

BARCELONESES ENCHUFADOS LAS PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN LA CIUDAD

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

moto o el coche”, explica Àngel López, director de Servicios de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona. Su funcionamiento es sencillo. Se le da al pedal como en una bici normal pero el motor actúa y cuesta menos esfuerzo, una ayuda que se agradece especialmente en las subidas. Hay otros modelos que incorporan un acelerador, pero si son capaces de moverse sin pedalear a más de 25 km/h ya se consideran ciclomotores. Para este responsable municipal, estas bicicletas “son muy atractivas porque ofrecen muchas ventajas: son cómodas, autónomas, no precisan de casco, pueden ir por el carril bici y la recarga de las baterías se puede hacer en casa rápidamente, como si fuesen teléfonos móviles”.

Caso distinto es el de las motos y coches eléctricos. Sus conductores son raras excepciones en la movilidad urbana, la mayoría militantes del cambio de modelo energético. Existe un cierto desarrollo en el ámbito de los servicios y el comercio. Así, hay pequeñas furgonetas de reparto de mercancías y unidades empleadas por los ayuntamientos. Barcelona cuenta con medio centenar y la previsión es ampliar la flota a partir de este otoño. La nueva contrata de la limpieza incluye la adquisición de 261 vehículos.

Las motos pueden ser claves en Barcelona. Así lo cree el Ayun-

Bajo consumo, poca autonomía

EL RETO DE LA MOTO

Si parte del parque de motos pasa a ser eléctrico, bajará el ruido y la polución

AHORRO DE COSTES

Un vehículo ligero consume menos de un euro de electricidad cada cien kilómetros

TRAYECTOS VARIABLES

Hay baterías que pueden durar más de cien kilómetros; otras no pasan de treinta

tamiento y el propio sector. La capital catalana es junto a Roma la que más vehículos de dos ruedas con motor –de gasolina– tiene de Europa, con unas 300.000 unidades, entre motocicletas y ciclomotores. Al Ayuntamiento sólo le constan 33 movidas por energía eléctrica. Si cada vez hay más motoristas que se pasan a la electricidad, los beneficios ambientales serán muy apreciables en la reducción de ruidos y de la emisión de gases contaminantes. “Estamos ante una gran oportunidad, nuestra ciudad reúne todas las condiciones para tener un mercado propicio a estos vehículos”, señala el concejal Narváez.

Además de su elevado precio de compra, el principal problema, para esta expansión reside en las limitaciones de las baterías. Las más modernas, de litio, tienen una vida

útil cada vez más larga, de más de dos mil ciclos de carga, lo que puede suponer más de tres años. También han dejado de ser pesadas y su precio va a la baja. Pero recargarlas puede ser complicado. A las bicis un enchufe les basta pero las motos y coches precisan de aparcamiento. Y su autonomía es mucho más limitada que la de los depósitos convencionales. Las hay que permiten recorrer más de cien kilómetros pero otras a duras penas llegan a 30.

En la otra cara de la moneda, está el mínimo coste de mantenimiento –no hay ni bujías ni aceites–, como, sobre todo, el ahorro en el día a día. Cien kilómetros

cuestan menos de un euro. Además, subraya Patrick Renau, presidente de Volt-tour, hay argumentos de fondo: “Solemos tener coches muy potentes que llevan almacenada una cantidad impresionante de energía que se aprovecha poco y además la destinamos sobre todo a trayectos cortos”. En cambio, continúa, “los vehículos eléctricos se adaptan más a la realidad, llevan menos carga energética y son mucho más eficientes, pero –subraya– precisan de un cambio de hábitos, de una mejor planificación en los desplazamientos”.

La primera solución para la recarga es utilizar un garaje que tenga un enchufe y cargar el vehículo por la noche o a mediodía. Pero esta es una prestación que muchos aparcamientos colectivos no tienen. De ahí la necesidad de disponer de una red de *electrolíneas*. La capital catalana cuenta en la actualidad con tres plazas para recarga en el aparcamiento que la empresa municipal BSM tiene en Consell de Cent/Cartagena, otra en el de Llacuna/Almogàvers y una quinta en el de Wellington. Además, hay

dos puntos de recarga en fase de pruebas en la calzada de la calle Granada. Mediante el proyecto Movele del Ministerio de Industria, van a instalarse



JORDI PLAY



MANÉ ESPINOSA


1 ROGER LAYOLA
 Delineante, 29 años

“Me gusta que mi moto no haga ruido”

■ Uno de los atributos que más suelen apreciar los motoristas de sus vehículos es el sonido que hacen cuando se les da gas. Roger Layola no es de este grupo. Su moto es eléctrica y, por lo tanto, silenciosa. “Me gusta que no haga ruido –subraya–; si las motos de Barcelona fuesen así, ¡qué ciudad más tranquila sería!”. Antes de motorizarse, este delineante de 29 años se movía en bici. Adquirió su *maxiscooter* hace dos años y medio. Es equivalente a

una 125 de gasolina que usa preferente dentro de la ciudad, aunque a veces sale fuera, pero no a más de 40 kilómetros de distancia. “Me he quedado tirado alguna vez con las baterías agotadas”, reconoce. Y la solución la ha encontrado en lugares tan variopintos como obras en la calle, donde le han dejado conectarse a un enchufe un rato, hasta bares en los que mientras él se toma un refresco la moto *bebe* un poco de electricidad para proseguir el viaje. Roger recarga habitualmente en el garaje de sus padres –el suyo no tiene enchufe–, dos veces por semana. “Tendría que haber puntos públicos –insiste– pero a precios razonables, no como ahora, que te obligan a aparcar en una plaza y la cosa te acaba saliendo por ocho euros, cuando de luz sólo consumes 30 céntimos.●

2 SANDRA VALENTÍ
 Empresaria, 40 años

“Para las subidas esta bici es ideal”

■ “Siempre he sido una enamorada de las bicicletas pero empecé a tener problemas en las rodillas y las tuve que dejar; ahora tengo una eléctrica que puedo usar sin problemas”, explica, satisfecha, Sandra Valentí, que cada día va de Pedralbes al Eixample y viceversa en su vehículo de dos ruedas. Dio con ella por casualidad. “La vi en una tienda –recuerda– e inmediatamente pensé que esa era la mía, así que cuando mi madre y mis hermanas me pre-

guntaron que quería para mi 40.º cumpleaños, no lo dudé y les pedí la bici”. A Sandra las bicicletas que más le gustan son las clásicas, de rueda grande, en las que se circula tranquilamente, con elegancia. “El problema está en las cuestas y yo tengo varias –explica–, pero con esta ni las noto”. Al poco de estrenar su nueva máquina, un señor que iba en una bici normal por la Diagonal le llamó tramposa. Pero se resiste a que la clasifiquen de perezosa por recurrir al motor. “Me gusta pedalear y casi siempre lo hago –reivindica–, sólo lo doy al botón cuando hay cuestas para que me ayude”. Una de sus hermanas, que trabaja con ella, también es ciclista urbana, pero sin motor. “Bajamos juntas bien pero para subir yo voy mucho más descansada, a pesar de que la suya es más ligera”.●

3 JOSEP VIVER
 Comerciante, 57 años

“La gente me para y me pregunta”

■ Entre los usuarios de vehículos eléctricos militantes en favor del cambio de modelo energético hay un reducido número de auténticos pioneros. Uno de ellos es Josep Viver, técnico en medio ambiente de 57 años, propietario de una tienda dedicada a la energía solar y miembro de ADTS, entidad dedicada a la difusión de tecnologías sostenibles. Hace diez años ya tenía un coche eléctrico. “Lo traje de Alemania y le puse placas solares”, recuerda. Más tarde com-