

El posible futuro del automóvil: más urbano y más eléctrico

Las actuales tendencias demográficas y las previsiones a escala planetaria para las próximas décadas no dejan lugar a dudas: por primera vez en la historia de la humanidad hay más personas viviendo en ciudades que fuera de ellas y esta tendencia se sostendrá e incrementará en los próximos años. Esa distribución entre campo y ciudad, que ahora es prácticamente un empate, se convertirá en aplastante mayoría a favor de los núcleos urbanos.

Las implicaciones de esta previsión para el futuro del planeta son incontables pero, si nos centramos en el mundo del automóvil, parece evidente que éste tendrá que responder a las necesidades de transporte allá donde se encuentren las personas a transportar. Puesto que no tiene sentido que cada individuo se mueva por la ciudad en su propio vehículo, pero tampoco lo tiene que desaparezca la posibilidad de desplazarnos individualmente, podemos identificar dos tendencias claras para las próximas décadas: un retroceso en la propiedad particular del automóvil y una adaptación más radical de éste al medio urbano mediante la reducción de su tamaño y su electrificación.

Retroceso en la propiedad particular del automóvil

Cuando hablamos de un retroceso en la tenencia de automóviles no estamos hablando de su desaparición, ni mucho menos. Nos referimos más bien a nuevas formas de disfrutar de la posibilidad de transporte individual como un servicio.

La propiedad de un automóvil implica que éste se encuentre estacionado no menos del 90% del tiempo (a nuestra disposición, pero de hecho sin ser utilizado). No hace falta hacer ningún cálculo elaborado para llegar a la conclusión de que la propiedad exclusiva de un coche es bastante antieconómica, al menos comparada con la posibilidad de disponer de un coche y pagar por su uso real, pero no por el tiempo total de disponibilidad. Si nuestra vida transcurre sin salir de la ciudad, la propiedad de un coche tiene menos sentido económico aún.

En definitiva, formas refinadas de car-sharing están poniéndose ya en marcha y sin duda se refinarán todavía más para intentar adaptarse a todas las necesidades. La idea básica es disponer de una tarjeta de "socio" que nos permita el acceso a una flota de coches distribuidos en puntos de estacionamiento por toda la ciudad, y que haga posible el pago por minuto de utilización. Por muy caro que pueda parecer este planteamiento, si eliminamos todos los costes de adquisición y mantenimiento

de un coche propio (energía, revisiones, averías, seguros, limpieza, garaje...) da la sensación de que siempre saldría muchísimo más barato compartirlo.

Si tenemos en cuenta, además, que podríamos adaptar el tipo de vehículo a nuestras necesidades en cada momento (alquiler más convencional para vacaciones y car-sharing de microcoches para el día a día en la ciudad, por ejemplo) sólo falta que la iniciativa empresarial logre unir todas las piezas del puzzle y lo haga rentable y conveniente. A día de hoy, existen pocas dudas de que una población cada vez más urbana se moverá en esa dirección casi de forma inevitable.

Reducción del tamaño del automóvil

La migración hacia entornos urbanos que se ha venido produciendo en los últimos, digamos, 200 años, todavía no ha terminado. En un escenario previsible de máxima concentración poblacional en ciudades parece obvio que éstas adquirirán tamaños cada vez mayores. Siguiendo con este razonamiento, parece lógico pensar que el automóvil tendrá que adaptarse aún más y especializarse al máximo para dar lo mejor de sí en medio de la mega-city que le espera.

De nuevo, las consecuencias de esta tendencia son innumerables, pero podemos detenernos en unas pocas que dibujen un paisaje general. Para empezar, teniendo en cuenta el enorme porcentaje de desplazamientos que se realizan con sólo el conductor a bordo y el elevado coste del espacio característico de las ciudades (para circular y para aparcar) la reducción del tamaño del automóvil medio podría ser la primera consecuencia obvia de la nueva situación. Esta reducción del tamaño medio vendría de la mano de una gran proliferación de monoplazas y biplazas de un tamaño mínimo, combinado con el franco retroceso del coche familiar.

Electrificación del automóvil

Otra previsible consecuencia de la expansión del entorno urbano es la electrificación del automóvil. Si el problema del coche eléctrico es la densidad energética y el coste de las baterías mientras todo lo demás son ventajas, no cabe duda de que en el entorno urbano y combinado con fórmulas para compartirlo es donde el vehículo eléctrico tiene más sentido.

Por un lado, el problema de autonomía queda cancelado por la no necesidad de viajar. Por otro, el elevado coste de las baterías quedaría diluido entre todos los usuarios del servicio y mitigado por la posibilidad de dotar a estos micro-coches de baterías relativamente pequeñas, precisamente por prescindir de los viajes por completo. Si a todo ello le añadimos una buena red de puntos de recarga en los diferentes puntos de estacionamiento (que es totalmente factible en ciudad, no tanto en

carretera), tenemos el hábitat perfecto para que el coche eléctrico imponga sus aplastantes ventajas.

Finalmente y en conclusión, el futuro previsible del automóvil parece pasar por pequeños coches eléctricos moviéndose por inmensas ciudades, que bien podrían ser silenciosas y limpias gracias a estas flotas compartidas.

El tiempo lo dirá.

Fuente: "Reinventing the Automobile: Personal Urban Mobility for the 21st Century" de William T. Mitchell, Christopher E. Borroni-Bird and Lawrence D. Burns – The M.I.T. Press 2010

Datos de contacto:

Citroën

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Automovilismo](#) [Industria Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>