

Cómo citar este trabajo: Ruiz-Varona, A. (2019). [Review of the book *Three revolutions: Steering automated, shared, and electric vehicles to a better future*, by D. Sperling]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 82, 2849, 1–4. Retrieved from <https://www.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/2849>

RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Sperling, Daniel. (2018). *Three revolutions: Steering automated, shared, and electric vehicles to a better future*. Estados Unidos de América: IslandPress, 234 pp.

Ana Ruiz-Varona

Universidad San Jorge, Zaragoza (España)

Tras casi tres décadas dedicado al transporte sostenible, tanto desde la docencia impartida en las asignaturas de Ingeniería Civil y Ambiental y de Ciencia y Política Ambiental, como desde la actividad desarrollada en el Instituto de Estudios del Transporte (ITS-Davis, fundado por él en 1991), ambos dependientes de la Universidad de California, Davis, Daniel Sperling defiende una triple revolución en el transporte.

La triple revolución consiste en la mejora del desplazamiento y la movilidad para alcanzar un transporte sostenible a través del vehículo automatizado, eléctrico y compartido. Esta tesis se presenta como el escenario que incuestionablemente va a suceder en los próximos años, queramos o no: el uso de vehículos automatizados que proporcionan servicios de transporte a través de compañías de movilidad, así como su fácil gestión a través de teléfonos inteligentes; la existencia de centros de movilidad donde otros modos de desplazamiento ligeros puedan estar disponibles; la priorización de viajes compartidos, diseñando rutas a tiempo real entre pasajeros con tramos compartidos; la reducción de coste de desplazamiento, en tiempo y económico; la disminución del número de coches que circulan por las grandes ciudades, así como de las emisiones de gases de efecto invernadero; el diseño de unas vías públicas que consideren zonas de cargas y descargas, de recogida de pasajeros y la eliminación de espacio de aparcamiento; la garantía de desplazamiento autónomo para personas con movilidad reducida; incluso, ante la reducción en la tenencia de vehículo privado, el aprovechamiento del suelo dedicado a garaje privado para nuevos usos.

Ahora bien, existen numerosas incógnitas acerca de cómo y en qué medida esta revolución va a llevarse a cabo de manera adecuada.

Para tratar de esclarecer estas cuestiones Sperling ha reunido una decena de reconocidos expertos. Escritores y empresarios relacionados con el sector de la automoción, como Michael J. Dunne o Levi Tillemann, quien ha ejercido a su vez como asesor del Departamento de Energía de los Estados Unidos, los profesores Steven E. Polzin, Susan Shaheen y Brian D. Taylor, vinculados al Centro para la Investigación del Transporte Urbano (USF), al ITS (UC Davis) y al Centro Lewis de Estudios de Políticas Regionales (UCLA), respectivamente, así como las investigadoras Susan Pike, Anne Brown y Ellen van der Meer, o la empresaria Robin Chase, cofundadora de Zipcar y también asesora del Instituto de Recursos Mundiales, han ideado de manera coordinada una serie de contenidos diversos que comparten el interés por explorar cómo esta triple revolución puede ayudar al futuro del transporte, a nuestras ciudades y al medio ambiente.

El resultado se expone en 8 capítulos: “¿Las revoluciones del transporte mejorarán nuestras vidas o las empeorarán?”, “Vehículos eléctricos: hacia el punto de inflexión”, “Movilidad compartida: el potencial de los servicios de movilidad bajo demanda y del uso compartido del vehículo”, “Automatización de vehículos: ¿nuestra mejor oportunidad para un nuevo transporte?”, “Mejora del transporte pública para el siglo XXI”, “Recortando diferencias entre quienes gozan de movilidad y quienes no”, “Una nueva industria del automóvil”, y, por último, “¿Ganará China la carrera de movilidad eléctrica, automatizada y compartida?”. Es común a todos ellos el empleo de ejemplos y estadísticas propias del entorno estadounidense, y más concretamente californiano, aunque también hay referencias para el ámbito europeo y asiático en menor medida.

El primero de los capítulos, firmado por Sperling, Pike y Chase, reflexiona acerca de si verdaderamente estas revoluciones supondrán una mejora en la calidad de nuestras vidas o, por el contrario, serán motivo de discriminación en la movilidad, sobre todo, teniendo en cuenta la cultura de tenencia de coche que se ha impuesto desde comienzos de siglo XX. Para ello, los autores tratan de demostrar el alto coste que está detrás de la idea, compartida por todos, de que los coches proporcionan una libertad y flexibilidad inigualables.

Teniendo en cuenta lo anterior, Sperling explora en detalle en el segundo capítulo los avances producidos en los vehículos eléctricos (VE) durante los últimos años, resaltando las potencialidades con respecto a un menor impacto medioambiental, la mejora tecnológica y de eficiencia energética, así como las nuevas oportunidades de diseño. El aspecto más discutible reside en la capacidad y en el alto coste de las baterías, pese a que este último se haya reducido en los últimos

15 años en más de un 80%. Por su parte, S. Shaheen reflexiona en el tercer capítulo sobre las alternativas de movilidad compartida que han ido surgiendo en los últimos años y que están siendo impulsadas, en términos generales, por la demanda del consumidor. Sin embargo, el porcentaje de viajes con un único ocupante es muy superior al compartido y apenas se ha visto reducido en los últimos años. La autora apunta como claves la necesidad de explorar cuándo y en qué medida la gente está dispuesta a compartir viajes con extraños o renunciar a la tenencia de un vehículo privado. Sperling, Van der Meer y Pike realizan un repaso en el cuarto capítulo sobre los principales valores del vehículo automatizado (mejora en la seguridad vial, movilidad más inclusiva favoreciendo la autonomía de las personas con diversidad funcional, ahorros en la infraestructura viaria, al poder reducir las distancias de seguridad, y en el espacio de aparcamiento, entre otros), así como los principales logros de las diferentes compañías en la carrera por el desarrollo del vehículo automatizado, según los cinco niveles de autonomía. Además, incluyen una aclaración terminológica por la que diferencia vehículo autónomo de automatizado (este último funciona estando conectado a otros vehículos y a la información transmitida por señales o los bordes de la carretera) y auto-conducido de sin conductor (este último no tiene volante y los ocupantes no necesitan tener una licencia de conducir, frente al anterior que no necesita intervención humana sólo en determinadas circunstancias, pero que sí necesita un conductor durante la mayor parte del viaje).

Los capítulos quinto y sexto están dedicados al estudio del impacto que estas tres revoluciones están teniendo en el transporte público, de mercancías y en la sociedad, respectivamente, con la idea de fondo de la movilidad como servicio y no como negocio o como bien de consumo. Esto lleva a replantear el papel de los fabricantes de automóviles, cuestión abordada en el capítulo séptimo, como nuevas compañías prestadoras de servicio de movilidad. En el último capítulo, Dunne analiza de manera específica los notables avances realizados en estos últimos años por China con respecto a estas tres innovaciones.

En cierto sentido, la idea de fondo que los autores imprimen al conjunto de capítulos —con cierto matiz entusiasta y seductor— es el papel central que juega la definición de políticas públicas como soporte para que esta triple revolución sea efectiva en un marco de garantía del interés general. Incluso, como cierre de los capítulos la experiencia de los autores permite sintetizarlos objetivos clave que, a su juicio, debe de perseguir el diseño de cada una de estas políticas. Entre ellos debemos subrayar la necesidad no sólo de apoyar al sector de la automoción para que continúe con las grandes inversiones en tecnología, desarrollo y prototipado de vehículos, sino de poder conocer los hábitos de uso y bajo qué condiciones la sociedad haría uso efectivo del vehículo

compartido, automatizado y eléctrico, de manera que pueda garantizarse un compromiso y una demanda reales de la sociedad hacia un sistema de movilidad atractivo e integrado.