

TRÁFICO PÁG. 3

La lluvia provoca un regreso caótico
Las precipitaciones ocasionaron colas en la AP-7 y la C-31

INCIVISMO PÁG. 4

Sanciones en Sevilla contra el sexo de pago
El Ayuntamiento multará a los clientes

TRADICIONES PÁG. 5

La Cursa saca a las familias a la calle
La prueba atlética de la Mercè convocó a 10.180 corredores

GENTE PÁGS. 8 Y 9

George Clooney conquista a todos
Sus compañeros sólo tienen halagos para él

VIVIR



Lunes, 21 septiembre 2009

LA VANGUARDIA

Barceloneses enchufados



ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Son todavía pocos pero comienzan a verse en Barcelona. Los vehículos eléctricos, principalmente las bicis con motor, han hecho acto de aparición en los desplazamientos cotidianos. En cambio, las motos -ciclomotores y motocicletas- y los coches de este tipo de propulsión siguen siendo testimoniales, meras anécdotas que llaman la atención cuando circulan por la ciudad. De las primeras, al no tener la obligación de matricularse ni de inscribirse en un registro, no se sabe a ciencia cierta cuántas hay. Pero su expansión es importante, aseguran los fabricantes y distribuidores y confirma el Ayuntamiento. El resto -híbridos aparte- no llega a sumar el centenar de unidades en la capital y el medio millar en el conjunto de Catalunya, según los datos municipales y de Volt-tour, asociación dedicada a la promoción

de estos medios de transporte, ya sea para ir de casa al trabajo, a los lugares de estudio o para otros desplazamientos más o menos puntuales. Hay argumentos ideológicos -medioambientales principalmente-, de comodidad y salud -se puede pedalear sin cansarse en exceso- e incluso de imagen ya que conducir una de estas máquinas puede ser un signo de distinción y, como dice el concejal Narváez, de modernidad.

“En Barcelona esto va a más”, explica Román Calbetó, de Gente con Enchufe, un establecimiento que vende y alquila bicicletas -lo más exitoso- y motos. “El bicing está ayudando a dar el paso -sostiene-; muchos usuarios de este servicio, después de probarlo, se preguntan por qué tienen que llegar sudados al trabajo y, claro, ven que la solución natural es la bici eléctrica”. Calbetó apuesta por las marcas “que dan garantías de calidad”, entre ellas las catalanas Ecobike, Monty y Tucano, no como otras, de bajo precio,

● **Los vehículos eléctricos, sobre todo bicis, irrumpen como alternativa para los desplazamientos cotidianos**

● **En dos años, la capital catalana tendrá una red de 200 ‘electrolineras’ en parkings y en la calzada**

de estos medios de transporte. Queda, por tanto, mucho por recorrer, sobre todo en estos últimos dos segmentos.

“Queremos avanzar en la introducción del vehículo eléctrico -explica Francesc Narváez, concejal barcelonés de Movilidad- por tres razones: supondrá una mejora medioambiental, un apoyo a la continuidad de la industria de Barcelona y su entorno y más prestigio para la ciudad”. El edil subraya que “vehículo eléctrico hoy es equivalente a modernidad y a cambio en el concepto de ciudad y, en esto, Barcelona quiere estar en primera línea”. El papel de las administraciones públicas en estos momentos debe ser, a juicio de Narváez, el de “dar facilidades”, con subvenciones a la compra o descuentos en las tasas -el área verde de aparcamiento podría incluirse- o bien con actuaciones viales, como, por ejemplo, dándoles preferencia en algunas calles. Del resto, añade el concejal, “debe ocuparse la industria fabricando modelos cada vez mejores que hagan crecer el mercado”.

que se ven mucho por la ciudad, normalmente *made in China*, “que suelen averiarse y cuando esto ocurre dejan tirado al dueño, que no sabe adónde acudir”.

De similar opinión es Pedro Riera, de Bicion, distribuidor de otra firma local, Veliac. “El bicing ha puesto de moda la bicicleta en Barcelona -comenta-; muchos primero prueban y luego se pasan a la eléctrica, sobre todo si tienen que pedalear en subidas”. Los primeros clientes de estos vehículos fueron, añade, personas mayores que los usaban para pasear pero ahora ya hay un mercado muy amplio. El prototipo es, apunta Román Calbetó, “hombre o mujer -da igual- de entre 40 y 50 años con un nivel socioeconómico medio o medio-alto que usa la bici eléctrica para ir al trabajo, que le gusta hacer ejercicio pero no llegar cansado”.

“La bicicleta eléctrica, lo que conocemos como BPA (bicicleta con pedaleo asistido), la consideramos más una prolongación de la bicicleta común que un sustituto de otros vehículos, como la

Los usuarios tienen varias mo-

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>>

Baterías ligeras. El almacenamiento de energía en las bicis ocupa cada vez menos espacio

PEDRO MADUEÑO