

# Αυξάνεται η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Οι επισημάνσεις Hellastron, IMET ΕΚΕΤΑ, PLANET και Ομίλου Συγγελίδη

2024/09/20 11:14 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Αυξάνεται η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, ωστόσο οι προκλήσεις παραμένουν πολλές, όπως η εγκατάσταση περισσότερων σημείων φόρτισης και η ενίσχυση της ελκυστικότητας των ηλεκτρικών οχημάτων.

Τα ανωτέρω ανέδειξαν, μεταξύ άλλων, στο ITC 2024 - 7ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, ο Δημήτριος Γκατσώνης, Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Hellastron, ο Ευάγγελος Μπεκιάρης, Διευθυντής του IMET / ΕΚΕΤΑ, ο Κώστας Καλογήρου, Enterprises Business Unit Leader της PLANET και ο Δημήτρης Καββούρης, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου Συγγελίδη.

## Δ. Γκατσώνης, Hellastron: 101 φορτιστές σε 51 σημεία, έως το τέλος του 2024, στους ελληνικούς αυτοκινητόδρομους

Στην αύξηση των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους - μέλη της Hellastron αναφέρθηκε ο Δημήτριος Γκατσώνης, Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Hellastron.

Όπως είπε, αυτή τη στιγμή υπάρχουν 79 φορτιστές σε 48 σημεία, κυρίως στους «ΣΕΑ», ενώ έως το τέλος της χρονιάς, τα σημεία θα φτάσουν τα 51 και οι φορτιστές τους 101, οι 60 εκ των οποίων θα είναι άνω των 100 kw (ταχυφορτιστές).

«Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι πάνω από 200 αυτοκίνητα θα μπορούν να φορτιστούν ταυτόχρονα», εξήγησε ο κ. Γκατσώνης.

Αναλύοντας τη μέση απόσταση των σημείων φόρτισης στον αυτοκινητόδρομο από την Πάτρα έως της Θεσσαλονίκη, ο Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. της Hellastron σημείωσε πως σήμερα είναι 53 χλμ. και 137 χλμ. για ταχυφορτιστές.

«Μέχρι το τέλος του έτους, η μέση απόσταση για τους ταχυφορτιστές θα μειωθεί στα 43 χλμ. (68 χλμ. για άνω των 100 kw) και μέχρι το τέλος του 2025 θα είναι περίπου

43 χλμ.», τόνισε ο κ. Γκατσώνης.

Προσέθεσε ότι στόχος είναι τα σημεία φόρτισης στους αυτοκινητόδρομους να απέχουν κατά μέσο όρο μεταξύ τους 45 χλμ. με 50 χλμ., ενώ ο αριθμός των φορτιστών θα αυξάνεται ανάλογα με τη ζήτηση.

Σύμφωνα με τον κ. Γκατσώνη, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα θα αποτελέσει η παροχή ενέργειας, με δεδομένη την αύξηση της χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Ερωτηθείς για την υδρογονοκίνηση, ο κ. Γκατσώνης είπε πως παρακολουθούνται οι τεχνολογικές εξελίξεις, θα πάρει όμως τουλάχιστον 10 - 20 χρόνια για να τεθεί σε εμπορική χρήση.

## **Ευ. Μπεκιάρης, IMET/ΕΚΕΤΑ: Αρκετά τα πλεονεκτήματα της επαγωγικής φόρτισης**

Από την πλευρά του, ο Ευάγγελος Μπεκιάρης, Διευθυντής του IMET / ΕΚΕΤΑ παρέθεσε τα πλεονεκτήματα της επαγωγικής φόρτισης, παρουσιάζοντας παράλληλα τον «Κόμβο Καινοτομίας Υδρογόνου H2HUB» που αναπτύσσει το ΕΚΕΤΑ στην Πτολεμαΐδα και που πρόκειται να ανεφοδιάσει με υδρογόνο βαρέα οχήματα.

Ο Διευθυντής του IMET/ΕΚΕΤΑ παρουσίασε τα πλεονεκτήματα της επαγωγικής φόρτισης, υποστηρίζοντας ότι, στο άμεσο μέλλον, οι ταχυφορτιστές δύναται να μην μπορούν να καλύψουν την αυξανόμενη ζήτηση και γι' αυτό οφείλουμε να εξετάσουμε εναλλακτικές λύσεις.

Για το H2HUB, τόνισε ότι έχει σκοπό την ανεξάρτητη έρευνα και την ανάπτυξη εφαρμογών των τεχνολογιών υδρογόνου ως προς την παραγωγή, αποθήκευση και αξιοποίηση του στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, προκειμένου η αξιοποίηση των ερευνητικών αποτελεσμάτων να συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής.

Στο πλαίσιο του ερευνητικού έργου, το H2HUB περιλαμβάνει πιλοτική μονάδα παραγωγής «πράσινου» υδρογόνου και εφαρμογών του.

Το IMET εμπλέκεται στην ενότητα εργασίας που αφορά τον σταθμό εφοδιασμού καυσίμου υδρογόνου που θα εξυπηρετεί αρχικά δύο δημοτικά βαρέα οχήματα - απορριμματοφόρα και δύο μικρότερα οχήματα μεταφοράς προσωπικού και εφοδίων.

## **Κ. Καλογήρου, PLANET: Αργήσαμε παγκοσμίως να αναγνωρίσουμε τη σημαντικότητα ανάσχεσης της κλιματικής αλλαγής και αυτό έχει επίπτωση στους χρόνους διείδυσης της ηλεκτροκίνησης**

Τη διαπίστωση πως δεν δόθηκε παγκοσμίως έγκαιρα η δέουσα βαρύτητα στη λήψη μέτρων για την ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής, παράγοντα που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τη ρεαλιστικότητα εκτιμήσεων σχετικά με τον απαιτούμενο χρόνο για την ευρύτερη διείδυση της ηλεκτροκίνησης, έκανε ο Enterprises Business Unit Leader, PLANET, Κώστας Καλογήρου.

Όπως είπε «πιστεύω ότι το κύριο ζήτημα που προφανώς δεν είναι μόνο ελληνικό αλλά είναι παγκόσμιο είναι ότι αργήσαμε να βάλουμε στην agenda μας το θέμα της ηλεκτροκίνησης, και αυτό γιατί αργήσαμε να αντιδράσουμε στα θέματα της κλιματικής αλλαγής και συνεπακόλουθα της μείωσης του ανθρακικού αποτυπώματος παρά το ότι αυτά ήταν ορατά εδώ και δεκαετίες».

Σύμφωνα με τον ίδιο, «το γεγονός ότι ευαισθητοποιηθήκαμε σχετικά έως πολύ αργά – επιτάσσει κάποια χρονοδιαγράμματα προσαρμογής και αλλαγής των μοντέλων μεταφορών, των στόλων, των σημείων φόρτισης μπαταριών ή διάθεσης υδρογόνου σε σημείο που καθιστά ασφυκτικές τις προθεσμίες και κατά την γνώμη μου αυτές δεν θα μπορέσουν να τηρηθούν για αντικειμενικούς λόγους, επομένως χωρίς να απεμπολούμε το στόχο της διεύρυνσης χρήσης ηλεκτροκινούμενων οχημάτων, θα πρέπει να χαλαρώσουμε τις χρονικές προσδοκίες ικανοποίησης αυτής τη ανάγκης».

Μεταξύ των ζητημάτων που έχουν να κάνουν με την ανάσχεση του αναγκαίου ρυθμού γρήγορης διείδυσης της ηλεκτροκίνησης, όπως είπε είναι η πολυτυπία των επιλογών τεχνολογίας που υποστηρίζει την ηλεκτροκίνηση των οχημάτων – που με απλά λόγια όπως εξήγησε είναι «ότι δεν υπάρχει μια ξεκάθαρη επιλογή στο ποιο τύπου όχημα, σε ποια τύπου χρήση έχει νόημα να επενδύσει κάποιος τα χρήματά του».

Ερωτηθείς για την χρηματοδότηση των μεγάλων επενδύσεων που απαιτούνται για την αναβάθμιση των δικτύων ενέργειας και της ανάπτυξης του δικτύου φορτιστών, επισήμανε «ότι θα πρέπει να αξιοποιηθεί η πρωτοβουλία του ιδιωτικού τομέα είτε αυτό αφορά αμιγώς ιδιωτικές επενδύσεις, είτε αυτό αφορά σε μεικτά σχήματα (συμπράξεις ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα – όχι απαραίτητα με επιβάρυνση αλλά σίγουρα με μόχλευση του επενδυτικού αντικειμένου από πλευράς του δημοσίου)», κατέληξε.

## **Δ. Καββούρης, Όμιλος Συγγελίδη: Με το κρατικό πρόγραμμα επιδότησης σε ισχύ, θα ενισχυθούν οι**

# πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα

Περαιτέρω ανάπτυξη για την εγχώρια αγορά ηλεκτρικών οχημάτων διαβλέπει ο Δημήτρης Καββούρης, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου Συγγελίδη.

«Το άνοιγμα του τρίτου κύκλου “Κινούμαι Ηλεκτρικά” σημαίνει ότι υπάρχει ισχυρή πολιτική βούληση για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα», είπε, διευκρινίζοντας ότι στην Ελλάδα το μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων διαμορφώνεται στο 5% - 6% (στο 11% μαζί με τα plug in hybrid οχήματα), όταν στην Ευρώπη το συνολικό αυτό ποσοστό είναι διπλάσιο και φτάνει στο 20%.

«Αυτό σημαίνει πως υπάρχει σημαντικό περιθώριο περαιτέρω ανάπτυξης. Η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο “γενναία” προγράμματα επιδότησης αγοράς ηλεκτρικού οχήματος, αφού το 2024 διατίθενται πόροι για την αγορά επιβατικών αυτοκινήτων, ταξί και φορτιστών. Είναι σαφές ότι το πρόγραμμα επιδότησης είναι αναγκαίο να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται και το 2025, αλλά και στο μέλλον, αφού σε όσες χώρες σταμάτησε, η αγορά ηλεκτρικών υποχώρησε κάθετα.

Ο ίδιος συνέχισε, λέγοντας πως δεδομένου ότι η ευρωπαϊκή πολιτική με τις αυστηρές προδιαγραφές ασφάλειας και χαμηλών ρύπων αυξάνει το βάρος, την τεχνολογική πολυπλοκότητα, αλλά και το κόστος παραγωγής των αυτοκινήτων, «αντιλαμβανόμαστε γιατί η τιμή των αυτοκινήτων συμβατικών και ηλεκτρικών αυξάνεται συνεχώς».

Επομένως το απαιτούμενο διαθέσιμο εισόδημα για την αγορά συμβατικού και ηλεκτρικού οχήματος στην Ευρώπη έχει αυξηθεί κατά 15% - 20% τα τελευταία χρόνια.

Ωστόσο, ο συνδυασμός των προγραμμάτων επιδότησης, όπως το «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3», αλλά επίσης με τη στροφή των κατασκευαστών αυτοκινήτων στην παραγωγή μικρότερων πιο οικονομικών ηλεκτρικών μοντέλων (όπως, π.χ. το νέο Citroen C3 ή το MG4) μπορεί να κάνει πιο προσιτή μία τέτοια αγορά ήδη το 2024 και στο μέλλον.

Αναφερόμενος στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων, τόνισε ότι «η Ευρώπη έχει να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις, καθώς και ένα αυστηρό νομικό πλαίσιο, αλλά οι λύσεις και οι συνεργασίες που θα προκριθούν θα διευκολύνουν τους Έλληνες και τους Ευρωπαίους καταναλωτές».