
Είναι ηλεκτρικό το μέλλον στις μεταφορές και τις μετακινήσεις;

2020/01/30 06:00 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Μεγάλο στοίχημα και πρόκληση για τη χώρα μας η χρήση εναλλακτικών καυσίμων και η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Οι παγκόσμιες μετακινήσεις μπαίνουν στην ηλεκτροκίνηση χάριν της μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

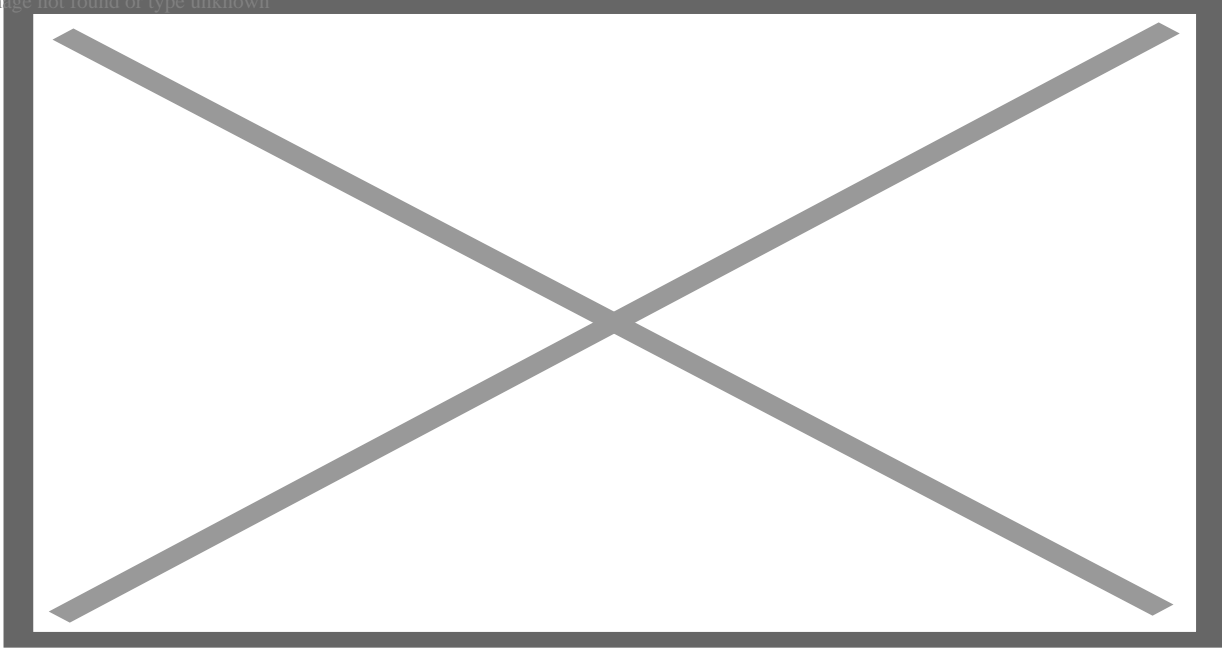
Η αξία της παγκόσμιας αγοράς ηλεκτροκίνησης **αναμένεται να εκτοξευτεί ως το 2025 στα 478,9 δισ. δολάρια**. Για την Ευρώπη, η ηλεκτροκίνηση κρατά το «κλειδί» της κλιματικής ουδετερότητας, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές αντιστοιχούν σε μερίδιο 21% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, αν και είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος πομπός CO₂ καταναλώνοντας το 50% του συνολικά παραγόμενου πετρελαίου, βρίσκονται χαμηλά στη διεθνή ατζέντα. Κι όμως, οι οδικές διαμεταφορές αναμένεται να υπερδιπλασιαστούν ως το 2050, αντιπροσωπεύοντας το 15% της αύξησης των παγκόσμιων εκπομπών CO₂.

Στην Ελλάδα, το 74% των εμπορευμάτων διακινείται μέσω φορτηγών οχημάτων, η πλειοψηφία των οποίων ξεπερνά σε ηλικία τα 16 έτη (EURO 0, 1, 2).

Αέρια θερμοκηπίου και city logistics

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία μελέτης που εκπονείται, για λογαριασμό του υπουργείου Υποδομών Μεταφορών, στην Περιφέρεια Αττικής, τα φορτηγά στην Αθήνα και στον Πειραιά κινούνται άδεια στο 60% των ημερήσιων διαδρομών τους, οι υποδομές του οδικού δικτύου είναι περιορισμένες και οι χώροι φορτοεκφόρτωσης ελάχιστοι.



Ως

αποτέλεσμα, η αστική μεταφορά εμπορευμάτων συμβάλλει στη δημιουργία του 15% της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο αστικό δίκτυο.

Ευθύνεται δε για το 30%-50% της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, καθώς και για το 25% περίπου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

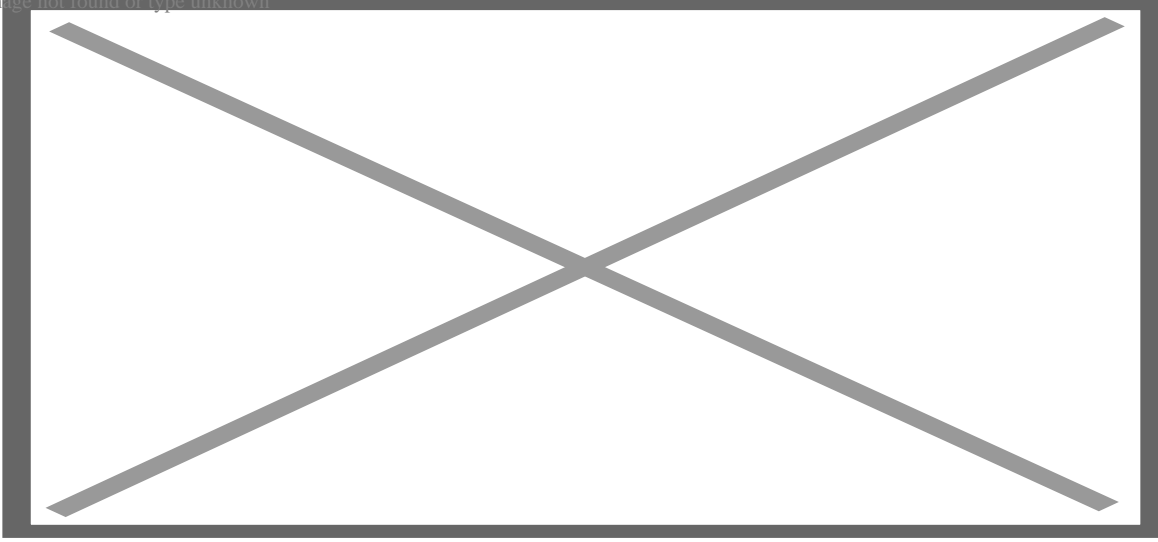
Ο ελληνικός γερασμένος στόλος των φορτηγών

Ο γερασμένος στόλος των φορτηγών στους ελληνικούς δρόμους έχει άμεσο αντίκτυπο στο περιβάλλον με την έκλυση αερίων που περιλαμβάνουν αιωρούμενα σωματίδια, οξείδια του αζώτου και διοξείδιο του άνθρακα.

Η ποσότητα των εκπεμπόμενων αέριων ρύπων αυξάνεται σημαντικά εντός αστικής περιοχής λόγω των πολλαπλών στάσεων που πραγματοποιεί ένα όχημα κατά την παράδοση κάθε παραγγελίας.

Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές και εναλλακτικά καύσιμα

Η τεράστια διείσδυση του e-commerce θα συμβάλει τα επόμενα χρόνια στην περαιτέρω αύξηση του όγκου των αστικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ η τάση να ζητούν οι εταιρείες συνεχώς μικρότερες και συχνότερες παραδόσεις διαμορφώνουν, ένα περίπλοκο περιβάλλον για τον σχεδιασμό και την εκτέλεση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.



Εν τω

μεταξύ, η απαίτηση της ΕΕ για μείωση κατά 60% των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές μέχρι το 2050 θέτει τον πήχη πολύ ψηλά. Για να πιάσουν τον στόχο, οι ευρωπαϊκές πόλεις έχουν ξεκινήσει να εφαρμόζουν στο κέντρο τους πολιτικές «πράσινων» εμπορευματικών μεταφορών, όπως Low Emission Zones, διόδια, ειδικές λωρίδες κίνησης, ενώ νέα μοντέλα διανομής, όπως βραδινές παραδόσεις, click 'n' collect, cargo bikes κάνουν την εμφάνισή τους.

Χρηματοδοτικά εργαλεία

Επιπλέον, τα εναλλακτικά καύσιμα φαίνεται να αποτελούν μια στρατηγική επιλογή για τις περισσότερες χώρες, με την ηλεκτροκίνηση να αποτελεί πρόκληση για την Ελλάδα. Τα επόμενα 3-5 χρόνια είναι ιδιαίτερα κρίσιμα τόσο για την ηλεκτροκίνηση, όσο και για τα υπόλοιπα διαθέσιμα εναλλακτικά καύσιμα.

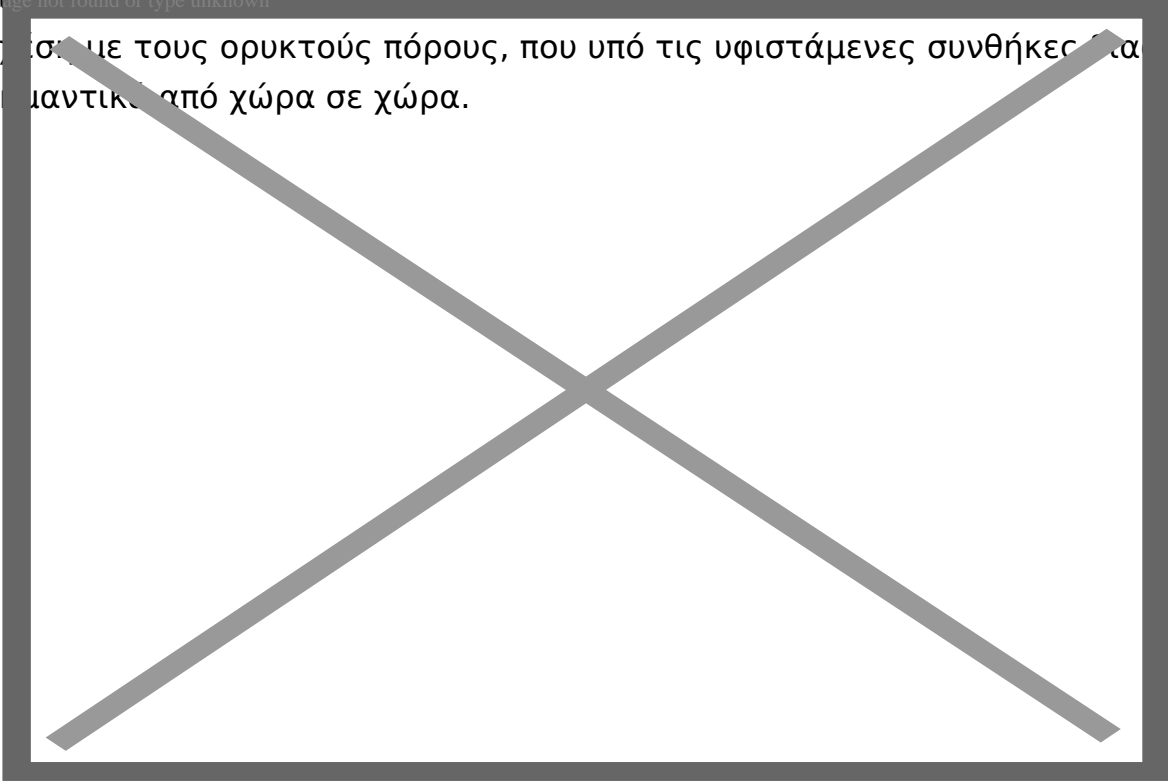
Η ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων που να μπορούν να υποστηρίξουν το απαιτούμενο μεταφορικό έργο, το κόστος και το μοντέλο κτήσης (αγορά ή leasing) καθώς και η ύπαρξη υποδομών ταχείας φόρτισης είναι καθοριστικοί παράγοντες για τη διεύρυνση της ηλεκτροκίνησης στον κλάδο.

Η πολιτεία θα πρέπει να αναπτύξει δράσεις και χρηματοδοτικά εργαλεία για να τονώσει την αγορά, ενώ παράλληλα θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στις εταιρείες city logistics για την προμήθεια και καθημερινή λειτουργία των οχημάτων (π.χ. τέλη κυκλοφορίας, ασφάλιση). Αποτελεί στοίχημα όλων η δημιουργία «έξυπνων, ολοκληρωμένων και βιώσιμων αστικών εμπορευματικών μεταφορών για το καλό του συνόλου» καταλήγει.

«Πράσινη» ενέργεια υπό προϋποθέσεις

Από μόνη της η ηλεκτροκίνηση δεν αποτελεί πανάκεια. Η ηλεκτρική ενέργεια μπορεί

να συμβάλει στη μείωση των αέριων ρύπων, ωστόσο αυτό εξαρτάται από τον τρόπο παραγωγής της. Αλλά, το ποσοστό συμμετοχής Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας σε σχέση με τους ορυκτούς πόρους, που υπό τις υφιστάμενες συνθήκες θα έρει σημαντικά από χώρα σε χώρα.



Ο τρόπος

παραγωγής και απόρριψης της μπαταρίας, που αποτελεί και το πλέον ακριβό εξάρτημα ενός ηλεκτροκίνητου οχήματος, αλλά και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται για τη φόρτισή της καθορίζουν πόσο «πράσινος» είναι ο κύκλος ζωής της.

Η Ελλάδα βρίσκεται ακόμη στην αφετηρία

Στον χάρτη της ηλεκτροκίνησης η χώρα μας βρίσκεται ακόμη στην αφετηρία. Μέσα στο 2018 πουλήθηκαν 88 ηλεκτρικά οχήματα, με τον αριθμό τους να εκτιμάται ότι θα φτάσει τα 250 μέχρι το τέλος του 2019.

Η Ελλάδα συγκέντρωσε μόνο 10 βαθμούς στον δείκτη συνολικής ετοιμότητας υποδοχής της ηλεκτροκίνησης 2019 (EV Readiness Index 2019), ενώ στην πρώτη θέση ήταν η Νορβηγία με 34 βαθμούς.

Ως προς την υποδομή φόρτισης δε, βρίσκεται πολύ πίσω καθώς διαθέτει μόλις 115 σημεία φόρτισης, εκ των οποίων μόλις τα 6 είναι ταχυφορτιστές.

Με 1 ευρώ 100 χιλιόμετρα

Τα ηλεκτροκίνητα οχήματα χαρακτηρίζονται από υψηλά επίπεδα αποδοτικότητας εξαιτίας της υψηλής ενεργειακής απόδοσης της ηλεκτρικής ενέργειας σε σχέση με τα υπόλοιπα εναλλακτικά καύσιμα. Το κόστος κίνησης είναι πολύ χαμηλότερο σε σχέση με τα οχήματα συμβατικών καυσίμων.

Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες, μια διαδρομή 100 χλμ. απαιτεί με ηλεκτροκίνητο ΙΧ κατά μέσο όρο 1 ευρώ (κόστος φόρτισης), ενώ με συμβατικό αυτοκίνητο θα στοιχίσει 10-14 ευρώ (καύσιμο). Επιπλέον, η λειτουργία των ηλεκτροκίνητων συμβάλλει στη διατήρηση πολύ χαμηλών επιπέδων ηχορύπανσης.

Δημήτρης Παπαγιαννίδης,

Γενικός Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού και Οδικής Ασφάλειας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών