

Η Ελλάδα στον αστερισμό της ηλεκτροκίνησης

Το ηλεκτρικό DNA της Ελλάδας: Πρωτοποριακές δράσεις από το 1973



Άρθρο του κ. Διονύσιου Νέγκα, επίτιμου προέδρου του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο.).

Η χώρα μας, όσο και αν φαίνεται περίεργο, ανήκει στις ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες από πολύ νωρίς εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την τεχνολογική επανάσταση της αντικατάστασης των κινητήρων εσωτερικής καύσης των αυτοκινήτων με ηλεκτροκίνητους.

Στο κοινωνικό επίπεδο, η Ελλάδα υπήρξε ιδρυτικό μέλος της εξειδικευμένης επιτροπής της διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και ένα από τα πρώτα μέλη της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ηλεκτρικών Οδικών Οχημάτων. Στο επιχειρηματικό πεδίο πρωτοπόρησε με την κατασκευή ηλεκτρικών αυτοκινήτων στο Ναύριο της Σύρου κατά τα έτη 1973-1976, ενώ σε επίπεδο διοίκησης παραληφίσθηκε έγκαιρα με τις εξελίξεις, αφού το 1992 έβγαλε τις πρώτες άδειες κυκλοφορίας «αυτοκινήτων χωρίς σωλήνα εξαγωγής καυσαερίων» για δύο ηλεκτρικά αυτοκίνητα τύπου ZAZ - Τατβία που εισήγαγαν τότε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων και η ΕΛΠΑ από την Ελλάδα.

Στα χρόνια που ακολούθησαν και μέχρι τώρα σημειώθηκαν πολλά άλλα βήματα εξελικτικής πορείας, τόσο στο διοικητικό - νομοθετικό επίπεδο όσο και στο εμπορικό - κοινωνικό. Πιότε όμως δε αποφασίστηκε μια δράση ολοκληρωμένη που να εκπέμπει ισχυρή πολιτική βούληση για δυναμική προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με οχήματα μηδενικών ή πολύ χαμηλών εκπομπών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου.

Η σημερινή κυβέρνηση, με τη δημοσίευση του προς διαβούλευση νομοσχεδίου με τον τίτλο «Μεταβολή στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης», αποπειράται ακριβώς αυτό. Το κάνει σεβόμενη τις προκλήσεις της εξαγγελίας για δραστηριότητες προς την κατεύθυνση της μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων, κατ' εφαρμογή του «Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα» που η ίδια εκπόνησε, και σε ευθυγράμμιση με την «Ευρωπαϊκή Πρόσκληση Συμφωνία».

Οι καταναλωτές

Η πολιτική παροχής κινήτρων εφαρμόζεται παγκοσμίως μέχρις ότου επιτευχθεί η ανταγωνιστικότητα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, και αποδίδει θετικά αποτελέσματα για την επιτάχυνση της διάδοσης της ηλεκτροκίνησης.

Τι όμως σημαίνει για τον υποψήφιο αγοραστή ενός αυτοκινήτου ή μιας μοτοσυκλέτας η δυνατότητα επιλογής μιας τόσο επανοστατικής τεχνολογίας; Γιατί να την προτιμήσει αλ-



Στηγμιότυπο από την εκδήλωση «High Tech EKO Mobility Rally» για ηλεκτρικά αυτοκίνητα που διοργάνωσε το ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο. στη Θεσσαλονίκη το 2018.

λάζοντας τις συνθήκες του, ακολουθώντας νέους τρόπους προγραμματισμού των μετακινήσεών του και –σε κάποιο βαθμό ακόμα και– εφαρμόζοντας νέες πρακτικές οδήγησης;

Η απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα είναι απλή: Ζούμε όλοι σε ένα κοινό περιβάλλον κινητικότητας και όλοι, εποχούμενοι και μη, οποιαδήποτε τα καλά του και υποφέρουμε από τα κακά του αποτελέσματα. Η χρήση των υγρών εισαγόμενων καυσίμων για τις μετακινήσεις μας σημαίνει υπέρμετρη σπατάλη ενέργειας και διασπαθισμένη οικονομικών πόρων. Οι εκπαιδόμενοι στην ατμόσφαιρα ρύποι από τη λειτουργία των κινητήρων εσωτερικής καύσης μας δηλητηριάζουν επίσης όλους: ανθρώπους, ζώα και φυτά. Καταστρέφουν τα μνημεία μας και επηρεάζουν αρνητικά το κλίμα μας σε απίστευτο βαθμό.

Χρειάζεται άραγε κάτι περισσότερο για να αποφασίσουμε την αντικατάσταση –στο μέγιστο δυνατό βαθμό– αυτών των επικίνδυνων και δαπανηρών θερμικών κινητήρων των οχημάτων μας, με τον τελειότερο, απλούστερο, καθαρότερο και αποδοτικότερο κινητήρα που έχει μέχρι σήμερα εφεύρει ο άνθρωπος, τον ηλεκτροκίνητο;

Το επείγοντα ακούγεται πολύ απλό και απόλυτα λογικό. Εντούτοις, για την υλοποίησή του απαιτήθηκε ένα τεράστιο έργο. Κολλοσιαίες δαπάνες έρευνας και εξέλιξης, απίστευτοι οικονομικοί πόλεμοι συμφερόντων και εντυπωσιακά επιχειρηματικά ρίσκα μεσολλάβησαν προκειμένου να φτάσουμε σήμερα να διαθέτουμε στην αγορά εξαιρετικά ηλεκτρικά οχήματα και να συντάσσουμε νομοσχεδία θέσισης κινήτρων για την προσέλκυση των αγοραστών τους.

Για να φτάσουμε στο σημείο αυτό, σχεδόν οι πάντες έκαναν το καθήκον τους με απόλυτη ευθύνη απέναντι στα δυσειρήματα προβλήματα της προστασίας της δημόσιας υγείας, της εξοικονόμησης ενέργειας και της αναστροφής της ήδη εποπιδόμενης επικίνδυνης κλιματικής αλλαγής.

Οι κοινωνικοί και διοικητικοί θεσμοί έβαλαν διαδοχικά ορόσημα και αυστηρότερα περιβαλλοντικά κριτήρια για τα παράγωμα οχήματα. Οι κοινωνικοί φορείς προώθησης της καθαρής κινητικότητας κατέβαλαν μεγάλες προσπάθειες συνεχούς ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης. Η βιομηχανία επένδυσε σημαντικά κεφάλαια στην έρευνα και την προετοιμασία των μέσων παραγωγής οχημάτων μηδενικών ή πολύ χαμηλών ρύπων. Και, τέλος, οι εθνικές κυβερνήσεις θέσπισαν κίνητρα προκειμένου να εξοραλύνουν τα τελευταία εμπόδια που αντιμετώπιζε ο αγοραστής του ηλεκτρικού οχήματος, όπως είναι π.χ. η διαφορά της τιμής του σε σχέση με ένα συμβατικό.

Να λοιπόν γιατί ο υποψήφιος αγοραστής ενός αυτοκινήτου ή μιας μοτοσυκλέτας θα πρέπει να κάνει τώρα με τη σειρά του το καθήκον του με αίσθημα ευθύνης απέναντι στην κοινωνία, επιλέγοντας ένα ηλεκτρικό ή ένα επανοφορτιζόμενο υβριδικό αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα. Ακόμα και εάν χρειαστεί να αλλοιάξει λίγο τις συνθήκες του ή να αφιερώσει λίγο χρόνο για την ενημέρωσή του.

Η ευθύνη

Η επιλογή του αυτή είναι βέβαιο ότι θα τον ικανοποιήσει απόλυτα λειτουργικά, αφού τα νέας τεχνολογίας οχήματα εξοφολίζουν οδγηκή απόλαυση και οικονομικότητα λειτουργία. Επιπλέον θα αισθανθεί ηθική ικανοποίηση από το γεγονός ότι έκανε το μεγάλο βήμα της συμμετοχής του στην εξέλιξη της τεχνολογίας των μέσων μεταφοράς, η οποία γίνεται για το καλό όλων μας.

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (www.helllev.gr), με κοινωνική δράση εδώ και 30 χρόνια, σε συνεργασία με το περιοδικό Ecotec, θα βρίσκεται στη διάθεση κάθε υποψήφιου αγοραστή για πληροφορίες και ενημέρωση.