

Circulació sota control ▶ Les iniciatives

Pàgines 2 a 6 >>>

Darrerament, cada vegada que ens referim a la tecnologia de les comunicacions hi posem pel mig el vehicle com a paradigma del desenvolupament. Utilitzem exemples de vehicles intel·ligents, autònoms, sense conductor, no contaminants i connectats a tot allò que configura les nostres vides, laborals o personals, i fem un exercici simple d'imaginació volent visualitzar-nos a dins d'aquests artefactes recorrent la ciutat mentre treballem, xerrem o ens dediquem al lleure audiovisual mercès a tots els equipaments que aquests cotxes incorporaran.

Però, ¿serà aquesta la realitat que veurem? O, pel contrari, estem confonent ciència ficció amb desitjos de confort? Anem per parts, els experts situen, a partir del 2020, els primers vehicles elèctrics de gamma mitjana produïts en sèrie, capaços de fer més de 500 quilòmetres i amb espais habitables molt superiors als que co-

Anàlisi

Berta Fauró

CONSULTORA EN TRANSPORT I INNOVACIÓ DEL INSTITUT CERDA



Una nova mobilitat al servei de la col·lectivitat

No hi ha economia d'escala suficient per produir tants cotxes intel·ligents, i menys per a consumidors individuals

neixem ara (sense volant, sense pedals) i, a partir del 2025, els vehicles de conducció totalment autònoma delegada (amb conductor però sense que intervingui) per a models de gamma alta. Abans ja hauré vist molts avenços en aquest sentit. A partir del 2040 és quan es preveu que probablement canviem definitivament la forma de mobilitat, essencialment en àmbits urbans, utilitzant flotes de vehicles automatitzats.

Això significa que quan parlem del cotxe del futur en cap cas podem visualitzar un model de mobilitat com l'actual, és a dir, milers de vehicles d'ús individual col·lapsant les ciutats, sinó que hauríem de parlar d'un model de transport col·lectiu, robotitzat, respectuós amb el medi ambient, energèticament autònom que, probablement, substituirà o complementarà el que entenem avui per flotes de serveis, per transport públic urbà i per serveis com els taxis, que seran sense taxistes. Un model que requerirà transformacions legals com ara el mateix carnet de conduir, que probablement no caldrà, o les assegurances i les responsabilitats derivades d'un accident on ningú condueixi. És aquí on hi ha el veritable canvi del vehicle intel·ligent i no tant en la visualització d'un cotxe d'ús personal.

Altra cosa són tots aquells atributs que en els propers anys se seguiran afegint als vehicles com els co-

neixem avui. Essencialment es tractarà, d'una banda, d'avenços per a la millora de la seguretat a la carretera, alguns d'ells automatitzats i, d'altra banda, de més informació sobre tot allò que passa al nostre voltant i, és clar, amb noves possibilitats de connexió amb l'exterior.

En cap cas es tracta de rebaixar expectatives, però hi ha una xifra que ens ajuda a entendre aquest nou concepte de vehicle avançat i és el fet que amb un 20% del parc mòbil actual es cobrirà el 80% dels desplaçaments a les grans ciutats, segons apunten tots els estudis a mitjà termini i, per tant, si ens creiem aquesta perspectiva podrem veure ràpidament que no hi ha economia d'escala suficient per produir tants vehicles i tan fabulosos com ens volen fer creure i menys per a consumidors individuals. La mobilitat de les persones canviarà moltíssim en els propers anys, això és evident, però sempre des de la col·lectivitat. =