

Se acabó la era del coche, triunfó la del SUV

Ciudadanía, 14/09/2021



En 1975, estas bestias tenían un porcentaje ínfimo del mercado; ahora

componen al menos la mitad

El vehículo deportivo utilitario se ha convertido en un acrónimo, pero el nombre de la categoría SUV es cuestionable. ¿Qué tiene que ver el deporte con ir de compras en Walmart o esperar en un atasco? En cuanto a la utilidad, ¿no es mi Honda Civic de uso, capaz de realizar varias funciones diferentes? Y la categoría en sí se está dividiendo, como una ameba, en dos subcategorías principales, SUV de automóvil y SUV de camión. Cada uno contiene divisiones aún más finas, que van desde mini (Nissan Kicks) hasta longitud extendida (Lincoln Navigator).

No importa, el acrónimo se ha quedado, la demanda sigue creciendo y las ventas están aumentando las ganancias de los fabricantes de automóviles en todo el mundo. Refuerza aún más la definición de Kenneth Boulding de 47 años de un conductor como un "caballero con la movilidad del aristócrata", la envidia de los campesinos que van a pie. El conductor de SUV de hoy, sin embargo, no mira con desprecio a los peatones sino a los mendigos en simples autos.

En 2000, el vehículo SUV promedio de EE. UU. Era casi un 15 por ciento más pesado que un automóvil, y para 2020 la diferencia se había reducido a solo alrededor del 6 por ciento. Pero la mayor parte de esta reducción refleja la ganancia intermedia en la masa promedio del automóvil (un aumento de alrededor del 6 por ciento, en comparación con una reducción del 2 por ciento para el SUV promedio).

La huella de carbono anual ponderada por la producción de todos los SUV nacionales e importados ha mejorado en un impresionante 33 por ciento desde su peor año, en 1995, pero en 2019 el vehículo SUV promedio de EE. UU. Aún emitía anualmente alrededor de un 15 por ciento más de CO₂ que un automóvil. Hay pocas características que añaden más a la huella de carbono de su automóvil que el peso que lleva consigo.

En el resto del mundo, el SUV promedio emite un 25 por ciento más de carbono que el automóvil promedio, y había unos 250 millones de SUV en la carretera en 2020. Eso es varias veces más que suficiente para eliminar cualquier ganancia de descarbonización que provenga de los 10 millones. coches eléctricos impares. En los últimos años, los SUV han sido la segunda causa principal de aumento de las emisiones de dióxido de carbono, detrás de la generación de electricidad y por delante de la industria pesada, el transporte por carretera y la aviación. Si esta tendencia continúa, los SUV adicionales en la carretera para 2040 podrían compensar los ahorros de carbono de más de 100 millones de vehículos eléctricos.

Estados Unidos inició la tendencia. Los SUV ocuparon el 1.8 por ciento del mercado de vehículos ligeros de EE. UU. En 1975,

aumentando al 5.1 por ciento una década más tarde y al 18.9 por ciento en 2000. La crisis financiera de 2008 solo provocó una pequeña caída y en 2010 los SUV representaron casi el 30 por ciento del total. ventas y alcanzó la mitad del mercado en 2020.

Europa también ha dejado de lado su antiguo desdén por los grandes modelos estadounidenses, y en 2019 los SUV representaron el 38 por ciento de las ventas de vehículos nuevos allí. Muchos de esos SUV tienen motores diésel y, como ha dejado en claro el muy publicitado escándalo de emisiones de Volkswagen, "limpio" no es el adjetivo adecuado para describir esas máquinas. En China, los SUV son aún más populares y representan un poco más del 40 por ciento de los vehículos nuevos vendidos en 2019.

Una vez más, me viene a la mente la memorable conclusión de Boulding: "Una vez que se han probado las delicias de una sociedad en la que casi todo el mundo puede ser un caballero, es difícil volver a ser campesinos", escribió en la revista *Science*, allá por 1974. Y ahora que los SUV ofrecen un corcel aún más alto, cada vez menos posibles caballeros pueden resistirlos, y la categoría campesina ahora se ha desplazado, incluso en China, a los propietarios de automóviles comunes. Por lo tanto, a los burócratas de mentalidad ecológica de Beijing y Bruselas les resultará difícil quitar los volantes de los SUV de las manos de los conductores y tendrán que recurrir a la electrificación obligatoria de estas máquinas adictivas y de gran tamaño.