

11 Μαΐου 2014

Ανάλεκτα τ. 21 - Περιβάλλον & Αυτοκίνητο. Μέρος 1ο: Ηλεκτροκίνηση

/ [Πεμπτούσια](#)

Image not found or type unknown



[Διαβάστε το νέο τεύχος των Αναλέκτων εδώ](#)

Το πόσες διαδρομές μπορεί να ακολουθήσει ο ανθρώπινος νους στο άκουσμα του θέματος που πραγματεύεται το 21ο τεύχος των Αναλέκτων είναι κάτι που μπορεί κανείς να φαντάζεται, αλλά δύσκολο να καταγράψει. Προφανώς η προστασία του περιβάλλοντος, του κοινού σπιτιού όλων των φυλών του κόσμου, είναι μια αναγκαιότητα στην οποία κανείς δεν εναντιώνεται, τουλάχιστον φραστικά. Και επίσης προφανώς όταν μιλάμε για την κλιματική αλλαγή το πέρασμα από τα λόγια στην πράξη γίνεται ακόμα μια αναγκαιότητα και μάλιστα επιτακτική.

Κάπως έτσι βρίσκεται το αυτοκίνητο με τα προφανή καυσαέριά του στο μάτι του κυκλώνα, με τεράστιες αυτοκινητοβιομηχανίες να απασχολούν δεκάδες χιλιάδες επιστήμονες υψηλής ειδίκευσης στην προσπάθειά τους να μειώσουν σε ελαχιστότατα επίπεδα τις εκπομπές ρύπων, ικανοποιώντας τις ολοένα και πιο αυστηρές προδιαγραφές EURO. Κάπως έτσι παλιές ιδέες αποκτούν καινούρια δυναμική και ξανατίθενται επί τάπητος «απειλώντας» να γίνουν μέρος της καθημερινότητάς μας.

Όπως τα εναλλακτικά καύσιμα, δηλαδή το φυσικό αέριο ή το υγραέριο που μπορούν σχετικά εύκολα να κάνουν έναν βενζινοκινητήρα πιο «καθαρό», προσφέροντας ταυτόχρονα και μετακινήσεις χαμηλότερου κόστους, συνδυασμένες κατά περίπτωση με απεξάρτηση από το μαύρο χρυσό. Όπως επίσης το ηλεκτρικό αυτοκίνητο, που ως σύλληψη είναι πολύ πιο παλιό απ' ό τι φαντάζεστε, που σε κάποιες μορφές του υπάρχει δίπλα μας εδώ και πολλές δεκαετίες (βλ. τρόλεϊ) και που είχε σπάσει το ρεκόρ ταχύτητας στην ξηρά πολύ πριν επικρατήσουν οι θερμικοί κινητήρες στο χώρο των τεσσάρων τροχών.

Επιχειρώντας να προσεγγίσουμε την ηλεκτροκίνηση πολύπλευρα, συλλέξαμε υλικό που επεξεργαστήκαμε τα τελευταία 3-4 χρόνια, παρουσιάζοντας τόσο την τεχνολογική εξέλιξη, όσο και τις προσπάθειες να καταστεί το ηλεκτρικό αυτοκίνητο βιώσιμο από εμπορικής απόψεως. Και αν θέλαμε να σταθούμε σε αυτήν ακριβώς τη βιωσιμότητα, θα λέγαμε, με δυο λόγια, ότι παρά την πρόοδο, ο δρόμος είναι ακόμα μακρύς, το ηλεκτρικό αυτοκίνητο εξακολουθεί να είναι ακριβό και η απόκτησή του έχει νόημα για εξειδικευμένη χρήση, περισσότερο από εταιρίες και κρατικούς οργανισμούς και λιγότερο από ιδιώτες.

Το τι θα προσέφερε μια υποθετική «επικράτηση» του ηλεκτρικού αυτοκινήτου ανοίγει ένα μεγάλο κύκλο συζήτησης. Ωφελημένες θα έβγαιναν σίγουρα οι μεγαλουπόλεις, χωρίς καυσαέρια και θόρυβο, αλλά από την άλλη μεριά θα έπρεπε να εξασφαλιστεί «καθαρή» ηλεκτρική ενέργεια, από ανανεώσιμες πηγές, για να μην έχουμε μια απλή μεταφορά της ρύπανσης, ενώ ένα άλλο μεγάλο περιβαλλοντικό ζήτημα θα προέκυπτε από την επιπλέον ενέργεια και τις πρώτες ύλες που είναι απαραίτητες για την κατασκευή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Σε κάθε περίπτωση δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο κλάδος των μεταφορών (μαζί με τρένα, πλοία, και αεροπλάνα) ευθύνεται σε παγκόσμια κλίμακα για το 14% των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Κατά συνέπεια το αυτοκίνητο είναι λιγότερο ένοχο απ' όσο αφήνεται να εννοηθεί, αλλά σίγουρα δεν είναι αθώο. Εκπέμπει ρύπους και η προσπάθεια για τη μείωσή τους πρέπει να συνεχιστεί σε όλα τα μέτωπα, χωρίς όμως αυτό να γίνεται αφορμή να υποτιμούνται άλλοι τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας που ενδεχομένως προκαλούν πολύ πιο σοβαρή βλάβη στο περιβάλλον.

Νίκος Λουπάκης

Αρχισυντάκτης Επιστημών