

EL VEHÍCULO ELÉCTRICO, UN ESTRATEGIA CLAVE EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ERA COVID

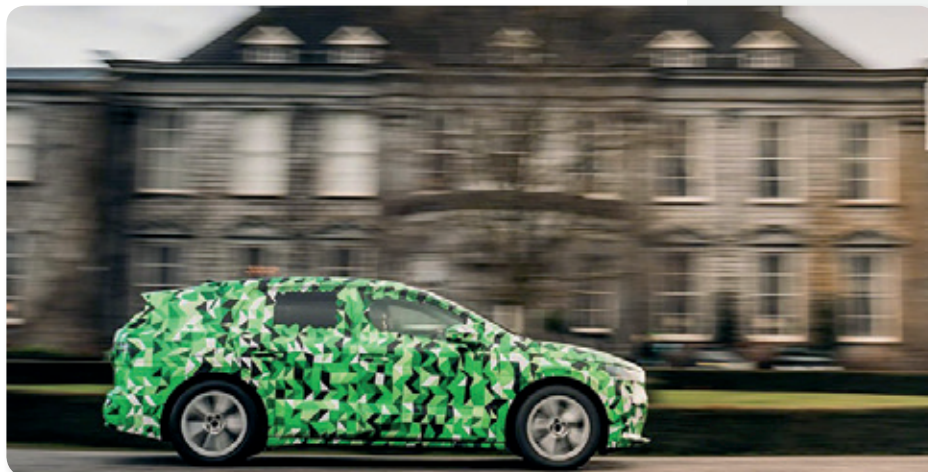
TANTO EL DÍA MUNDIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (9 DE SEPTIEMBRE), INICIATIVA PROMOVIDA DESDE ESTE AÑO POR GREEN.TV Y ABB Y CUYO OBJETIVO ES RECONOCER EL PAPEL FUNDAMENTAL QUE DESEMPEÑAN LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LA TRANSICIÓN HACIA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE Y UN FUTURO CERO EMISIONES, COMO LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD (16-22 DE SEPTIEMBRE), CUYO TEMA ELEGIDO POR LA COMISIÓN EUROPEA PARA LA CAMPAÑA DE ESTE AÑO HA SIDO “POR UNA MOVILIDAD CERO EMISIONES PARA TODOS”, REFLEJAN EL AMBICIOSO OBJETIVO DE ALCANZAR LA NEUTRALIDAD EN LAS EMISIONES DE CARBÓN PARA EL AÑO 2050, RECOGIDO EN EL PACTO VERDE EUROPEO, EN UN MOMENTO MUY SIGNIFICATIVO, MARCADO POR LOS EFECTOS DE UNA PANDEMIA QUE ESTÁ RECONFIGURANDO NO SOLO NUESTRAS VIDAS, SINO TAMBIÉN CONDICIONANDO Y MODIFICANDO NUESTROS HÁBITOS DE MOVILIDAD.

A estas manifestaciones se une la del primer Día Internacional del Aire Limpio por un cielo azul (7 de septiembre), cuando la Región Europa de la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha recordado que la contaminación empeora el pronóstico del Covid-19, al tiempo que ha instado a los países europeos a seguir reduciéndola.

Junto a las emisiones contaminantes de un parque excesivamente avejentado como el que tenemos en España, afrontamos otro desafío para la salud de los ciudadanos, derivado de las consecuencias del tráfico urbano. Una de cada cinco personas en Europa está expuesta diariamente a niveles de ruidos nocivos para su salud, según el informe “Ruido en Europa”, de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publicado el pasado marzo, que señala a la circulación de vehículos por las ciudades como la principal fuente de contaminación acústica, que produce en nuestro país unas 1.100 muertes prematuras y 4.100 hospitalizaciones.

Por todo ello, el noveno mes del calendario ha sido y será, a partir de 2020, un periodo de reflexión anual para saber qué y cómo lo estamos haciendo para transformar una movilidad que sin duda va a cambiar y que necesariamente tendrá como objetivo la descarbonización y la eficiencia energética, incluyendo en la ecuación estrategias de no-movilidad como el teletrabajo.

Desde el ámbito de la eficiencia energética, planes como el MOVES 2 están destinados a promover el uso y la adquisición de vehículos



THE ELECTRIC VEHICLE: A KEY STRATEGY IN THE SUSTAINABLE MOBILITY OF THE COVID ERA

BOTH WORLD ELECTRIC VEHICLE DAY (9 SEPTEMBER), AN INITIATIVE SPONSORED THIS YEAR BY GREEN.TV AND ABB THAT AIMS TO RECOGNISE THE FUNDAMENTAL ROLE PLAYED BY ELECTRIC VEHICLES IN THE TRANSITION TOWARDS A SUSTAINABLE TRANSPORT AND A ZERO-EMISSIONS FUTURE; AND THE EUROPEAN MOBILITY WEEK (16-22 SEPTEMBER), THE MOTTO FOR WHICH, SELECTED BY THE EUROPEAN COMMISSION FOR THIS YEAR'S CAMPAIGN, HAS BEEN “ZERO-EMISSION MOBILITY FOR ALL”; REFLECT THE AMBITIOUS TARGET OF ACHIEVING CARBON EMISSION NEUTRALITY BY 2050, AS CONTAINED IN EUROPE'S GREEN DEAL. THESE INITIATIVES COME AT A VERY SIGNIFICANT TIME: ONE THAT IS SHAPED BY THE EFFECTS OF A PANDEMIC THAT IS NOT ONLY RECONFIGURING OUR LIVES, BUT ALSO CONDITIONING AND MODIFYING OUR MOBILITY HABITS.



Arturo Pérez de Lucía
Director General de AEDIVE
Managing Director of AEDIVE,
the Business Association for
the Boosting and Development
of the EV Market.

Added to these initiatives is the first International Day of Clean Air for blue skies (7 September), when the European Region of the World Health Organisation (WHO) has reminded us that pollution worsens the forecasts for COVID-19, while calling on European countries to continue to take steps to reduce it.

Along with the contaminant emissions of an excessively ageing vehicle stock, such as Spain's, citizens' health faces another challenge arising from the consequences of urban traffic. One in every five people in Europe have daily exposure to noise levels that are noxious for health, according to the report “Noise in Europe”, from the European Environment Agency (EEA), published last March. The report highlights that urban traffic is the main source of noise pollution, causing 1,100 premature deaths and 4,100 hospital admittances in Spain.

As a result, this September has been and will be, as from 2020, a period of annual reflection to understand how and what we are doing to transform our mobility, which is undoubtedly going to change and must necessarily set out to achieve decarbonisation and energy efficiency, as well as including non-mobility strategies in the equation, such as teleworking.

In the field of energy efficiency, plans such as MOVES 2 are intended to promote the use and acquisition of electric vehicles (EVs) as the driver to stimulate renewables, distributed generation and energy storage, provided it involves a single propulsion system that is able to interact with the electrical system and support its demand curve.

Before this edition of FuturENERGY reaches its readers, MOVES 2 will have activated the different incentive plans of the Autonomous Communities and Autonomous Cities, whose deadline is 17 September, under the umbrella of the Royal Decree promoted by the Institute for

eléctricos como eje para el impulso de las energías renovables, la generación distribuida y el almacenamiento energético, toda vez que se trata del único sistema de propulsión capaz de interactuar con el sistema eléctrico y ayudarlo en su curva de demanda.

Antes de que esta edición de FuturENERGY llegue a sus manos, el MOVES 2 habrá de tener activados los diferentes planes de incentivos de las Comunidades y Ciudades Autónomas, con fecha tope del 17 de septiembre, bajo el paraguas del Real Decreto impulsado por el IDAE a través de la Secretaría de Estado de Energía.

Otros planes de incentivos como el RENOVE, dirigidos a potenciar el sector de la Automoción y a cargo del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, también inciden en el impulso a la compra de vehículos eléctricos, junto con el resto de tecnologías de propulsión, si bien lo hace más desde la perspectiva industrial y de mercado, en un momento delicado para un sector tan ligado a la competitividad y el empleo en España.

Nuestro país difiere de otros donde también existe actividad fabril en automoción, pues mientras Francia o Alemania son potencias industriales, España alberga cerca de una veintena de fábricas, pero sus órganos de decisión se encuentran más allá de nuestras fronteras. Es por ello que necesitamos hacernos atractivos a la inversión y a la decisión de incrementar los modelos de vehículos eléctricos y electrificados que se desarrollarán en los próximos años.

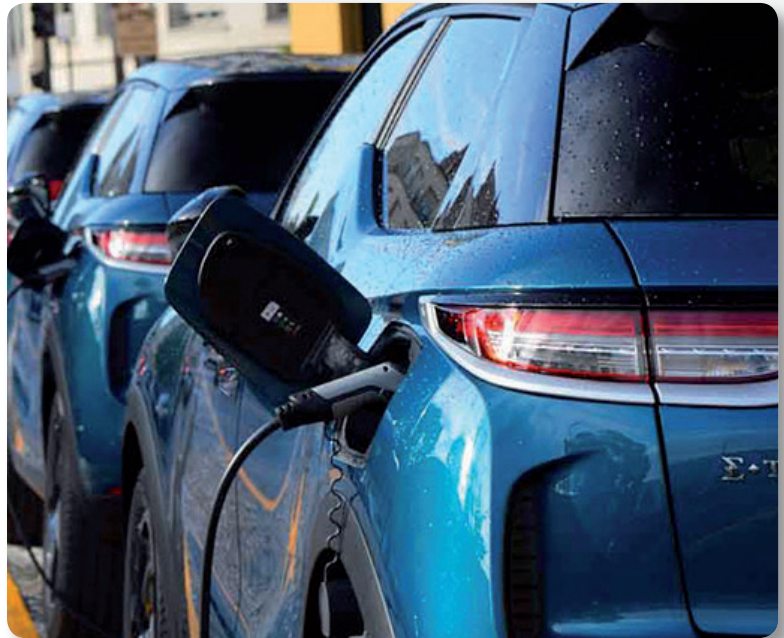
Por esa razón, resulta imprescindible cerrar el círculo industrial y tecnológico de la cadena de valor del vehículo eléctrico, que no solo se basa en los productos de los OEMs y sus proveedores, los TIER (que por el contrario sí cuentan con exponentes nacionales de reconocido prestigio mundial), sino también en una industria asociada como es la de la infraestructura de recarga, sin la que la movilidad eléctrica poco o nada tiene que hacer pero que afortunadamente, cuenta igualmente con importantes exponentes empresariales con bandera española, que producen dentro de nuestro territorio para todos los mercados mundiales, con estándares de calidad que avallan su buen hacer.

La industria de las dos ruedas eléctricas es también un eje clave que está eclosionando en España con referentes a nivel mundial tanto en ciclomotores como en motocicletas eléctricas, junto con empresas que apuestan por productos más específicos como autobuses y camiones.

Pero al margen de los vehículos y de las infraestructuras de recarga, la industria minera juega un papel que cada vez deberá de ser más protagonista a fin de cerrar esa cadena de valor industrial que haga atractiva la inversión en España.

La mina de litio de Extremadura, la segunda más importante de Europa, capaz de dar solución con su materia prima a más de 10 millones de baterías de vehículos eléctricos, es clave para la competitividad y el empleo y para atraer nueva producción de vehículos eléctricos, toda vez que la huella medioambiental en su fabricación se reduce de forma exponencial cuando el litio no ha de recorrer miles de kilómetros antes de ser embarcado en una batería y de que el propio vehículo recorra su primer kilómetro rodado.

Además, lo es por su ubicación, en una región con pocos recursos industriales y escasa capacidad para dar respuesta a las necesidades de competitividad y empleo para sus habitantes, pues Extremadura sigue siendo lo que antes se llamaba Objetivo 1, recibiendo fondos de Europa en cantidades ingentes con el principal fin de la conver-



Energy Diversification and Saving through the Secretary of State for Energy.

Other incentive plans such as RENOVE, designed to optimise the Automotive sector, from the Ministry of Industry, Commerce and Tourism, also focus on promoting the purchase of EVs, alongside other propulsion technologies. However, this is taking place more from the industrial and market standpoint, at a delicate time for a sector that is so very much linked to competitiveness and employment in Spain.

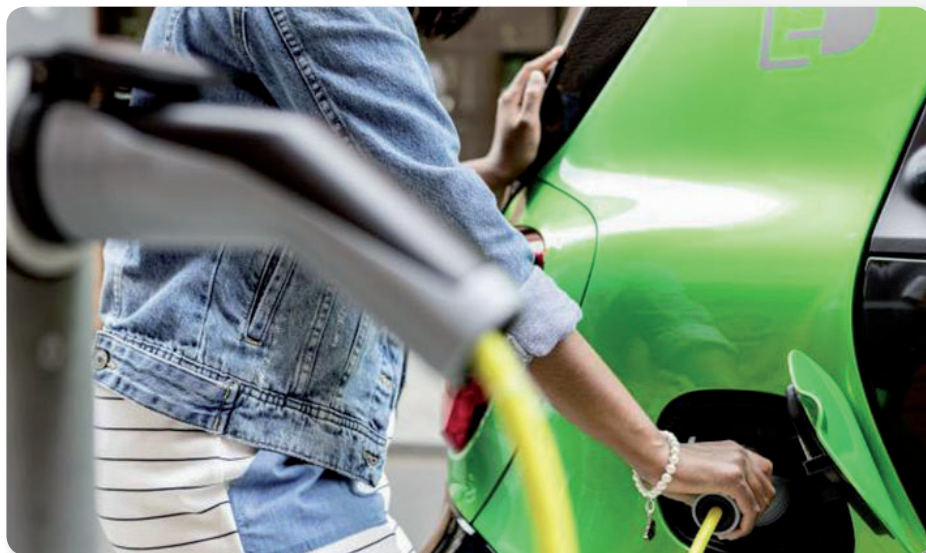
Spain differs from other countries where there is an active automotive industry. While France and Germany are industrial powers, Spain is home to some twenty factories, however their decision-making bodies are beyond our shores. Hence, we need to make ourselves attractive to investment and to the decision to increase the models of electric and electrified vehicles that will be developed over the coming years.

For this reason, it is essential to square the industrial and technological circle of the EV value chain, which is not only based on the products of the OEMs and their suppliers, the TIER companies (that conversely do have globally-recognised national exponents), but also on an associated industry, such as the charging infrastructure, without which e-mobility can make little or no impact. Luckily, this associated industry also benefits from important corporate exponents based in Spain that manufacture for the global markets with quality standards that endorse their good work.

The electric two-wheeler industry is also a key emerging factor in Spain, with global references in both e-scooters and e-motorcycles, along with companies that are committing to more specific products, such as buses and trucks.

But apart from the vehicles and charging infrastructures, the mining industry needs to play an increasingly more prominent role in order to close the industrial value chain that attracts investment in Spain.

The raw material produced by the lithium mine in Extremadura, the second most important in Europe, can supply over 10 million EV batteries. This is vital for competitiveness and employment, as well as to attract new production of electric vehicles, always provided the environmental footprint



corresponding to their manufacture reduces exponentially. The lithium must not travel thousands of kilometres before being incorporated into a battery and for the vehicle itself to drive its first kilometre.

In addition, because of its location, in a region with a few industrial resources and scant capacity to respond to the needs for the competitiveness and employment of its inhabitants, Extremadura continues to be what used to be known as “Objective 1”. This means receiving huge amounts of European funding under the main aim of the convergence. In other words, to gradually achieve the economic

gencia, es decir, de alcanzar paulatinamente la media económica de las demás regiones del viejo continente, aunque lleva ya cuatro décadas recibiendo fondos en este sentido sin que las tornas hayan cambiado.

Un proyecto minero como el de Extremadura conlleva asociada una industria auxiliar para la transformación del carbonato de litio (lo que se extrae) a hidróxido de litio (lo que se emplea en las baterías) y sin duda, fomentaría el desarrollo de fábricas de ensamblaje y producción de baterías, en una suerte de economía circular donde todo el proceso tenga lugar en España.

Queda mucho por recorrer en la movilidad eléctrica, si bien ya hay mucho camino andado, y por delante tenemos retos importantes a nivel regulatorio, como el anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética que se está trabajando en la Comisión para la Transición Ecológica y Reto Demográfico del Congreso de los Diputados.

También se encuentra en desarrollo la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente a cargo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en trámite de consulta pública en el momento de escribir estas líneas.

La recta final de 2020 avanza un trimestre muy movido en lo que a materia de movilidad sostenible y eléctrica se refiere y todo ello, en un marco social, empresarial y político protagonizado por el COVID-19, que parece dispuesto a seguir poniéndonos a prueba.

Queda desear que nuestra clase política esté a la altura para convertir los retos en oportunidades, que sepamos gestionar la transformación que estamos experimentando en diversas facetas de nuestra vida, incluida la movilidad; que asumamos que toda esta situación se produce en medio de una revolución industrial tecnológica y de servicios a la que por primera vez, España llega a tiempo para liderar puestos de cabeza y que para el vehículo eléctrico y su ecosistema es una ocasión única, que precisa de la coordinación de los diferentes agentes involucrados.

Cuando nos comamos las uvas este año, afrontaremos otro año incierto pero con la idea clara de que sabemos el camino que hemos emprendido y que debemos de continuar con toda la ambición posible para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París en todo lo que atañe a la descarbonización del transporte y al impulso de la movilidad eléctrica como eje de sostenibilidad pero también de eficiencia energética en el impulso de las energías renovables, la generación distribuida y el almacenamiento energético, en un mundo creciente que reclama cada vez más servicios basados en la electricidad.

means of all the other regions of the old continent, despite funds having been received for four decades in this regard with no change to the status quo.

A mining project such as that of Extremadura brings with it an auxiliary industry to transform lithium carbonate (which is extracted) into lithium hydroxide (the compound used in the batteries). Undoubtedly, this would foster the development of battery assembly and production factories in a kind of circular economy where the entire process takes place in Spain.

Although it has come a long way, e-mobility still has far to go. There are big challenges up ahead at regulatory level, such as the draft Law on Climate Change and Energy Transition, on which the Committee for the Ecological Transition and Demographic Challenge of the Lower House of Parliament is currently working.

Also under development is the sustainable and smart mobility strategy which is the responsibility of the Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda, currently under public consultation at the time of writing this article.

The final stretch of 2020 heralds an extremely busy quarter as regards sustainable and electric mobility, against a social, business and political backdrop centred around COVID-19, which seems ready to continue to test us to the limit.

All that remains is to hope that our political class is ready to convert these challenges into opportunities; that we know how to manage the transformation being experienced in so many facets of our lives, including mobility; and that we accept that this entire situation is taking place in the middle of an industrial technological and services revolution in which, for the first time, Spain is in time to spearhead jobs. For the electric vehicle and its ecosystem, this is a unique moment that requires the coordination of the different agents involved.

As the clock counts down on New Year's Eve, we will be facing another uncertain year, but clear in the knowledge that we understand the path on which we have embarked and that we must continue to follow with every possible ambition in order to achieve the Paris Agreement objectives as regards decarbonising transport and promoting e-mobility as the drivers of sustainability and also of energy efficiency; to foster renewables, distributed generation and energy storage, in a growing world that is increasingly demanding electricity-based services.