurte;
- Alimentați industria auto europeană cu baterii Li-Ion „**Made in Europe**”;
- Creați o **economie 100% circulară** a bateriei în Europa.

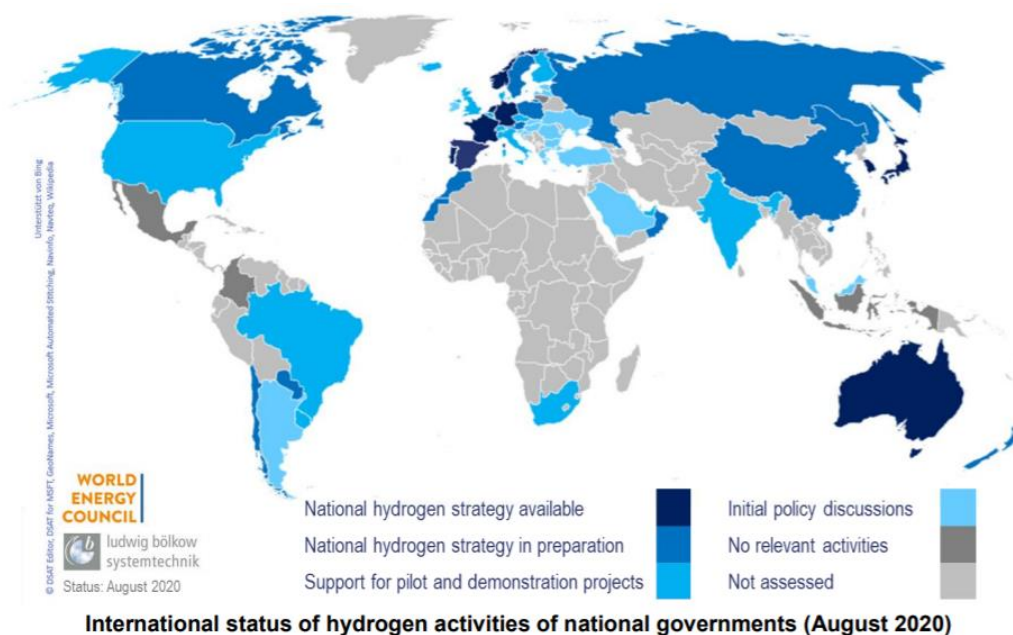


Strategii internaționale de hidrogen

Studiul comandat și elaborat în cooperare cu Consiliul Mondial al Energiei analizează **acțiunile guvernamentale pentru hidrogen** în 16 țări din întreaga lume și în Uniunea Europeană. Se concentrează pe obiectivele naționale, sectoarele și infrastructurile vizate, măsurile actuale de sprijin, cerințele privind hidrogenul utilizat și realizările de până acum.

Printre **politicile** necesare pentru atingerea obiectivelor strategice, raportul identifică:

- Cota sectorială bine concepută pentru materii prime și combustibili ecologici în industrie și transport;
- Sprijin specific pentru stabilirea lanțurilor de valoare cuprinzătoare;
- Scopul prețurilor la CO₂ la nivel global;
- Certificare hidrogenului verde;
- Dezvoltare cuprinzătoare a infrastructurii;
- Măsuri care susțin acceptarea publică.



Fapte și cifre

- Vehiculele electrice au reprezentat **8%** din vânzările de mașini din Europa în prima jumătate a anului 2020, punându-le pe drumul cel bun pentru a-și tripla cota de piață în acest an. Mașinile alimentate cu benzină sunt preferințele clienților (**52,66%**), iar motorina pe locul doi (**27,96%**). Mai multe detalii [aici](#).
- România se clasează pe **locul 3** în topul performanțelor mondiale în 2020 în ceea ce privește securitatea energetică, cu un scor de **74,5**. În ceea ce privește indicele global energetic Trilemma 2020, care ia în considerare patru criterii (securitatea energetică, echitatea energetică, durabilitatea mediului și contextul țării), România ocupă **25 din 108** țări, situându-se în **top 25%** în ceea ce privește performanța țării. Citiți raportul complet [aici](#).
- 75% din toate punctele de încărcare ECV din UE sunt situate în doar patru țări (Olanda, Germania, Franța și Marea Britanie).
- Există [137 de stații de alimentare cu hidrogen](#) în 12 state membre ale UE, dar 16 țări nu au deloc.
- În 2019, emisiile medii de CO₂ ale autoturismelor noi din România au fost de [124,3 g / km](#), media UE28 fiind de 123.
- România are [cele mai mari stimulente](#) de cumpărare ECV din Uniunea Europeană, cu până la 11.500 €.

Sursa: Confederatia CONCORDIA