

## Los jóvenes se desenganchan del coche

CARMEN GARCÍA HERRERÍA 18 JULIO 2013

La imagen de James Dean al volante con un cigarrillo entre los labios ha sido durante décadas el icono favorito de los adolescentes para representar la libertad, la rebeldía o el impulso de conocer nuevos mundos. Después de que haya desaparecido la imagen positiva asociada al tabaco, ahora parece que es la conducción –por lo menos en el sentido más clásico– la que pierde puntos en la escala de valores de los jóvenes.

Desde 1950, las ventas de vehículos no paraban de crecer cada año pero ahora están estancándose. En Alemania, la proporción de hogares jóvenes sin coche ha aumentado del 20% al 28%, entre 1998 y 2008. Y no solo bajan las ventas: en Gran Bretaña, Estados Unidos, Suiza o Corea, los jóvenes sacan su permiso de conducir cada vez más tarde; antes, la mayoría lo obtenía nada más cumplir la edad mínima permitida (cfr. [The Economist](#)<sup>1</sup>, [22-09-2012](#)<sup>2</sup>).

Indudablemente, la recesión económica influye mucho, pero no es lo único. En Estados Unidos, los jóvenes con empleo e ingresos superiores a 70.000 dólares, cada vez conducen menos y utilizan más el transporte público. El exceso de tráfico y la presión por cuidar el medio ambiente ha llevado en los últimos años a muchos gobiernos a invertir más en infraestructuras de transporte público. Si a eso se le une que en los últimos tiempos el sistema de parquímetros no falta en ningún núcleo urbano medianamente grande, el resultado es que no tener coche propio resulta más barato y eficiente.

Algunos estudios apuntan además otro factor importante: Internet. El último [informe](#)<sup>3</sup> del Grupo de Investigación de Interés Público (US PIRG) o la Consultora [TNS](#)<sup>4</sup> dicen que Internet ha acostumbrado a los jóvenes a adquirir servicios al momento, en vez de cosas que se guardan (por ejemplo, música en *streaming* en vez de discos), y a relacionarse sin necesidad de moverse tanto.

### Efectos en la economía

La caída de las ventas y permisos de conducción se da sobre todo en núcleos urbanos de países ricos. Los fabricantes empiezan a darse cuenta de que Europa y Norteamérica han dejado de ser sus mercados estrella y buscan nuevas opciones en los países en desarrollo. Algunos de estos optan, como los de Occidente, por el transporte público: China está construyendo redes ferroviarias en más de 80 ciudades, y 18 de la India están desarrollando sistemas de metro. Sin embargo, otras como Bangkok, Dacca o Yakarta siguen construyendo autopistas, porque las ventas de automóviles están en plena ebullición.

Si la tendencia continúa, podría tener importantes consecuencias económicas, porque en la Unión Europea, 12 millones de personas (6% de la población) trabaja en industrias relacionadas con el

---

**En varios países ricos se observa que los jóvenes obtienen el permiso de conducir cada vez más tarde**

---

automóvil; en Estados Unidos, son 8 millones (4,5% de la población). Además, la caída del uso de coches supondría para los gobiernos una importante pérdida de dinero de impuestos, pero también les liberaría de la dependencia de países exportadores de petróleo.

Aunque muchos lo ven como algo inminente, para otros, la caída de la conducción es poco probable: "Cuando los veinteañeros de ahora crezcan y tengan hijos, se trasladarán a las afueras de las ciudades, en busca de más espacio y mejores escuelas; y empezarán a conducir" afirma Kenneth Orski, consultor de transporte, en el [New York Times](#)<sup>5</sup>.

### Quiero un coche, pero no propio

Nacho es de Santander y estudia en Madrid. Un viernes por la tarde va a tomar un autobús para ir a casa el fin de semana, pero llega tarde a la estación y lo pierde. Gracias a Blablacar –una red social de *carsharing*– y a su aplicaciones para smartphones, en menos de 20 minutos localiza a Carlos, que va a hacer el mismo viaje en coche y busca un acompañante. Por 16 euros llega a Santander a la misma hora que el autobús que pensaba tomar. Como esta, hay muchas otras redes (Lyft, SideCar, Uber, Weeels) que ofrecen este servicio de "taxi" más barato (cfr. [The Economist](#)<sup>6</sup>, 9-05-2013<sup>7</sup>).

Desde hace tiempo se habla de formatos de compartir, que cada vez tienen más adeptos (ver [Aceprensa](#), 29-02-2012<sup>8</sup>). La geolocalización y otras innovaciones tecnológicas han abierto muchas opciones a las "economías del compartir" y han aportado la capacidad de inmediatez. En el caso del coche compartido, aparecen nuevos formatos que van más allá de ponerse de acuerdo con otros usuarios. Cada vez más jóvenes quieren usar coche cuando lo necesiten, pero no tener uno propio, que puede costar unos 50.000 dólares PPP en los tres primeros años en una gran ciudad de Occidente (incluyendo el precio de compra, el seguro, la gasolina para 16.000 km/año, los impuestos, reparaciones...), según cálculos de [The Economist](#)<sup>9</sup>.

### Coches de usar y dejar aparcados

Hace unos años, muchos ayuntamientos y empresas privadas ponían en marcha en las ciudades el alquiler de bicicletas: uno puede coger la bici en uno de los aparcamientos diseminados por toda la ciudad y dejarla en otro próximo a su destino. Empresas como Zipcar (la mayor en el mundo, con 700.000 miembros y 9.000 vehículos) o Car2Go, ofrecen esta posibilidad con coches, en un modelo que llaman unidireccional.

Cada usuario tiene una tarjeta de miembro con un chip de identificación que sirve para abrir cualquier coche de la flota. Por medio de su *smartphone* elige un vehículo dejado en un lugar cercano por el anterior usuario, lo utiliza y lo deja aparcado donde quiera, y solo paga por el tiempo que lo use. La mayoría de empresas de este tipo tienen convenios con los ayuntamientos y se encargan de pagar el estacionamiento. Por ejemplo, usar un servicio de este tipo en Miami costaría 0,38 dólares por minuto, con un máximo de 13,99 dólares la hora. El estacionamiento, la gasolina y el seguro están incluidos en el alquiler, sin pago adicional ni cuotas mensuales. Sí se paga por registrarse en el servicio (35 dólares).

Berlín es la ciudad del mundo donde más se utiliza el sistema unidireccional, con más de 183.000 personas inscritas, según Bundesverband CarSharing. Algunos fabricantes de automóviles empiezan a apostar por este sistema, como Citroën, que el año pasado lanzó [Mult<sup>10</sup>i<sup>11</sup>city<sup>12</sup>](#). También Avis, una de las grandes empresas de alquiler de vehículos, se ha metido en este nuevo negocio al adquirir Zipcar en enero pasado, por 491 millones de dólares.

### Actividades por regular

La novedad de la economía compartida hace que inevitablemente se encuentre con continuas lagunas legales. Hace poco, los taxistas de Los Ángeles organizaron una [manifestación<sup>13</sup>](#) [ción<sup>14</sup>](#) contra los servicios

---

**Cada vez más jóvenes quieren usar coche cuando lo necesiten, pero no tener uno propio**

---



---

**Nuevos servicios permiten localizar un coche de alquiler cercano con el móvil, abrirlo con una tarjeta, usarlo y dejarlo aparcado en el destino**

---

de alquiler de coches, que consideran un sistema de "taxis ilegales". Ante la presión de los taxistas, el Ayuntamiento está estudiando una regulación para este tipo de empresas.

También surgen muchas cuestiones en torno a los seguros, la responsabilidad legal, etc. Tres estados norteamericanos (California, Oregón y Washington) han aprobado ya leyes relativas al uso del coche compartido, poniendo la responsabilidad sobre los hombros de las compañías y sus aseguradoras. Éstas también toman medidas: el año pasado, la compañía de seguros GEICO reformó sus condiciones para retirar la cobertura de accidentes de coches que han sido alquilados a otros en los estados que lo permiten.

Crece duele, pero en el caso de estos formatos, parece que es ya algo que no se puede frenar, por mucho que les pese a los nostálgicos. Para Ed Lee, alcalde de San Francisco, la "economía del compartir" es un medio para estimular el crecimiento económico.

<sup>1</sup> <http://www.economist.com/node/21563280>

<sup>2</sup> <http://www.economist.com/node/21563280>

<sup>3</sup> <http://usp.ig.org/reports/usp/new-direction>

<sup>4</sup> [http://blogs.tnsglobal.com/tns\\_automotive/2013/05/generation-y-is-out-of-love-with-cars.html](http://blogs.tnsglobal.com/tns_automotive/2013/05/generation-y-is-out-of-love-with-cars.html)

<sup>5</sup> <http://www.nytimes.com/2013/05/14/us/report-finds-americans-are-driving-less-led-by-youth.html>

<sup>6</sup> <http://www.economist.com/news/technology-quarterly/21572914-collaborative-consumption-technology-makes-it-easier-people-rent-items>

<sup>7</sup> <http://www.economist.com/news/technology-quarterly/21572914-collaborative-consumption-technology-makes-it-easier-people-rent-items>

<sup>8</sup> <http://www.aceprensa.com/articles/compartir-la-nueva-opcion-low-cost/>

<sup>9</sup> <http://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2013/04/daily-chart-2>

<sup>10</sup> <http://www.multicity.citroen.fr/>

<sup>11</sup> <http://www.multicity.citroen.fr/>

<sup>12</sup> <http://www.multicity.citroen.fr/>

<sup>13</sup> <http://www.nytimes.com/2013/06/26/us/california-cabbies-protest-online-booking.html>

<sup>14</sup> <http://www.nytimes.com/2013/06/26/us/california-cabbies-protest-online-booking.html>

© ACEPRENSA S.A. Prohibida la reproducción íntegra o parcial. [Aviso legal.](#)

Puede leer este artículo *on line* aquí: <http://www.aceprensa.com/articles/los-jovenes-se-desenganchan-del-coche/>