

ÎNAINTE DE REALIZAREA UNUI PROGRAM NAȚIONAL PENTRU AUTOMOBILUL ELECTRIC

## "Trebuie să ne concentrăm pe mobilitatea urbană"

(Interviu cu Ovidiu Demetrescu, expert în energie)

*O strategie națională în care să punem accentul pe electromobilitate nu avem, la acest moment, ne-a spus expertul în energie Ovidiu Demetrescu. Domnia sa este de părere că, înainte de realizarea unui program național pentru automobilul electric, trebuie să ne focusăm pe mobilitatea urbană. Ovidiu Demetrescu ne-a explicat, într-un interviu: "În acest moment avem niște frânturi de programe. Sunt unele companii care se uită punctual la acest aspect. Vorbim de eforturi punctuale ale companiilor din diverse domenii de activitate - retaileri, companii energetice, furnizori de carburanți, furnizori de soluții, distribuitorii de energie electrică".*



**Reporter:** Electromobilitatea este un domeniu despre care tot mai multe companii par interesate, însă ele se plâng că nu există un program la nivel național pentru dezvoltarea acestui sector. Care este situația?

**Ovidiu Demetrescu:** În acest moment avem niște frânturi de programe. Sunt unele companii care se uită punctual la acest aspect. Vorbim de eforturi punctuale ale companiilor din diverse domenii de activitate - retaileri, companii energetice, furnizori de carburanți, furnizori de soluții, distribuitorii de energie

electrică. Sunt companii precum ENEL, Mol sau Siemens care au programe și soluții de electromobilitate.

Prima întrebare care se pune aici este unde alimentăm dacă dorim să călătorim cu automobilul electric prin țară. Jucătorii din piață trebuie să pregătească infrastructura de alimentare a vehiculelor cu motoare electrice.

Trebuie menționat că bateriile sunt fixe, pe mașini, în acest moment, dar erau, la un moment dat, discuții să fie create anumite standarde pentru acestea, astfel încât să

putem scoate bateria descărcată și să o înlocuim cu una încărcată.

Referitor la autonomia mașinilor, este clar că tehnologia va face progrese în următorii ani. Automobilele electrice au autonomie mică deocamdată, cea mai mare distanță pe care se pot deplasa cu o singură încărcare fiind de circa 400 de km, dar într-un regim de mers plan, constant, fără utilizarea altor elemente care să necesite multă energie (aer condiționat, de exemplu).

Cele mai multe mașini, acum, la noi, sunt cele hibrid, care merg și pe

combustie și au și motor electric, acestea reprezentând un compromis bun între autonomia de deplasare, timpul scurt de încărcare al tancului de carburant și eficiența energetică crescută și emisiile de noxe scăzute.

Și aici avem două variațiuni - hibridele și hibridele plug-in. Acestea din urmă au priză unde se încarcă bateria, cele simple nu au, bateria încărcându-se doar de la motorul cu combustie.

(continuare în pagina 6)



*"În București am putea reînnoi și suplimenta flota de tramvaie și troleibuze astfel încât ele să circule la intervale mult mai scurte și să reducă aglomerația și congestiunea traficului".*

*urmare din pagina 4*

**Reporter:** Dar la noi nu există o rețea de stații de încărcare la nivel național...

**Ovidiu Demetrescu:** Nu există în acest moment.

**Reporter:** Și cum vedeți rezolvarea acestei prime probleme în domeniul electromobilității?

**Ovidiu Demetrescu:** În primul rând, eu aș vedea realizarea unei mobilități urbane, pentru că în oraș, în orice zi, parcurgi mai puțin de 100 de km și te poți descurca cu o încărcare sau un "plin de baterie" chiar și pentru modele de mașini full electric cu autonomie de până la 150 km. În primul rând, mobilitatea electrică ajută la eliminarea poluării, pentru că aceste mașini nu au emisii de noxe și, în acest fel, reducem dramatic poluarea urbană. Ecologiștii vor spune că și energia electrică, prin producerea ei, emite noxe. Dar nu este chiar așa, pentru că, în primul rând, aceste noxe nu mai sunt în oraș și, de asemenea, nu mai sunt atât de multe ca înainte, pentru că circa jumătate din mixul energetic provine din surse ne-

poluante - energia hidro și cea nucleară nu poluează.

Ideal ar fi să reușim să facem tranziția către tracțiune electrică și la transportul public, prin modernizarea flotei de transport. De exemplu, în București am putea reinnoi și suplimenta flota de tramvaie și troleibuze astfel încât ele să circule la intervale mult mai scurte și să reducă aglomerația și congestiunea traficului. O flotă de tramvaie moderne care să circule la 2-3 minute ar putea, de exemplu, să deservească și să suplinească liniile de metrou mai ales în zona Barbu Văcărescu - Pipera, unde s-au construit multe clădiri de birouri de unde vin și pleacă zilnic 40.000-50.000 de oameni. De asemenea, rețelele de metrou și troleibuze trebuie întărite. În condițiile unui transport public eficient și decent se pot lua și măsuri de reducere a tranzitului cu automobilele personale în oraș. Astfel, am putea schimba puțin aerul în oraș și, de fapt, acesta este și dezideratul - ca locuitorii să trăiască într-un loc mai curat.

**Reporter:** Există o inițiativă parlamentară pentru acest lucru?

**Ovidiu Demetrescu:** Pentru acest lucru nici nu trebuie să existe un plan la nivel de Parlament. Fiecare primărie își poate aproba la nivelul ei un plan de curățare a aerului din oraș. Trebuie să începem cu monitorizarea calității aerului orașului și ar trebui să facem transparente datele referitoare la calitatea aerului. Înțeleg că acum sunt unele aparate de monitorizare în oraș, dar nu ne spune nimeni care sunt datele. Trebuie să începem să scoatem din aglomerările urbane automobilele poluante și să aducem automobile electrice, care satisfac cerințele de tranzit urban și de poluare redusă, putând să ne facem treaba cu ele în decursul unei zile, iar seara le punem la încărcat la locul de muncă sau acasă. În plus, încep să fie stații de încărcare la supermarketuri și chiar și la câte o benzinărie.

Contra argumentul pentru ceea ce am spus mai sus ar fi - ce facem când plecăm în concediu? Putem să închiriem o mașină pentru perioada de

concediu, însă noi încă nu avem această concepție de "shared mobility". De aceea, trebuie să schimbăm puțin mentalitatea.

**Reporter:** Totuși, nu putem să fim electromobili doar în orașe...

**Ovidiu Demetrescu:** Nu putem să fim electromobili doar în orașe, așa este, dar în momentul în care vom crea această presiune dinspre polii de influență majoră care sunt orașele mari, dacă am început să schimbăm profilul de consum și începem să ne îndreptăm către zona electrică, atunci va veni presiunea de la consumatori pentru montarea stațiilor de încărcare și în țară. În momentul în care operatorii vor vedea crescând numărul de automobile electrice sau hibride cu plug-in, atunci aceștia vor spune că face sens să dezvolte rețeaua, dar dacă avem doar 50 de mașini nu avem masă critică pentru dezvoltarea unei rețele.

**Reporter:** O altă problemă este rețeaua electrică, de care se plâng toți jucătorii. Cum va rezista aceasta

*"Trebuie să începem să scoatem din aglomerările urbane automobilele poluante și să aducem automobile electrice care satisfac cerințele de tranzit urban și de poluare redusă, putând să ne facem treaba cu ele în decursul unei zile, iar seara le punem la încărcat la locul de muncă sau acasă".*





*"Nu putem să fim electromobili doar în orașe, dar în momentul în care vom crea presiune dinspre polii de influență majoră care sunt orașele mari, dacă am început să schimbăm profilul de consum și începem să ne îndreptăm către zona electrică, atunci va veni presiunea de la consumatori pentru montarea stațiilor de încărcare și în țară".*

unei asemenea presiuni, dacă vor fi montate stații de încărcare inclusiv în țară?

**Ovidiu Demetrescu:** Dacă rețeaua nu este suficient de puternică să instalăm niște stații de încărcare într-un loc, stațiile de încărcare rapidă consumând mai multă energie decât cele cu încărcare lentă, atunci trebuie întărită rețeaua în zona respectivă. Se face o lucrare de întreținere rețea, iar această lucrare trebuie să intre în atribuțiile companiei de distribuție din zona respectivă. Reglementatorul va trebui să stimuleze și să recunoască aceste investiții în tarifele distribuitorilor.

**Reporter:** Cu alte cuvinte, nu va fi

nevoie de intervenția Transelectrica?

**Ovidiu Demetrescu:** În acest moment, nu cred că va fi afectată Transelectrica, dar dacă o să avem în zece ani foarte multe automobile electrice, atunci se va schimba curba de consum și, în opinia mea, cred că se va schimba cumva în bine, pentru că în perioada de noapte foarte multe dintre aceste automobile electrice vor sta la încărcat și așa va crește încărcarea pe rețeaua electrică pe perioada de noapte, unde avem gol de sarcină. Practic, se umple acel gol de sarcină. Transferul de energie dintr-o parte în alta se face cu niște costuri relativ mici.

**Reporter:** Va fi influențată și activitatea pe OPCOM?

**Ovidiu Demetrescu:** Va crește consumul în piață și atunci vor crește tranzacțiile de energie, deci și OPCOM va resimți o creștere a volumelor tranzacționate.

**Reporter:** Cum vom plăti această energie, în momentul în care alimentăm?

**Ovidiu Demetrescu:** Sunt diverse soluții adoptate de companiile implicate. De exemplu, sunt stații de încărcare unde poți cere să ți se încarce bateria de o anumită sumă. Ai pus cardul, aparatul a tras suma stabilită, iar când ajunge la valoarea respectivă se oprește alimentarea și priza nu mai este activă.

**Reporter:** În acest moment, statul câștigă din accizarea combustibilului convențional. Ce se va întâmpla după ce acesta va fi înlocuit cu electricitatea? Nu vom înregistra pierderi la bugetul de stat?

**Ovidiu Demetrescu:** Statul trebuie să se gândească la aceste programe și să își pună aceste probleme - dacă va avea electromobilitate, care va fi curba de livrare de la mobilita-

tea bazată pe combustibilul fosil la electromobilitate, în cât timp se va întâmpla acest lucru și care va fi impactul? În funcție de acești parametri, statul trebuie să gândească niște programe și dacă pierde din reducerea accizei la combustibili, atunci să găsească o altă soluție prin care să accizeze aceste stații.

**Reporter:** Calitatea energiei va fi alta. Va fi diferit și prețul acesteia?

**Ovidiu Demetrescu:** Sunt absolut convins că există diferențieri în tarifele de încărcare. De exemplu, dacă vrei încărcare rapidă, atunci plătești mai mult.

**Reporter:** Revin cu întrebarea, dacă ceea ce am discutat până acum este prins în vreun program național...

**Ovidiu Demetrescu:** Nimic din ce vorbim acum nu este prins într-un program național. Sunt frânturi, fiecare companie implicată făcându-și un plan propriu. O strategie națională în care să punem accentul pe electromobilitate nu avem la acest moment.

*(continuare în pagina 8)*



*urmare din pagina 7*

**Reporter:** Dar nu există nici inițiative în acest sens?

**Ovidiu Demetrescu:** Cred că există intenții, dar ele trebuie să vină din zona de decarbonizare și de reducere a poluării și efectelor acesteia. Dacă vrem să fim serioși, atunci trebuie să adresăm domeniul transporturilor în strânsă legătură cu cel energetic, pentru că transporturile consumă circa 30% din energie. Trebuie să privim integrat, să ne uităm și la calea ferată, și la transportul public urban, să încercăm să aducem cât mai multă mobilitate electrică în aceste zone. Dacă vom reuși, cu siguranță se va schimba un profil de consum, cel al persoanei care tranzitează orașul. Dacă vom cupla tot proiectul cu o motivare financiară (de exemplu, acum au crescut foarte mult tarifele de parcare în București), oamenii chiar vor renunța la transportul individual, uneori, și vor merge cu mijloacele de transport în comun, însă mai întâi trebuie să le avem pe acestea decente, să schimbăm puțin harta poluării în oraș.

**Reporter:** În ce stadiu ne aflăm cu îndeplinirea sarcinilor impuse de UE referitoare la ponderea energiei regenerabile în mixul energetic?

**Ovidiu Demetrescu:** Deocamdată suntem în grafic, dar dacă nu repornim investițiile, atunci vom rămâne în urmă. Este absolut necesar să re-

pornim investițiile într-un fel sau în altul, pentru că foarte multe capacități pe bază de cărbune ies din funcțiune, întrucât li se termină durata tehnică de funcționare. În prezent, multe sunt aproape de limita tehnică de funcționare și trebuie scoase din uz. Dacă ai proiectul și comanda făcute, atunci doar punerea în operă a unei capacități investiționale noi durează între doi și trei ani.

**Reporter:** Ați afirmat că avem jumătate - jumătate energie convențională și energie din surse verzi...

**Ovidiu Demetrescu:** Când am spus acest lucru am luat în calcul și energia produsă de Hidroelectrică, aceasta nepoluând, dar nefiind inclusă în cele regenerabile, care înseamnă vânt, fotovoltaic și biomasă, biogaz, acestea două având o pondere infimă în mixul energetic. Dacă ne uităm strict la energia produsă din surse solare și vânt, atunci va trebui să reluăm programele investiționale în domeniu, capacitățile de producție având o durată de viață de circa 25 de ani.

Astăzi, o investiție fotovoltaică stă în picioare fără certificate verzi din două considerente - în primul rând că a scăzut prețul echipamentelor și apoi a crescut prețul energiei.

**Reporter:** Avem o ușoară tendință și către construirea de case pasive, cele care au consum de energie aproape de zero. Cum vedeți viitorul acestui segment?

*"În acest moment, nu cred că va fi afectată Transelectrica, dar dacă o să avem în zece ani foarte multe automobile electrice, atunci se va schimba curba de consum".*

**Ovidiu Demetrescu:** În primul rând, pe acest segment avem o lipsă de educație. Piața trebuie educată, consumatorul la fel. Pe durata de viață a unei case, 70% din costurile asociate respectivei clădiri sunt costuri de exploatare și 30% reprezintă investiția în casa aceea. Cei 70% înseamnă energie, utilități și mentenanță. Să ne uităm în zona unde putem reduce costurile cel mai mult. Dacă din cei 70% putem reduce până la 20%, atunci avem o îmbunătățire fantastică a randamentului unei case. Dacă ne educăm consumatorul, atunci din proiectare vor fi făcute casele pasive, astfel încât să nu mai pierdem energie, să avem consum eficient și să începem să generăm energiile de care avem nevoie - cea pentru încălzire și apă caldă menajeră și cea pentru luminat și utilitățile electrocasnice din gospodărie. Dacă vor fi educați, atunci consumatorii își vor gândi casele astfel încât din proiectare să caute sisteme eficiente pentru producerea energiei termice și să monteze un panou fotovoltaic, de exemplu. Acum merită să îți montezi un panou fotovoltaic. În momentul în care

devii prosumator, indicatorul la care trebuie să te uiți este să absorbi cât mai mare parte din energia produsă de tine pentru consumul propriu, pentru că dacă dai în rețea și primești înapoi, atunci vei plăti toate diferențele constând în tarif de distribuție, tarif certificate verzi etc., pe care tu nu le primești.

Există, însă, un scepticism în domeniul firmelor de construcții și instalații pentru acest program național care privește prosumatorii, deoarece li se pune lor în cărcă acea finanțare temporară. Ei preiau dosarul de la viitorii prosumatori, își colectează partea de co-investiție a prosumatorului, ei sunt responsabili de aprobarea dosarului, montează, pun în operă, dar trebuie să cumpere echipamentele și nu știu când își vor primi banii înapoi, pentru că este vorba despre o relație cu statul român.

**Reporter:** Mulțumesc!