Κατασκευές και μετα-covid ανάπτυξη στην Ελλάδα του 2022

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΥΛΩΝΟΓΙΑΝΝΗΣ
Πρόεδρος ΔΣ, Όμιλος ΕΛΛΑΚΤΩΡ

Για τον κλάδο της βιομηχανίας και ειδικότερα των κατασκευών και υποδομών, η μετα-covid εποχή συνέπεσε με την υλοποίηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο ενός νέου «πράσινου» σχεδίου, στόχος του οποίου είναι η μείωση των εκπομπών CO_2 κατά 55% έως το 2030 και η ουδέτερη κλιματική αλλαγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση έως το 2050 (το λεγόμενο "Fit for 55"). Στο πλαίσιο αυτό, οι επιχειρήσεις καλούνται από τη μια να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα της covid-19 υιοθετώντας τα κατάλληλα μέτρα και πρωτόκολλα υγιεινής και από την άλλη να αντιμετωπίσουν την πρόκληση της κλιματικής αλλαγής, προσαρμόζοντας τις διαδικασίες και τις πολιτικές τους με γνώμονα την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και τη μείωση του περιβαλλοντικού τους αποτυπώματος.

Είναι κοινός τόπος ότι το Fit for 55 αποτελεί στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η δέσμη προτάσεών της για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 55% έως το 2030. Απώτερος στόχος είναι ο εκμηδενισμός των ρύπων και η επικράτηση των καθαρών εκπομπών μέχρι το 2050. Προς τον σκοπό αυτόν οι επιχειρήσεις έχουν ήδη αρχίσει να στρέφονται σε νέες στρατηγικές βιωσιμότητας, οι οποίες περιλαμβάνουν την αύξηση της χρήσης των ανανεώσιμων και εναλλακτικών πηγών ενέργειας (η παραγωγή και η χρήση ενέργειας ευθύνονται για το 75 % των εκπομπών της ΕΕ), τη μετάβαση στην κυκλική οικονομία και την ταχύτερη ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς χαμηλών εκπομπών καθώς και των υποδομών και των καυσίμων για τη στήριξή τους.

Με τα δεδομένα αυτά, κανένα αεροδρόμιο, κανένα λιμάνι, κανένας αυτοκινητόδρομος δεν μπορεί να είναι ίδιος με την αντίστοιχη κατασκευή της δεκαετίας του '90. Η φόρτιση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, η αντικατάσταση των παραδοσιακών καυσίμων από εναλλακτικές μορφές ενέργειας και η αποθήκευση των τελευταίων αποτελούν προκλήσεις στις οποίες πρέπει να απαντούν οι νέες υποδομές. Αυτονόητο είναι πως αυτή καθ'εαυτήν η παραγωγή νέων εναλλακτικών μορφών ενέργειας απαιτεί υποδομές και κατασκευές σε μεγαλύτερη έκταση από αυτό που έχει συμβεί μέχρι τώρα. Τα υπεράκτια αιολικά πάρκα, τα "mega projects" για την αποθήκευση υδρογόνου και ηλιακής ενέργειας, αποτελούν τις καινούργιες υποδομές που οι κατασκευαστικές εταιρείες πρέπει να δημιουργήσουν.

Μιλώντας με όρους ποσοτικής στόχευσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να επισημάνουμε ότι, σύμφωνα με την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, στόχος είναι η παραγωγή του 40% της ενέργειάς μας από ανανεώσιμες πηγές έως το 2030.

Ο δημόσιος τομέας θα υποχρεωθεί να ανακαινίζει το 3% των κτιρίων του κάθε χρόνο, ώστε να δοθεί ώθηση στο κύμα ανακαίνισης, στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στη μείωση της χρήσης ενέργειας και του κόστους για τους φορολογούμενους.

Η αυστηροποίηση των προτύπων εκπομπών CO_2 για τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά θα επιταχύνει τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, απαιτώντας μείωση των μέσων εκπομπών των καινούργιων αυτοκινήτων κατά 55% από το 2030 και κατά 100% από το 2035 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2021. Ως εκ τούτου, όλα τα καινούργια αυτοκίνητα που θα ταξινομηθούν από το 2035 θα έχουν μηδενικές εκπομπές. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί είναι σε θέση να φορτίζουν ή να τροφοδοτούν τα οχήματά τους σε ένα αξιόπιστο δίκτυο σε ολόκληρη την Ευρώπη, ο αναθεωρημένος κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων θα απαιτεί από τα κράτη μέλη να επεκτείνουν την ικανότητα φόρτισης ανάλογα με τις πωλήσεις αυτοκινήτων μηδενικών εκπομπών και να εγκαθιστούν σημεία φόρτισης και ανεφοδιασμού καυσίμων ανά τακτά διαστήματα σε μεγάλους αυτοκινητόδρομους: κάθε 60 χιλιόμετρα για ηλεκτρική φόρτιση και κάθε 150 χιλιόμετρα για ανεφοδιασμό με υδρογόνο.

Στόχος είναι η παραγωγή του 40% της ενέργειάς μας από ανανεώσιμες πηγές ως το 2030

Τα καύσιμα της αεροπορίας και της ναυτιλίας προκαλούν σημαντική ρύπανση και απαιτούνται και για αυτά ειδικές δράσεις, συμπληρωματικές στην εμπορία εκπομπών. Σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τα αεροσκάφη και τα πλοία πρέπει να έχουν πρόσβαση σε παροχή καθαρής ηλεκτρικής ενέργειας σε μεγάλους λιμένες και αερολιμένες.

Στον κτιριακό τομέα, έναν από τους μεγαλύτερους καταναλωτές ενέργειας στην Ευρώπη ο οποίος ευθύνεται για περισσότερο από το ένα τρίτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στόχος είναι η οικοδόμηση και ανακαίνιση κτιρίων με αποδοτικό τρόπο ως προς την κατανάλωση ενέργειας και πόρων. Η στρατηγική σχετικά με ένα κύμα ανακαινίσεων αποσκοπεί στην εντατικοποίηση των προσπαθειών ανακαίνισης σε ολόκληρη την ΕΕ για την υλοποίηση της αναγκαίας συμβολής του κατασκευαστικού τομέα στον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ έως το 2050 και την επίτευξη μιας δίκαιης πράσινης μετάβασης. Η προώθηση των ανακαινίσεων είναι καίριας σημασίας για την απανθρακοποίηση του κτιριακού τομέα, την ανάκαμψη της οικονομίας και την καταπολέμηση της ενεργειακής φτώχειας.

Είναι επομένως προφανές πως οι κατασκευαστικές εταιρείες καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο τόσο στη δημιουργία νέων υποδομών συμμορφούμενων προς τη βιώσιμη ανάπτυξη όσο και στην κατασκευή ενεργειακών πόλων, που θα τροφοδοτούν την παραγωγική διαδικασία με φιλικές προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας. Ο ρόλος αυτός απαιτεί σημαντική διαφοροποίηση του τεχνολογικού εξοπλισμού και των ανθρώπινων πόρων εις τρόπον ώστε να διασφαλιστεί η αναγκαία τεχνογνωσία για την υλοποίηση των παραπάνω στοχεύσεων.

Με τις σκέψεις αυτές θα λέγαμε πως η βιώσιμη ανάπτυξη βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο κατασκευαστικός τομέας είναι υποχρεωμένος να προσαρμόσει τις δεξιότητές του για την εξυπηρέτηση της «νέας οικονομίας». Είναι βέβαιο ότι η επιτυχία θα εξαρτηθεί από την ικανότητα και την ταχύτητα προσαρμογής στην εποχή των μηδενικών ρύπων.