

LA MOVILIDAD ELÉCTRICA FRENTE AL CORONAVIRUS

LA CRISIS SANITARIA Y ECONÓMICA DEL CORONAVIRUS ES UNA ENORME CURA DE HUMILDAD Y UNA LECCIÓN APRENDIDA A BASE DE DOLOR, QUE NOS TIENE QUE HACER REFLEXIONAR SOBRE EL HECHO DE QUE MUCHAS DE LAS COSAS QUE LE HACÍAMOS HASTA AHORA AL ENTORNO, CON PREPOTENCIA E INDIFERENCIA, DEBERÁN DE CAMBIAR, JUNTO CON LOS PROCEDIMIENTOS PARA HACERLAS, Y DE QUE EL SER HUMANO NO ES LA ESPECIE DOMINANTE EN EL PLANETA, PUES UN VIRUS DE ENTRE 60 Y 140 NANÓMETROS DE DIÁMETRO NOS ESTÁ PONIENDO EN JAQUE.

Las consecuencias económicas de esta pandemia ya son más que evidentes y su intensidad dependerá de lo que tardemos en recuperar la normalidad, en la medida de lo posible. En lo que atañe a la movilidad eléctrica existen sombras y luces que se traducen en amenazas y oportunidades. La clave pasa por que sepamos leer esas señales de forma adecuada y acertemos en las decisiones derivadas que deberemos de tomar para salir airoso del trance.

De esta crisis sanitaria hemos constatado que la contaminación del aire es un factor de riesgo, puesto que los ciudadanos afectados por problemas cardiopulmonares, en gran medida generados por los efectos de las emisiones de los tubos de escape de un parque móvil excesivamente avejentado como el que hay en España, son más propensos a sufrir las consecuencias de un virus como el COVID19 o cualquier otro que afecte a los sistemas cardíaco y respiratorio.

No en vano, la contaminación atmosférica causa, al margen de esta crisis sanitaria, unos 7 millones de muertes al año en todo el mundo y más de 10.000 en España, según datos de sociedades médico-científicas y de la Organización Mundial de la Salud (OMS). El mundo occidental y las grandes urbes ya teníamos desde hace años nuestra propia pandemia, pero la ignoramos sistemáticamente.

El estado de confinamiento forzado en todo el país también ha puesto de manifiesto, en base a las mediciones de calidad del aire en las ciudades, que el tráfico es el principal agente causante de la polución en áreas urbanas, donde sí se han seguido usando las calefacciones. Ello nos puede dar una clave de lo que supondría disponer de un parque rodado mayoritario de vehículos eléctricos ya que, de ser así, tendríamos con un tráfico habitual la misma calidad de aire de la que disfrutamos en estos momentos a causa del coronavirus.



E-MOBILITY IN TIMES OF CORONAVIRUS

THE CORONAVIRUS HEALTH AND ECONOMIC CRISIS REPRESENTS A HUGE DOSE OF HUMBLE PIE AND A LESSON LEARNED BASED ON PAIN, WHICH MAKES US REFLECT ON THE FACT THAT MANY OF THE THINGS THAT WE USED TO DO TO THE ENVIRONMENT, WITH OUR ARROGANCE AND INDIFFERENCE, MUST CHANGE, ALONG WITH THE PROCEDURES WE USED TO APPLY. IT ALSO MAKES US CONSIDER THE FACT THAT THE HUMAN BEING IS NOT THE DOMINANT SPECIES ON THE PLANET, GIVEN THAT A VIRUS MEASURING BETWEEN 60 AND 140 NANOMETRES HAS PUT A CHECK ON OUR LIVES.



Arturo Pérez de Lucía

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

The economic consequences of this pandemic are already more than evident and the depth of their impact will depend on how long we take to get back to normal, insofar as this is possible. As regards e-mobility, there are good as well as bad aspects, which translate into both opportunities and threats. The key lies in the proper reading of these signals and making the right decisions that we must take to successfully emerge from this complex situation.

This health crisis has shown us that air pollution is a risk factor, given that those citizens affected by cardiopulmonary problems, largely caused by the effects of exhaust emissions from an excessively aged vehicle stock, such as Spain's, are more likely to suffer the consequences of a virus such as COVID19 or any other that impacts on the cardiac and respiratory system.

Apart from this health crisis, air pollution causes around 7 million deaths per year around the world and more than 10,000 in Spain, according to data from medical-scientific bodies and the World Health Organisation (WHO). For some years, the western world and major conurbations have already experienced our own pandemic, but one that we have systematically ignored.

The enforced state of lockdown throughout the country has also revealed, based on air quality measurements taken in cities, that traffic is the main causal agent of pollution in urban areas, even where central heating has continued to be used. This leads us to contemplate a scenario in which the vehicle stock is predominantly made up of electric units, resulting in everyday traffic with the same air quality as that which we are presently enjoying due to the coronavirus.

As regards the economy, the main lever for recovery following the crisis caused by the pandemic is Europe's Green Deal, something on which politicians across the board – conservatives, socialists, liberals, greens and the United Left - all seem to agree, and who are calling on European leaders for an ambitious joint plan to deal with the coronavirus crisis.

Teleworking, intermodal forms of transport to avoid the mass use of public services and the use of increasingly more eco-efficient vehicles will be the three keys to mobility after COVID19. In this scenario, the electric vehicle is being called on to play a fundamental role, not only as a driver of decarbonised mobility, but also because it is the only propulsion system capable of interacting with the electrical system to stimulate renewable energy,

En lo económico, la gran palanca para la recuperación tras la crisis provocada por la pandemia es el Pacto Verde europeo, algo en lo que parecen estar de acuerdo los políticos populares, socialistas, liberales, verdes y la Izquierda Unitaria, que están pidiendo a los líderes europeos un plan ambicioso conjunto para hacer frente a la crisis del coronavirus.

El teletrabajo, la intermodalidad en el transporte para evitar la masificación del transporte público y el uso de vehículos cada vez más ecoeficientes serán tres claves de la movilidad post COVID19, donde el vehículo eléctrico está llamado a jugar un papel fundamental, no solo como promotor de una movilidad descarbonizada, sino también porque es el único sistema de propulsión capaz de interactuar con el sistema eléctrico para impulsar las energías renovables, la generación distribuida, el almacenamiento energético y el autoconsumo; cuatro ejes de la eficiencia energética fundamentales en un mundo cada vez más electrificado y que reclama mantener su calidad de vida pese al incremento de la población.

En este sentido, las soluciones de movilidad compartida eléctrica se presentan como alternativas de esa intermodalidad, que buscará desplazamientos más seguros pero que además son un instrumento necesario para hacer frente a una realidad económica que pondrá de relieve varias debilidades.

Entre ellas, el menor poder adquisitivo de gran parte de la población, que fruto de las consecuencias del coronavirus ha sufrido despidos parciales, totales o pérdida de poder adquisitivo. En este sentido, el vehículo propio es una fuente de costes recurrentes en mantenimiento y combustible, que hará que el parque rodado actual, bastante avejentado, sufra un deterioro mayor y por tanto, perjudique más a la calidad del aire y a la mitigación de los efectos del cambio climático, sin tener en cuenta otros factores como la inseguridad vial al circular vehículos que por falta de recursos económicos no están sometidos a los servicios habituales necesarios para que circulen con garantías.

Por contra, una movilidad más basada en vehículos de flotas que ofrezcan al ciudadano una movilidad por uso, será no solo más económica para los bolsillos, sino que traerá como ventajas un parque más actualizado, con vehículos de última generación, puesto que estas flotas se renuevan cada tres años. Además, la posibilidad de conducir vehículos eléctricos, cero emisores en la propulsión y por tanto, ecoeficientes, dotados de las últimas tecnologías, que muchos usuarios no podrían permitirse en circunstancias normales; la reducción de la congestión, dado que cada vehículo de uso compartido retira de la circulación en torno a 10 vehículos privados y con ello, la liberación de espacio público no solo en la circulación, sino también en la vía pública, donde muchos coches privados permanecen estacionados el 90% de su tiempo, ocupando un suelo que podría destinarse a otros usos.

Es, sin duda, un tiempo de reflexión para abordar los nuevos retos de la movilidad rodada, que como el resto de los hábitos sociales que mantuvimos hasta febrero de este año, tendrán que adaptarse a una realidad que no será ni transitoria ni pasajera, sino que va a condicionarnos ahora y en el futuro.



distributed generation, energy storage and self-consumption. These are the four fundamental axes of energy efficiency in an increasingly electrified world that seeks to maintain its quality of life despite a growing population.

In this regard, shared e-mobility solutions represent alternatives to this intermodal format, which not only aim to make travelling safer but are also a necessary vehicle for addressing an economic reality that highlights several weaknesses.

Among these is the reduced purchasing power of most of the population as a result of the coronavirus, which has suffered from partial or total redundancies and the consequent loss of disposable income. The vehicle itself is a source of recurrent maintenance and fuel costs and this means that today's currently aged vehicle stock will deteriorate even more, impairing air quality and hampering efforts to mitigate the effects of climate change. There are other factors to take into account, such as road safety: due to a lack of financial means, there will be vehicles on the roads that do not have the regular maintenance necessary to ensure safe driving.

By contrast, a mobility model that is more based on fleet vehicles that offer citizens mobility when they need to travel, would not only benefit the wallet, but would also bring advantages in terms of a more modern, latest generation vehicle stock, seeing as these fleets are renewed every three years. Moreover, the possibility of driving electric vehicles, which are zero emissions and as such, eco-efficient, are equipped with the latest technologies - something that many users could not afford under normal circumstances. Congestion would also be reduced, given that every shared use vehicle takes some 10 private cars off the road, thereby freeing up public space not only when driving but also on street, where many private cars spend 90% of their lives parked up, occupying a footprint that could be given over to other uses.



It is undoubtedly a time for reflection to address the new challenges for wheeled mobility which, as with all the other social habits that we used to follow up until February this year, will have to adapt to a reality that will be neither temporary nor a passing phase, but one that will condition us now and in the future.