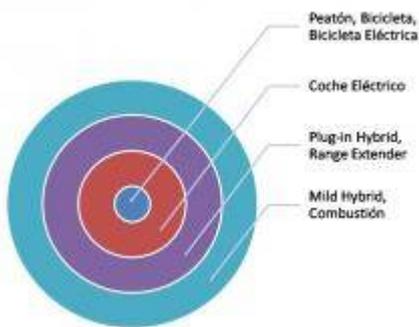


# **GREEN CARS INITIATIVE - VALENCIA CON NOVEDADES SOBRE EL COCHE ELÉCTRICO**

*Posted on 20/04/2010 by Naider*



El comprador medio europeo de automóviles tiene 54 años. ¿Normal? ¿Tiene truco? ¿Una malinterpretación estadística? Existen muchas interpretaciones acerca de este dato y una de ellas apunta a un modelo de negocio en declive. El pasado miércoles y jueves (14 y 15 de Abril) se reunieron en Valencia en dos jornadas, una europea - [From Economic Recovery to Sustainability](#) -, y otra - [Green Cars y Oportunidades de Liderazgo](#) -, organizada por el [CDTI](#), la industria automovilística, las administraciones públicas, y centros de investigación para discutir sobre el automóvil del futuro y para elaborar estrategias para ello.

Ya en noviembre de 2008 la Comisión Europea lanzó una iniciativa titulada [Green Cars Initiative](#), una colaboración público privada (PPP en sus siglas en inglés) en la cual la Comisión Europea invierte 5.000 M€, complementada por la misma cifra por la industria automovilística. A través de esta iniciativa, la Unión Europea intenta apoyar el desarrollo de vehículos innovadores y limpios, algo a lo que todos estamos invitados a contribuir, ya que se publicarán convocatorias públicas especialmente para que las PYMEs puedan presentar proyectos de investigación. Se publicarán en julio 2010, con cierre en diciembre, y según Franz Söldner de la Comisión Europea, [DG Movilidad y Transporte](#), financiarán I+D para introducir nuevas tecnologías, iniciativas para introducirlas en el mercado y proyectos para avanzar en los temas regulatorios.

Esta iniciativa es además complementada por un [ERA-NET](#) en Junio de 2011 y por un fuerte incremento de créditos por parte del Banco Europeo de Inversiones (BEI) de 2.000 M€ a 8.000 M€ sólo en 2009 para financiar proyectos sobre movilidad sostenible, del cual la industria automovilística se ha beneficiado enormemente. Aunque Gunnar Muent del Banco Europeo de Inversiones advirtió de que el nivel actual de inversión en el coche eléctrico supera con creces las futuras previsiones del mercado (según esta entidad del 6% en el 2020), todos los fabricantes presentes incluyendo al Profesor Steiger de Volkswagen y Presidente de la Asociación Europea de fabricantes del Automóvil (ERTRAC), confirmaron que el coche eléctrico va a llegar con absoluta certeza; en su opinión, la fuerte inversión en el coche eléctrico indica que las previsiones son incorrectas y que la batalla del futuro será sobre quién tenga el liderazgo en esta tecnología.

En la misma línea apuntaba Carlos Moliner de la [REDITA](#), quien argumentaba que la inversión actual en el coche eléctrico no sólo se podía explicar por las ayudas europeas, sino por el cambio de las preferencias del consumidor, en el cual la movilidad urbana se impone. La argumentación de Gonzalo Hennequet de Renault, iba por los mismos derroteros al comentar que el 80% de la población en la UE vivirá en las ciudades para el 2050. Además, los trayectos ya hoy en día son de menos de 60km diarios. El coche eléctrico no sustituye el coche convencional, es más bien otro negocio que puede compensar el declive del modelo tradicional. Es por ello que el coche eléctrico no tendrá que tener las mismas prestaciones que las que estamos acostumbrados.

La ponencia de Renault plasmaba el muy avanzado estatus en el que se encuentra este fabricante con la tecnología del coche eléctrico, muy por delante de Ford y Seat, cuyas iniciativas no han pasado por proyectos de mejora incremental (mild-hybrid, aerodinámica, neumáticos de bajo rozamiento, etc). El coche eléctrico en el caso de Renault parece un modelo de negocio radicalmente diferente y económicamente viable para el futuro.

Además, Renault presentó cifras concretas. Considerando todo el ciclo de vida de un coche, un Megáne con una autonomía real de 160 km pasará de contaminar 120 g de CO<sub>2</sub> por km a 62 g CO<sub>2</sub> en el caso de Francia. La península ibérica en cambio se beneficiará aún más, ya que esta tecnología se complementa perfectamente con el alto porcentaje de renovables provenientes de la energía eólica, frecuentemente desaprovechados por la noche por falta de capacidad de absorción por la red eléctrica, ya que, los coches en su gran mayoría se recargarían por la noche.

La confianza del Sr. Hennequet de Renault sólo se ve enturbiada en un aspecto: la muy reducida presencia de fabricantes de baterías en suelo europeo. Casi todos se encuentran en Asia, y algunos, según él, muy potentes: *El fabricante BYQ de China es especialmente peligroso*. Renault por su parte producirá baterías en su planta en París y tendrá acceso a otras dos plantas en el Reino Unido y Portugal a través de su socio Nissan.

Es éste el punto flaco europeo y especialmente dentro del estado español, que, habiendo hecho una apuesta definitiva por el coche eléctrico - véase el [artículo de Manu Fernández](#) que analiza de forma excelente la *Estrategia y el Plan de Acción para impulsar el vehículo eléctrico en España* -, no ha podido atraer la fabricación de baterías. Liderar esta tecnología significa liderar el mercado, y viendo la gran importancia que la industria tiene por estas tierras (2º fabricante de coches de Europa en 2009), es primordial el apoyo a través de la colaboración europea para que una empresa lleve su fabricación a una de las 11 plantas existentes en la actualidad. En este contexto, la apuesta a través de la *Green Cars Initiative* es un muy buen comienzo, pero tiene que verse complementado por acciones para que los fabricantes de baterías se instalen no solo en la casa matriz, sino que exista una cierta proporcionalidad con la fabricación real.

**There are no comments yet.**