

Auto elektrikoaren itxaropena

Kapitalismoaren historia, jardueraren ekonomikoaren gorabeherekin lotuta azaltzen zaigu. Kapitalismo aurreko sistema ekonomikoetan ere gorabehera horiek ematen ziren, edo hori ikasi genuen Historia Sakratuan esplikatzeko zizkigutenean Egiptoko goseteak: behi mehe eta gizenen ipuina. Alta, aldaketa horiek urtealdiko uzten arabera izaten ziren; aldiz, kapitalismoa sistema nagusi bilakatu ostean, jardueraren aldaketak mozkin tasen arabera izango dira, Karl Marxek maisuki azaldu zigun bezala.

Ekonomia uhin horiek, epe luzean, 40-50 urteren buruan, ekoizkin traktore boteretsuen arabera ematen dira. Duela 250 urte, kapitalismoak jauzi kualitatibo esanguratsua eman zuen, lurrin makina asmatu ostean. Geroago, lurrin makinez eragindako garraio bideak zabaldu ziren. Ondoren, elektrifikazioa eta motor termikoen erabilera orokortzea etorri ziren, oraindik jarraitzen duena. Azkenik, industriaren digitalizazioa, informatizazioa, telefonia eta robotizazioa heldu dira. Sistema berri horiek ezartzen diren bitartean, ekonomiak gorakada bizkorak izango ditu eta sistema horiek orokortzen diren heinean, hazkunde ekonomikoa motelduz joango da.

Gaur egun, badirudi, motore termikoen uhina amaitzeaz dagoela bidezgati nagusi hauengatik: lehena, jasan ezinezko kutsadura sortzen duelako CO₂ren isurketen bidez; eta bigarrena, petrolioaren oinarritutako erregaia agortzeaz dagoelako. Ondorioz, zerkerdezkaz dezaie horrelako industria eraginkorra?

Egoera horretan kokatu behar dugu ibilgailu elektrikoaren asmakizuna, nahiz 1899rako lehen probak burutu ziren eta 100 km abiadura orduko erdietsi zuen. Alabaina, gure garraio sistema motore termikotik motore elektriko



Baleren Bakaikoa Azurmendi
EKONOMIALARIA

Autogintza inguruko jardueraren herrialde askotara heldu da eta Euskal Herrian ere tamaina esanguratsua dauka, bai kopuruz, baita kalitatez ere. Haatik, ez da harritzekoa industria horretan motelaldia sumatzen hasi bezain pronto, irteerak aurkitu nahian ibiltzea; horretan dihardute gure arteko zenbait enpresak: CAF eta Irizar Koop., adibidez

kora pasatzen badugu, hiri eta inguruko kutsadura erabat murriztuko zaigu eta, gaixotasun ugari desagertzeaz gain, hiriak bizigarriago bilakatuko zaizkigu.

Autogintza inguruko jardueraren herrialde askotara heldu da eta Euskal Herrian ere tamaina esanguratsua dauka, bai kopuruz, baita kalitatez ere.

Haatik, ez da harritzekoa industria horretan motelaldia sumatzen hasi bezain pronto, irteerak aurkitu nahian ibiltzea; horretan dihardute gure arteko zenbait enpresak: CAF eta Irizar Koop., adibidez.

Nola ez, auto elektrikoaren etorkizun oparoz jabetuta, Txina sartu da buru-belarri industria horretan. Gainera, hogeita hamaika eskutik dauka. Duela gutxira arte mendebaldeko zenbait herrialdek eraman du autogintzako lideretza; geroago, ekialdeko Asiako beste batzuk gehitu dira eta orain, sektorean agindu nahi du Maoren herrialdeak eta horretarako aukera eskuragarriak ditu. Izan ere, Txinak dauka auto elektrikoaren bateriak ekoizteko lehengai garrantzitsuenak: lur bereziak (munduko ekoizpenaren %79), kobaltua (Kongok munduko erreserben %60 du eta Txinak erosteko ia monopolioa du), litioa (erreserba esanguratsua ditu), zerioa...

Zalantzarik gabe, ibilgailu elektrikoek ez dituzte gure hiriak kutsatuko CO₂-rekin, baina lehengaiak erdiesterakoan ingurumenak kalte esanguratsua pairatuko ditu: ur gezaren erabilera biderkatuko da eta kontsumo pribaturako urritu, ibaiak kutsatuko dira, inguruko soro eta belardiak pozoitu, eta minbizi kasuak orokortu.

Azken finean, gure hirietako haizea garbiagoa izango da eta gai kutsakorren urrutiko geratuko zaizkigu. Ez ahaztu jadanik zabor arriskutsuak Afrikara bidaltzen ditugula. Beraz, antzinako kolonialismoa eraberritu dugu: zabor kutsakorren afrikarrei esleituko dizkiegu, gerrak eta beronek eragindako arma negozioak hara desbideratu, gerrate eta gosete horietatik ihesi datozen etorkinak Mediterraneokoan hilobiratzen uzten ditugun bitartean. Baina hori bai, lehengai preziatuak gure ongizatea bermatzeko ekartzen jarraituko dugu. ■