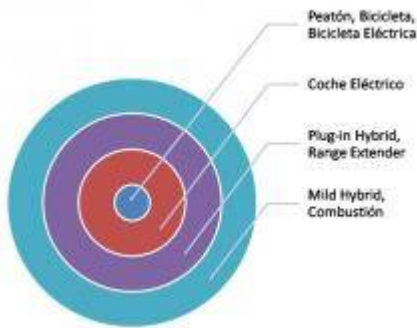


GREEN CARS INITIATIVE - VALENTZIA AUTO ELEKTRIKOARI BURUZKO ALBISTEEKIN

Posted on 20/04/2010 by Naider



The Europako auto erosleak 54 urte ditu batez beste. Normala? Baduzu trikimailurik? Interpretazio oker estatistiko bat? Datu horien interpretazio asko daude eta horietako batek gainbehera dagoen negozio eredua adierazten du. Joan den asteazken eta ostegunean (apirilak 14 eta 15) Valentzian elkartu ziren bi egunez, Europako bat - [From Economic Recovery to Sustainability](#) -, eta beste bat - [Green Cars and Leadership Opportunities](#) -, CDTI, automobilgintza, administrazio publikoak eta ikerketa zentroak etorkizuneko automobilari buruz eztabaidatzeko eta horretarako estrategiak garatzeko.

2008ko azaroan, Europako Batzordeak [Green Cars Initiative](#) izeneko ekimena jarri zuen martxan, lankidetzaren publiko-pribatua (PPP bere baitan). ingelesezko siglak) Europako Batzordeak 5.000 M€ inbertitzen dituen, automobilgintzaren zifra berdinarekin osatuta. Ekimen honen bidez, Europar Batasuna ibilgailu berritzaile eta garbieraren garapena laguntzen saiatzen da, eta denok parte hartzeraren gonbidatzen gaituzte, deialdi publikoak argitaratuko baitira bereziki ETEek ikerketa-proiektuak aurkez ditzaten. 2010eko uztailan argitaratuko dira, abenduan itxita, eta Europako Batzordeko Franz Söldnerrek dioenez, [Mugikortasun eta Garraioko DG. k, teknologia berriak sartzeko I+D, merkatuan sartzeko ekimenak eta arauzko gaiak aurrera egiteko proiektuak finantzatzeko ditu.](#)

Ekimen hau 2011ko ekainean [ERA-NET](#) batekin eta Inbertsioen Europako Bankuaren kredituen igoera handiarekin ere osatzen da (EIB) 2.000 M€-tik 8.000 M€-ra 2009an bakarrik mugikortasun jasangarriko proiektuak finantzatzeko, eta horietatik onura handia izan du automobilgintzak. Europako Inbertsio Bankuko Gunnar Muent-ek ohartarazi zuen arren, auto elektrikoaren egungo inbertsio-mailak etorkizuneko merkatuaren aurreikuspenak asko gainditzen dituela (2020an %6ko erakunde honen arabera), bertaratutako fabrikatzaile guztiek, Volkswagen irakaslea Steiger eta Europako Automobil Fabrikatzaileen presidentea barne. Elkartek (ERTRAC), auto elektrikoa ziurtasun osoz iritsiko dela baieztatu du; Bere ustez, auto elektrikoan egindako inbertsio sendoak adierazten du aurreikuspenak okerrak direla eta etorkizuneko borroka teknologia honetan lidergoa nork duen amaituko dela.

Ildo beretik adierazi zuen [REDITA](#)ko Carlos Molinerrek, eta argudiatu zuen auto elektrikoaren egungo inbertsioa ezin dela Europako laguntzarekin soilik azaldu. , baina kontsumitzaileen lehentasunen aldaketagatik, zeinetan hiri-mugikortasuna gailentzen baita. Renault-eko Gonzalo Hennequet-en argudioak bide beretik jarraitu zuen 2050. urterako EBko biztanleriaren % 80 hirietan biziko dela komentatu zuenean. Gainera, gaur egun bidaiak egunean 60 km baino gutxiagokoak dira. Auto elektrikoak ez du ohiko autoa ordezkatzen, eredu tradizionalaren gainbehera konpentsatu dezakeen beste negozio bat baizik. Horregatik, auto elektrikoak ez ditu ohitura gauden abantaila berdinak izan behar.

Renault-en aurkezpenak auto elektrikoaren teknologiarekin duen fabrikatzaile honen egoera oso aurreratua islatu zuen, Ford eta Seat-en aurretik, zeinen ekimenak hobekuntza-proiektu handirik gabe igaro (mild-hybrid, aerodinamika, marruskadura baxuko pneumatikoak, etab.). Renault-en kasuan auto elektrikoak etorkizunerako negozio eredu guztiz ezberdina eta ekonomikoki bideragarria dirudi.

Horrez gain, Renault-ek datu zehatzak aurkeztu zituen. Auto baten bizi-ziklo osoa kontuan hartuta, 160 km-ko autonomia erreala duen Megane bat km bakoitzeko 120 g CO₂ kutsatzetik 62 g CO₂ izatera igaroko da Frantziaren kasuan. Iberiar penintsulak, berriz, are onura handiagoa izango du, teknologia honek ezin hobeto osatzen baitu energia eolikoko energia berriztagarrien portzentaje altua, sarritan gauez xahutzen den sare elektrikoaren xurgapen-ahalmen faltagatik, autoak gehien-gehienek kargatuko bailukete. gaua.

Renault-eko Hennequet jaunaren konfiantza alderdi bakarrean lainotuta dago: baterien

fabrikatzaileen presentzia oso txikia Europako lurretan. Ia guztiak Asian daude, eta batzuk, haren ustez, oso indartsuak dira: *Txinako BYQ fabrikatzailea bereziki arriskutsua da*. Renault-ek bere aldetik Parisko duen plantan ekoitziko ditu bateriak eta Erresuma Batuko eta Portugaleko beste bi lantegietarako sarbidea izango du Nissan bazkidearen bitartez.

Hau da Europan eta batez ere Espainiako Estatuan dagoen puntu ahula, auto elektrikoen aldeko behin betiko apustua egin ostean - ikus [Manu Fernández](#)ren artikulua, *Estrategia eta Ekintza bikain aztertzen dituena Espainian ibilgailu elektrikoa sustatzeko planan* -, ezin izan du baterien fabrikazioa erakarri. Teknologia hau liderratzek merkatua lideratzea esan nahi du, eta industriak lur hauetarako duen garrantzi handia ikusita (2009an Europako 2. auto fabrikatzailearik handiena), Europako lankidetzaren laguntza ezinbestekoa da enpresa batek bere fabrikazioa dauden 11etatik batetara eramateko. gaur egungo landareak. Testuinguru honetan, *Green Cars Initiative*ren aldeko apustua hasiera oso ona da, baina ekintzekin osatu behar da, bateria-fabrikatzaileak enpresa nagusian ez ezik, baterien fabrikatzaileak instalatu daitezten. benetako fabrikazioarekiko proportzionaltasuna.

There are no comments yet.