

Μεταφορές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας: η Ελλάδα υστερεί

/ [Πεμπουσία· Ορθοδοξία-Πολιτισμός-Επιστήμες](#)



Στα πορίσματα της ημερίδας «Ενέργεια και μεταφορές στην Ελλάδα: Προϋποθέσεις και μέτρα για καθαρή και βιώσιμη ενέργεια στις μεταφορές» που διοργάνωσε η Επιτροπή Ενέργειας της Ακαδημίας Αθηνών γίνονται σοβαρές διαπιστώσεις για το οικολογικό προφίλ των μετακινήσεων στη χώρα μας, στο σύνολό τους, και προτείνονται μια σειρά μέτρα στην κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά

και της αναπτυξιακής προοπτικής της χώρας.*

Σήμερα στην Ελλάδα, με βάση τα στοιχεία του ενεργειακού ισοζυγίου του 2014, η κατανάλωση ενέργειας του τομέα των μεταφορών αντιπροσωπεύει το 41,55% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας στη χώρα και περίπου το 28% του εκπεμπόμενου CO₂ είναι η κύρια πηγή εκπομπής άλλων ρυπογόνων αερίων όπως το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), τα οξείδια του αζώτου (NO_x), οι πτητικές οργανικές ενώσεις (VOC), οι άκαυστοι υδρογονάνθρακες, το βενζόλιο και τα σωματίδια (PM).

Την τελευταία πενταετία η κατανάλωση βενζίνης για τις οδικές κυρίως μεταφορές στην Ελλάδα έχει παρουσιάσει πτώση περίπου 30% ενώ για το πετρέλαιο κίνησης (ντίζελ) η κατανάλωση, μολονότι παρουσίασε μια μικρή πτώση μεταξύ 2010 και 2012, σημείωσε αυξητική τάση μετά το 2013. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές το ποσοστό ηλεκτροκίνησης ανέρχεται περίπου στο 22% του δικτύου και παραμένει το χαμηλότερο της Ευρώπης. Στην ακτοπλοία γίνεται περισσότερο χρήση μαζούτ έναντι του ντίζελ, που είναι το κύριο καύσιμο της ακτοπλοΐας στην υπόλοιπη ΕΕ. Η συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα, ήταν το 2014 στο 1,37%, ενώ ο μέσος όρος της ΕΕ28 είναι 5,94%, ο στόχος δε για το 2020 έχει τεθεί στο 10%.

Υπάρχουν σε εξέλιξη προσπάθειες για βελτίωση του ενεργειακού μείγματος στον τομέα των μεταφορών και μεγαλύτερη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, οι οποίες κυρίως ακολουθούν τις αντίστοιχες Οδηγίες της ΕΕ. Υπάρχουν δύο Εθνικά Σχέδια δράσης, το ένα που αφορά τις ΑΠΕ και το άλλο που αφορά την ενεργειακή αποδοτικότητα των οχημάτων. Παράλληλα, μια νέα νομοθετική ρύθμιση τελεί υπό διαβούλευση σχετικά με τη χρήση υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων, την προώθηση της διάθεσης αυτούσιων βιοκαυσίμων από πρατήρια και τη χρήση της βιοαιθανόλης στις μεταφορές. Μελετώνται επίσης μέτρα όπως η ύπαρξη ειδικών στόλων οχημάτων, που εφοδιάζονται με μείγματα μεγαλύτερης περιεκτικότητας σε βιοκαύσιμα ή και αυτούσια βιοκαύσιμα, η αντικατάσταση παλαιών οχημάτων με νέα (ενεργειακά αποδοτικότερα), η εκπαίδευση για οικονομική, οικολογική και ασφαλή οδήγηση καθώς και η προώθηση της χρήσης του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή του συμπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) στις μεταφορές και ιδίως στις θαλάσσιες.

Απαιτείται επομένως ολοκλήρωση, συστηματοποίηση και επέκταση των ανωτέρω προσπάθειών με τη δημιουργία ενός Στρατηγικού Σχεδίου και Εθνικής Ενεργειακής Πολιτικής για τον τομέα των Μεταφορών, το οποίο να είναι εναρμονισμένο με τη γενικότερη Πολιτική Μεταφορών της χώρας και με τις συναφείς πολιτικές για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την γενικότερη ενεργειακή πολιτική της χώρας. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει (μεταξύ άλλων) να περιλαμβάνει και:

- Ποσοτικοποιημένους στόχους σχετικά με τα καύσιμα που θα χρησιμοποιούνται στον τομέα των μεταφορών στο μέλλον (στόχοι 2030, 2050).
- Μέτρα για την προώθηση της παραγωγής και χρήσης ανανεώσιμων και εναλλακτικών καυσίμων στην Ελλάδα.
- Μέτρα για την προώθηση της χρήσης ενεργειακά φιλικών μέσων μεταφοράς και καθαρών οχημάτων (ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης).
- Μελέτη θεμάτων κοινωνικής συμπεριφοράς και αποδοχής των καθαρών πηγών ενέργειας στις μεταφορές.

Η προώθηση της εγχώριας παραγωγής και χρήσης «καθαρών» καυσίμων για τις μεταφορές θεωρείται συμβατή και ενδεικνυόμενη τόσο από την πλευρά των τεχνικό-οικονομικών δυνατοτήτων της χώρας όσο και από την πλευρά των υποχρεώσεων της με βάση τις Ευρωπαϊκές και διεθνείς συνθήκες. Τέτοια προοπτική θα αποτελέσει ταυτόχρονα και ισχυρή αναπτυξιακή προοπτική για τη χώρα. Παρόλο που η ενεργειακή ένταση της Ελλάδος, δηλαδή η ενεργειακή κατανάλωση ανά μονάδα Ακαθάριστου Εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ), έχει προσεγγίσει τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο, υπάρχουν ακόμα σημαντικά περιθώρια για εξοικονόμηση και ορθολογική χρήση της ενέργειας στις μεταφορές. Για την επίτευξη των αναπτυξιακών προοπτικών και στόχων αυτών, η πολιτεία και ιδιαίτερα τα συναρμόδια Υπουργεία Ενέργειας, Μεταφορών και Ναυτιλίας πρέπει να αναλάβουν δράση για την υλοποίηση μέτρων τόσο από το Δημόσιο όσο και από τον Ιδιωτικό τομέα. Πολλά από αυτά τα μέτρα αναφέρθηκαν κατά τη διάρκεια της Ημερίδας και παρουσιάζονται συνοπτικά στα συμπεράσματά που ακολουθούν. Για την επίτευξη των επιθυμητών στόχων εξίσου σημαντική και αναγκαία όσο και η θέσπιση μέτρων από την Πολιτεία είναι η συμβολή του παράγοντα πολίτη-καταναλωτή. Η κατανόηση του προσωπικού συμφέροντος και της κοινωνικής διάστασης της επίτευξης των στόχων αποτελεί πρόκληση στην οποία καλούνται να ανταποκριθούν οι διάφορες Μη Κερδοσκοπικές Οργανώσεις (ΜΚΟ), τα ΜΜΕ, οι επαγγελματικοί σύνδεσμοι και κυρίως οι εκπαιδευτικοί σε όλες τις βαθμίδες.

** Τα πορίσματα αυτής της ημερίδας παρουσιάζει, σε συνέχειες, η ΠΕΜΠΤΟΥΣΙΑ. Σήμερα δημοσιεύουμε το πρώτο μέρος.*

Παρατήρηση: Την Παρασκευή, 7 Οκτωβρίου 2016, η Επιτροπή Ενέργειας της Ακαδημίας Αθηνών, διοργάνωσε στο Ίδρυμα Ιατροβιολογικών Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών, Ημερίδα με θέμα: «Ενέργεια και μεταφορές στην Ελλάδα: Προϋποθέσεις και μέτρα για καθαρή και βιώσιμη ενέργεια στις μεταφορές». Στην Ημερίδα μετείχαν Ακαδημαϊκοί, Καθηγητές Ελληνικών και ξένων Πανεπιστημίων, Επιστήμονες από ερευνητικούς Οργανισμούς, υψηλόβαθμα στελέχη από τις Διοικήσεις και Διευθύνσεις Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελλάδος, εκπρόσωποι επιχειρήσεων δραστηριοποιούμενων στις μεταφορές, καθώς και άλλοι ειδικοί σε τομείς ενεργειακών πολιτικών, θεσμικών και ρυθμιστικών πλαισίων. Έμφαση δόθηκε στις οδικές, θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές και στις αντίστοιχες πολιτικές που πρέπει να ακολουθηθούν.