
Para recibir las bicinoticias envía un correo desde la dirección e-mail en que quieras recibirlas a la dirección suscriptores1-subscribe@acontramano.org (no es necesario especificar asunto ni incluir texto alguno).

Para dejar de recibir las Bici-Noticias hay que enviar DESDE EL CORREO DONDE LAS RECIBES HABITUALMENTE un mensaje a (no es necesario poner ningún motivo ni ningún texto) a suscriptores1-unsubscribe@acontramano.org

Por favor no respondas a este mensaje. Para contactar con nosotros dirígete a info@acontramano.org

Con el crecimiento de las redes de vías ciclistas y la creciente preocupación por la salud en las sociedades avanzadas, las bicicletas empiezan a consolidarse en todo el mundo - y no solo en algunos países de Centro-Europa - como una verdadera alternativa de movilidad urbana. Lo que a su vez plantea nuevos problemas, como las dificultades que las grandes distancia metropolitanas, la presencia de pendientes pronunciadas o simplemente la edad, plantean a la hora de usar la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

Las soluciones a estas dificultades no han tardado en aparecer bajo la forma de vehículos eléctricos de todo tipo. Estos vehículos se presentan como alternativa a la bicicleta convencional para largas distancias, pendientes pronunciadas y/o edades avanzadas. Básicamente hay dos tipos de vehículos con estas características, las bicicletas eléctricas y los vehículos eléctricos de movilidad personal, que popularmente se conocen como "patinetes eléctricos", pero que en realidad abarcan una amplia gama de vehículos, desde los *hoverboards*, *segways* y similares, hasta pequeños ciclomotores eléctricos que, por sus características, no pueden circular por la calzada debido a que no están homologados para ello en la mayoría de los países europeos, pero cuya circulación por las vías ciclistas se permite en algunas ciudades. ¿Por cual de ambas alternativas optar?

.

Veamos las diferencias, ventajas e inconvenientes de ambas posibilidades.

En primer lugar definamos los conceptos. Una **bicicleta eléctrica o pedelec** es un vehículo muy bien definido en la UE: es un vehículo de dos ruedas, con la apariencia de una bicicleta normal, que se mueve a pedales con la asistencia de un pequeño motor eléctrico de potencia no superior a 250 vatios (similar a la potencia que desarrolla un ciclista de paseo). Como vehículo de pedaleo asistido que es, no tiene acelerador y su motor se para cuando su conductor/a deja de pedalear. Pero mientras su conductor/a padelee el vehículo se moverá, adaptando su velocidad y potencia a las dificultades del terreno y convirtiendo a cualquier ciclista urbano en un émulo de Indurain.

El concepto de **vehículo eléctrico de movilidad personal** es mucho más difuso y, en general, se aplica a todo vehículo eléctrico de pequeña potencia ("pequeña potencia" aquí puede significar hasta 4.000 vatios, el límite de potencia inferior de un ciclomotor, es decir 16 veces más que una bici eléctrica o un ciclista de paseo). Estos vehículos no exigen ningún tipo de pedaleo o actividad física específica por parte de su conductor/a para avanzar. No son por tanto, a diferencia de las bicicletas eléctricas, vehículos de movilidad activa. Generalmente van provistos de un acelerador o similar con el que controlar su velocidad.

Así pues, para simplificar, una bicicleta eléctrica es un vehículo de **movilidad activa**, mientras que un vehículo eléctrico de movilidad personal es un vehículo de **movilidad pasiva**.

Veamos ahora las ventajas e inconveniente desde diferentes puntos de vista:

SALUD: Las enfermedades coronarias y la obesidad son uno de los mayores problemas de salud a los que se enfrentan las sociedades avanzadas. La Organización Mundial de la Salud lleva años recomendando la movilidad activa (a pié, en bicicleta, en patines...) en el transporte cotidiano como una de las mejores formas de prevenir estas enfermedades. Ha llegado incluso a elaborar una [guía para la evaluación de los efectos beneficiosos sobre la salud pública de las políticas encaminadas a promover la movilidad activa en las ciudades](#)

. Siguiendo esta metodología, en Sevilla, por ejemplo, se han evaluado los beneficios de la implantación de la red de vías ciclistas en un total de

[24 muertes evitadas al año](#)

. Es evidente que estos beneficios se esfuman cuando se opta por un modo de movilidad pasiva, como son todos los vehículos eléctricos de movilidad personal. En el caso de personas de avanzada edad, las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido son especialmente beneficiosas, pues proporcionan un ejercicio suave, menos violento para las articulaciones que caminar o correr.

MEDIO AMBIENTE: La bicicleta eléctrica es un vehículo de pedaleo asistido, por tanto una parte importante de la energía necesaria para propulsarla es de origen muscular, en una proporción que varía según el nivel de asistencia, pero que suele oscilar en torno al 50%. Esto, aparte de los beneficios para la salud ya citados, implica que el consumo de recursos no renovables por km recorrido es aproximadamente la mitad que el de un patinete eléctrico

. No solo en energía, sino también en otros recursos como el propio litio, el cobalto, el grafito y su minería, a veces incontrolada, necesaria para producir las baterías. No es oro todo lo que reluce en la movilidad eléctrica, tampoco en la de los patinetes.

ESTABILIDAD Y SEGURIDAD: La estabilidad de un vehículo de dos ruedas depende, fundamentalmente, del tamaño de las mismas: a mayor tamaño (dentro de unas dimensiones razonables) mayor seguridad. Por eso, como todo el mundo sabe, una motocicleta convencional es mas estable que un scooter. Lo mismo ocurre con las

bicicletas eléctricas y los vehículos eléctricos de movilidad personal, que generalmente tienen una rueda mucho más pequeña y, por eso, son menos estables. Lo mismo ocurre cuando circulamos sobre pavimentos rugosos o desiguales (por ejemplo calles adoquinadas). Mayor estabilidad, es claro, redundará en mayor seguridad.

VERSATILIDAD PARA CIRCULAR: Las bicicletas y, por tanto, las bicicletas eléctricas, son el vehículo más versátil que existe, ya que pueden circular no solo por las vías ciclistas, sino también por la calzada e incluso, en determinadas ciudades, por algunas zonas peatonales a velocidad reducida y respetando la prioridad de los peatones. La circulación por la calzada ordinaria de la mayoría de los vehículos eléctricos de movilidad personal está, sin embargo, prohibida, al no estar homologados para ello en la mayoría de los países. Y aunque en algunas ciudades se permite su circulación por las vías ciclistas (casi siempre con limitaciones de potencia), en la mayoría de esas ciudades (Barcelona o Sevilla, por ejemplo) no se permite su circulación por las aceras. ¿Qué sentido tiene entonces comprarse un vehículo que solo puede circular por las vías ciclistas? Incluso en ese caso, la circulación de estos vehículos ha sido objeto de [quejas legales](#) que están todavía por resolver.

RESILIENCIA FRENTE A AVERÍAS: Si vas en una bici eléctrica de pedaleo asistido y tienes una avería en el motor, o se te acaba la batería, puedes desconectar la asistencia y continuar tu viaje pedaleando con un esfuerzo similar al de una bicicleta normal. Si te ocurre eso en un vehículo eléctrico de movilidad personal, solo te queda continuar tu viaje con el artefacto a rastras.

SEGURIDAD JURÍDICA: Como ya hemos mencionado las bicicletas eléctricas son una categoría de vehículos bien establecida y con unas normas de circulación claras (similares a las de las bicicletas convencionales) comunes a toda la Unión Europea

. Las normas de circulación para los vehículos eléctricos de movilidad personal cambian de un país a otro e incluso de una ciudad a otra dentro de un mismo país.

PRECIO: Es posible encontrar en Internet ofertas de "patinetes eléctricos" de 250 vatios, de fabricación china, en torno a los 200-300 euros, mientras que una bicicleta eléctrica, debido a su mayor calidad y complejidad técnica, puede costar en torno a 800 euros, aunque es posible comprar e instalar un kit de transformación de tu bicicleta convencional en una eléctrica por un coste a partir de 350-400 euros. Pero una parte importante del coste en todos los casos corresponde a las baterías y ya hemos visto que el consumo de un patinete es superior al de una bicicleta eléctrica (a igualdad de distancia recorrida)

. Esto significa que la duración de las baterías es menor para unos recorridos similares. Al final lo barato sale caro.

TAMAÑO: Hay muchas personas que carecen de espacio para almacenar una bicicleta. Para esas personas, mientras no dispongan de un espacio seguro de aparcamiento, los patinetes eléctricos plegables pueden ser una solución barata y asequible. Pero también existen bicicletas eléctricas plegables. Y cada vez más los Ayuntamientos ofrecen ayudas a comunidades de vecinos y empresas para instalar aparcamientos seguros de bicicletas. No nos olvidemos tampoco de las bicicletas públicas, que solucionan el problema del aparcamiento y que en muchas ciudades (Madrid por ejemplo) son eléctricas

En resumen, las bicicletas eléctricas te garantizan **movilidad activa, saludable segura y sin problemas legales** por un coste asequible.

Y no lo olvides, no hay nada que puedas hacer en un patinete eléctrico que no puedas hacer de un modo mas eficiente y saludable en una bici eléctrica.



También puedes ver esta noticia en nuestra web www.acontramano.org

Para colaborar o asociarte en "A Contramano" pincha [aquí](#)

[Síguenos en Facebook](#)

Para dejar de recibir las Bici-Noticias hay que enviar DESDE EL CORREO DONDE LAS RECIBES HABITUALMENTE un mensaje a (no es necesario poner ningún motivo ni ningún texto) a suscriptores1-unsubscribe@acontramano.org
