

CRISTIAN PÂRVAN:

"Pentru dezvoltarea de proiecte smart city, ne trebuie în primul rând o politică în domeniu"

- "Ideea de smart city implică dezvoltarea de produse și servicii noi"
- "Automobilul electric va schimba complet modul de funcționare a societății"

Pentru dezvoltarea proiectelor de tip smart city, avem nevoie în primul rând de o politică în domeniu, este de părere Cristian Pârvan, președintele Patronatului Investitorilor Autohtoni din România (PIAROM), care ne-a spus, într-un interviu, că ideea de smart city implică atât dezvoltarea de produse noi, cât și implementarea unor noi servicii. Un exemplu în acest sens este automobilul electric, care, alături de inteligența artificială, în circa 10-15 ani va schimba complet modul de funcționare a societății, în opinia domnului Pârvan.



Reporter: Noua tendință, în statele dezvoltate, dar și în câteva orașe de la noi, este dezvoltarea orașelor inteligente. Cât de pregătite sunt companiile din țara noastră, cu precădere cele cu capital autohton, pentru implementarea proiectelor de smart city?

Cristian Pârvan: Dacă vorbim despre orașele românești, compa-

niilor le trebuie, în primul rând, o politică. Ca să dezvolte activitate în acest domeniu, trebuie să existe o politică în domeniu ce stimulează reducerea consumului de energie, creșterea eficienței energetice, care să finanțeze introducerea sistemelor ce asigură acest obiectiv. Este clar că datorită și bunăstării și schimbării economice ca structură,

consumul de energie se mută din partea industrială către populație și public. În aceste condiții, este evident că sistemele care au fost gândite pentru industrie trebuie să fie refăcute, dincolo de faptul că au o vechime, că s-au schimbat tehnologiile, că există utilaje mult mai performante, transformatoare de mare putere, echipament secun-

dar electrotehnic etc. Toate aceste aspecte sunt valabile și fără ideea de smart city, dar, cu atât mai mult, ideea de smart city implică dezvoltarea și de produse noi și de servicii noi. Care este beneficiul? Reducerea cererii de electricitate. Or, acest lucru are alte repercusiuni pe sistemul energetic.

Și aici putem lua ca exemplu rețeaua de alimentare a automobilelor electrice - problemă care, deja, în vest este parțial rezolvată. Noi propunem încă din 2008 o politică de dezvoltare, de către stat, a rețelei de alimentare pentru automobilele electrice. O avem? Ce ne facem dacă automobilul electric se dezvoltă - sub presiunea intereselor economice și a unor producători mondiali care au și o politică clară ce vor impune ca unul din zece automobile noi achiziționate să fie electric - și vom ajunge la niște producții care astăzi nici măcar nu ne gândim că se pot realiza, acest tip de automobile devenind extraordinar de ieftine?

Automobilul electric, alături de inteligența artificială, în circa 10-15 ani va schimba complet modul de funcționare a societății. Sunt rapoarte și evaluări care se fac acum și care arată ce înseamnă automobilul electric, care este mult mai compatibil cu inteligența artificială, conducând, împreună, către automobilul autonom și către transporturi autonome de mare tonaj. Această noutate afectează funcționarea societății în ansamblul ei, pentru că

(continuare în pagina 6)

"În schimb, politica noastră, a țării, doar declarativ o avem, și aceea doar fragmentat menționată, însă nu avem consecvent o linie de acțiune în care să spunem că în cinci sau zece ani noi avem câte 10 stații de încărcare mașini în fiecare localitate cu peste 10.000 de locuitori."





urmare din pagina 4

va antrena o anumită abordare și din partea firmelor de asigurări, și din partea pieței forței de muncă, de exemplu a șoferilor de tir, dar și a fiecărui cetățean care conduce, a cererii de mașini, a infrastructurii energetice etc. Oslo, de exemplu, își propune să elimine imediat, dintr-o anumită rază a centrului, o mașină pe benzină sau motorină. Iar acest program urmărește să crească progresiv, numărul de mașini scoase din circulație până când, în 2030, să fie eliminat complet accesul mașinilor pe benzină și motorină. Acest lucru va avea un impact major și evident în societate, pentru că presupune înlocuirea sistemelor pe benzină și motorină cu alte sisteme.

Reporter: Cât de capabili suntem noi să ne implicăm în astfel de proiecte, din punct de vedere al inteligenței soluțiilor?

Cristian Pârvan: În ceea ce privește inteligența unor soluții propuse, noi avem la Timișoara, la Cluj oameni care lucrează la baterii cu mare putere, la sisteme de inteligență artificială care se introduc în automobile etc. Însă, deocamdată, acestea se fac la inițiativa unor companii străine care au strategii

și politici. În schimb, politica noastră, a țării, doar declarativ o avem, și aceea doar fragmentat menționată, însă nu avem consecvent o linie de acțiune în care să spunem că în cinci sau zece ani noi avem câte 10 stații de încărcare mașini în fiecare localitate cu peste 10.000 de locuitori.

Reporter: Înțeleg că nu avem un cadru în baza căruia să existe o linie de acțiune...

Cristian Pârvan: Cadrul îl facem tot noi. De ce nu îl facem, pentru că, global vorbind, acesta pornește de la decidenții politici, care nu au numai sarcina să preia niște directive și să le transpună în legislația românească. Decidenții politici ar trebui să aibă o agendă în care să reglementeze lucruri de interes pentru România, acum, învățând, bineînțeles, din ceea ce au reglementat alții.

Reporter: Dar cât de pregătite și dispuse sunt companiile să investească în proiecte smart city, în speță în tehnologia pe care o impune intrarea pe piață a automobilului electric?

Cristian Pârvan: Anteprenorii români sunt mai slabi pregătiți în acest domeniu și este normal să fie așa, în primul rând ținând cont de distorsiunile din mediul economic,

în care anumite companii fac niște marje de profit nejustificat de mari, motivate de tot felul de condiții speciale, contracte speciale, încredințări speciale și așa mai departe. O companie care merge pe această linie și o politică ce îndeamnă companiile să meargă pe această direcție evident că nu este în favoarea adoptării unei linii economice reale și de perspectivă. Pentru că profitul imediat este mult mai important decât o gândire prospectivă. Dacă pot să obțin un contract să dezapezesc pe următorii cinci ani, ce rost are să îmi bat capul să fac altfel? Pe partea tehnică, având în vedere că mai avem doar nuclee de producători, ei nu pot să capete forță decât dacă-i aduc într-un proiect pe care, teoretic, îl afirmăm, dar pentru care nu avem niciun fel de elemente concrete că facem ceva. Acesta se cheamă înzestrarea armatei. Este un subiect foarte sensibil, în care este evident că România și-a pierdut aproape total capacitatea de a performa în acest domeniu și apelăm evident la achiziții străine. Este foarte bine și trebuie să cumpărăm echipamente moderne pentru armata română, dar, în același timp, ar trebui să facem mult mai mult ca să valorificăm nucleele de producători români pe

"Idea de smart city implică dezvoltarea și de produse noi și de servicii noi. Care este beneficiul? Reducerea cererii de electricitate. Or, acest lucru are alte repercusiuni pe sistemul energetic".

care să îi impunem, să-i sprijinim și să îi includem în lanțurile de producție ale marilor producători internaționali de armament. Pentru că noi suntem obligați să constatăm că, în timp ce nouă ni s-a spus că nu trebuie să mai producem armament, deocamdată se produce armament în lume.

Toate aceste aspecte prezentate mai sus ne fac să ne dăm seama că ne aflăm într-o situație mult mai gravă decât cea de dinaintea crizei din 2008, având de rezolvat o serie de probleme de fond.

Reporter: Vă mulțumesc!