

## AL FUTURO DE LA MOVILIDAD, ¿PARCHE O SOLUCIÓN?

**Patrick Chart**

*Asistente de Investigación de Civismo*

BMW lanzó hace poco una campaña en homenaje a Dieter Zetsche, CEO de su competidor por excelencia, Mercedes. Ha dejado su puesto, en parte, por los cambios que se están produciendo en el sector automovilístico. De hecho, estaríamos hablando de una enorme revolución. Una que comenzó con la aparición del diésel y ante la cual es difícil realizar un pronóstico objetivo.

Esta transformación está causada principalmente por la aparición de los coches eléctricos. Resulta curiosa la comparación que el mismo Zetsche estableció entre la llamada *eMobility* y un bote de ketchup: "Sabes que algo está cayendo, pero no cuándo ni en qué cantidad". Por absurdo que parezca de primeras, el símil resulta perfecto: ¿quién es capaz de predecir el desarrollo del mercado de coches eléctricos con una precisión razonable? En España, encontramos alrededor de 63.000 vehículos de este tipo, la mayoría en la Comunidad de Madrid y en Cataluña, según informa la Red Eléctrica de España (REE) y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). Aunque esta cifra no resulte muy impactante, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ofrece el dato de que la venta de turismos eléctricos se ha disparado este mayo, llegando a las 1.174 unidades, lo que supone un crecimiento

que ronda el 180%. Por no hablar de las zonas de cero emisiones en la capital, que tanta controversia han generado y por las que solo pueden circular este tipo de vehículos. La medida constituye, sin duda, un incentivo para aquellos que se plantean comprar un coche eléctrico, al igual que el hecho de no tener que pagar estacionamientos en Madrid, por ejemplo. En definitiva, cuando parece que tenemos toda la información sobre el subsector eléctrico, y una visión general de este, siempre aparece algún nuevo factor que cambia totalmente el panorama.

El verdadero dilema al que nos enfrentamos radica en si realmente los coches eléctricos se tratan de la solución a los problemas de circulación que se nos presentan, que son principalmente dos: el exceso de vehículos y la contaminación. Más que en una alternativa, consiste en un parche que soluciona temporalmente el de las emisiones, pero que no resuelve el primero.

La población crece cada año, por lo que, si no se hace algo al respecto, las ciudades no van a tener capacidad para albergar tantos automóviles. Ahora bien, no vale con, por ejemplo, una simple medida legal que limite la venta de coches, ya que, con ello, se estaría restringiendo la libertad indivi-

dual del ciudadano. Libertad que también queda vulnerada por los supuestos incentivos del Estado para obtener coches eléctricos, los cuales, en realidad, nos obligan indirectamente a comprarlos. A esto se suma que no todos los ciudadanos pueden permitirse, a día de hoy, un vehículo de esta índole, por lo que estas medidas resultan en la práctica discriminatorias: los ricos pueden adquirir turismos eléctricos, circular por cualquier zona y no pagar estacionamiento, mientras que los pobres siguen con sus coches de combustión, que tan solo pueden llevar por lugares específicos y en los que tienen que pagar por aparcar. La subida de impuestos a los automóviles convencionales también es, en definitiva, una violación de la libertad individual.

El problema estriba en la imagen que se nos ofrece de ambos medios de transporte. Suena bien lo del *electric car*: a compromiso con el medioambiente. La realidad es que los alicientes de compra de estos vehículos, además de reducir la libertad del consumidor, resultan contraproducentes. Se ha comprobado que las tan aclamadas zonas libres de emisiones provocan más contaminación, al aumentar el número de atascos urbanos. Uno se pregunta entonces dónde reside la solución a todo esto.

Se contemplan posibilidades como la de incrementar el transporte público, tanto en volumen como en frecuencia, lo que implicaría una intervención del Estado que dejaría menos margen de decisión a la hora de adquirir un automóvil. Es por ello por lo que están surgiendo nuevas opciones,

como la que propone Elon Musk, cofundador de Tesla y Paypal. Afirma que “las carreteras deben ir en 3D”, y que el tráfico se podría evitar en su totalidad prolongando las vías de circulación en el subsuelo. El resultado se resume de manera muy fácil: mucha inversión, menos congestión, accidentes, contaminación, y ninguna constricción a la libertad individual. Ante esto, el coche eléctrico no es más que una tirita. Aquel que considere utópico el planteamiento de Musk no se ha parado a considerar en serio el avance de la tecnología.

Otra de las soluciones propuestas viene en forma de uno de esos anglicismos con los que tan de moda está denominar a los nuevos fenómenos en España: el *car-sharing* (o vehículos compartidos), segunda causa de la revolución del sector automovilístico a la que nos referimos antes. Consiste en un modelo de alquiler de automóviles de carácter muy temporal, por medio del cual el usuario puede tomar un vehículo, desbloqueándolo con su *smart-phone* y pagando una tasa determinada por minuto. Hoy, existen multitud de empresas como Emov, Zity o Wibble que ofrecen este servicio en más de 600 ciudades del mundo.

La contratación de bonos mensuales de estos automóviles puede salir más rentable para algunos clientes que la adquisición propiamente dicha de un coche. Según la Asociación Española de Car Sharing (AEC), existen 400.000 usuarios de este modelo en nuestro país, lo que equivale a un 2,5% de la población con carné de conducir, y va en aumento. Por ello, podría afirmarse que este sistema es el presente y el futuro de la movilidad urbana.

El *car-sharing* no solventa el problema, sin embargo, ya que palía en cierto sentido el de la contaminación y disminuye el número de vehículos por persona, pero no resulta suficiente teniendo en cuenta los recursos que tenemos y el crecimiento de la población. Además, aunque puede ser rentable para el consumidor optar por abonos mensuales de *car sharing*, esto se debe solamente a lo caro que resulta comprar y mantener un coche propio, en gran parte por los impuestos que hay que tributar, cuya subida, recordemos, se ha llevado a cabo para favorecer el uso de coches eléctricos. Como puede verse, entramos en un círculo vicioso de soluciones temporales.

Otra opción, que presentan como aparentemente sencilla para aquel que no quiera o no pueda conducir, es la de los VTC, o vehículos de Turismo con Conductor, un nuevo servicio que ofrecen gigantes como Cabify o Uber, tan controvertidos como las zonas de cero emisiones anteriormente mencionadas, debido a que compiten con los taxistas, gracias a unas licencias que permiten ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Traducido en cifras a nivel internacional, Uber atiende a 75 millones de pasajeros en todo el mundo. A nivel nacional y regional, según el Ministerio de Fomento, la tasa de VTC por cada 30 taxis en Madrid se sitúa en 12,76. Pero los VTC realizan, en la mayoría de los casos, tan solo distancias cortas o medias.

Por ello, para las largas, han surgido alternativas como BlaBlaCar, empresa francesa de vehículos compartidos que hace posible que los usuarios

puedan ponerse de acuerdo para viajar a un mismo destino en un solo turismo, repartiendo gastos y evitando emisiones por la utilización de un menor número de medios de transporte.

Sin embargo, todo esto no dejan de ser innovaciones provisionales para seguir anclados en el viejo paradigma, que así queda perpetuado, sin que se lo reforme de raíz. Otra vez, Musk brinda la solución total: el *hiperloop*, registrado por la empresa SpaceX, que permite transportar pasajeros y mercancías en tubos al vacío. El magnate es un realista, no un idealista, y ver sus proyectos como utópicos, algo retrógrado.

Y hablando de hombres que revolucionaron la movilidad, el título de inventor del automóvil se atribuye oficialmente a Carl Benz. Muchos piensan que su verdadero creador fue Nicolas Joseph Cugnot e, incluso, algunos están convencidos de que el primer modelo fue desarrollado por Leonardo Da Vinci. Independientemente de esto, ninguno de los tres habría imaginado jamás la situación automovilística que vivimos hoy en día.

---

---

**EL DILEMA ES SI LOS COCHES ELÉCTRICOS SOLUCIONAN LOS DOS GRANDES PROBLEMAS DE CIRCULACIÓN ACTUALES: EL EXCESO DE VEHÍCULOS Y LA CONTAMINACIÓN**

---

---