

VIVIR

Lunes, 16 de abril de 2018



Natalia Vodiánova,
supermodelo
y solidaria

PÁGINA 6



Miles de barceloneses celebran la fiesta de la bicicleta

Preparados, listos... ¡u y Ot, de 9 y 7 años, participaron ayer por primera vez de la popular Festa de la Bicicleta de Barcelona. Los dos hermanos aún se rien al recordar a aquella jirafa que pedaleaba por las calles, entre miles de ciclistas también la mar de contentos. "En verdad no era una jirafa —añaden los niños con picardía—, era un señor disfrazado, porque fueron muchas personas disfrazadas, y también otras con bicicletas muy raras que nunca habíamos visto, como una que tenía dos asientos, otra que estaba hecha de madera...". El festivo recorrido de 12 kilómetros concluyó en el paseo Lluís Companys, donde la ciudadanía pudo disfrutar de numerosas atracciones en torno al mundo de la bicicleta. Además, el Ayuntamiento aprovechó la cita para repartir 8.000 mapas de la nueva red de carriles bici de la ciudad, de los construidos y de los previstos. "Ha sido superdivertido. Empezamos tarde, con los últimos, pero luego llegamos entre los primeros. Además, podías hacer un montón de cosas que normalmente no puedes hacer".

ANA JIMENEZ

Las fincas se ven obligadas a adaptarse al coche eléctrico

■ Todos los garajes comunitarios deberán estar preparados para tener puntos de recarga en el 2021

DAVID GUERRERO
Barcelona

Los garajes comunitarios bajo los bloques de pisos construidos hace décadas se enfrentan a uno de sus mayores retos. Ya no es que las plazas dibujadas entonces se hayan quedado pequeñas frente a los vehículos familiares cada vez más grandes, sino que la fuente de energía utilizada por los coches del futuro obligará a acometer unas actuaciones de adaptación que en algunos casos pueden ser especialmente complicadas.

Deberán hacerlo tarde o temprano y no será por capricho. La Comisión Europea incluye en un paquete de medidas de impulso a la energía limpia la obligatoriedad de instalar puntos de recarga para

el vehículo eléctrico en todos los edificios y aparcamientos tanto públicos como privados. La fecha límite establecida inicialmente es enero del 2021, si bien es cierto que aún deben aprobarse las directivas correspondientes y que el programa europeo establece medidas hasta 2030, por lo que todo ello puede flexibilizarse a lo largo de la próxima década.

"El mercado no lo está haciendo, muchas promociones de obra nueva se están construyendo sin puntos de carga", critica Jordi Marrot, responsable de la unidad de rehabilitación y medio ambiente del Col·legi d'Arquitectes, Arquitectes Tècnics i Enginyers d'Edificació de Barcelona (CAATEB), "así que sin medidas valientes, difícilmente el coche

PROMOCIONES DE OBRA NUEVA

Los constructores no incluyen la instalación de partida, pero la adaptación es sencilla

CONSTRUCCIONES ANTIGUAS

El coste y la dificultad técnica se disparan en bloques de pisos con el contador en el domicilio

eléctrico se hará un hueco, y el cumplimiento de los objetivos europeos será inviable". Aunque no los instalen de partida, la implantación en bloques de pisos de

reciente construcción es relativamente sencilla ya que los contadores acostumbran a estar en la planta baja y hay conductos que permiten hacer las modificaciones pertinentes sin grandes problemas. El arquitecto técnico Roger Bancells explica que "desde la aprobación del Código Técnico de Edificación en el 2006 la instalación eléctrica está centralizada y es fácil pasar el cableado".

Quien realmente lo tendrá difícil es el vecino del quinto que vive en una finca antigua con el contador eléctrico en el interior de su vivienda y la plaza de parking en una segunda planta subterránea. La técnica más habitual es la instalación de una línea desde el contador particular hasta la plaza de aparcamiento. En estos casos el

coste y la dificultad técnica se disparan. Aun así, sigue siendo la opción generalmente utilizada porque el coste del consumo y de la instalación repercute únicamente en el propietario del vehículo eléctrico y el resto de vecinos no tienen que pagar nada.

Las otras opciones son la conexión a la línea comunitaria del aparcamiento —con lo que el coste de la recarga eléctrica lo pagan entre todos los vecinos aunque sólo lo use uno—, o la instalación de una nueva línea de suministro con un contador de potencia limitada para todo el parking y que solo pagarían los que estuvieran interesados. "Las opciones comunitarias financiadas entre todos los

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

MOVILIDAD

El coste de la infraestructura comporta tensiones vecinales



La gran mayoría de los aparcamientos privados de comunidades de vecinos no están adaptados

»» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

vecinos salen más a cuenta a nivel económico si la finca es muy antigua", asegura Bancells.

La gran variedad de opciones y los complicados trámites que seguir ha provocado la aparición de empresas dedicadas exclusivamente a ello. El mismo paquete europeo en el que se incluye la futura obligación de adaptar todos los garajes comunitarios al vehi-

culo eléctrico ve en el arranque de este nuevo tipo de movilidad como una fuente de generación de ocupación y riqueza. Jordi Marrot, del Caateb, lo ratifica: "Faltan instaladores técnicos y de energía solar, y en los próximos años habrá una gran demanda". Marrot lo considera uno de los sectores profesionales más relevantes a medio plazo.

Un ejemplo de estas nuevas empresas es AparCar (Aparca y Car-

ga), una compañía de Sant Cugat del Vallès que instala puntos de carga en las plazas de parking de los edificios de viviendas mediante un sistema de gestión comunitario con contadores y puntos de suministro individuales. "Un cable común recorre todos los pasillos del parking y queda listo para que los vecinos se conecten a él de forma fácil y económica si adquieren un vehículo eléctrico, con lo que se ahorra hasta un 40% res-

A la cola de Europa en puntos de recarga

Los puntos de recarga fuera de los aparcamientos privados van instalándose lentamente. El Área Metropolitana de Barcelona (AMB) despliega desde hace años una red por la metrópolis, y el Institut Català d'Energia (Icaen) lo hace en el resto de Catalunya. El grueso de las recargas se lleva a cabo en el parking del domicilio por la noche, y los 1.334 enchufes para vehículos en la vía pública son un apoyo concreto en lugar del modo de carga habitual. La infraestructura se concentra en las grandes ciudades, con lo que Barcelona dobla la ratio española pero aún así sigue por debajo de casi todos los países de su entorno. Un estudio del RACC recomienda a la administración aplicar una planificación de la infraestructura más ambiciosa hasta alcanzar como mínimo los 20 puntos de carga por cada 100.000 habitantes, lo que se acercaría a niveles de países como Francia y Alemania. Entre los principales países europeos, España se encuentra a la cola, con 3,8 puntos de carga por cada 100.000 habitantes.

pecto a una instalación individual", destaca el director general de AparCar, Miquel Castro. Si bien el resultado final es que sólo paga quien consume, esta opción comporta un gasto inicial en la comunidad que no todos los vecinos están dispuestos a asumir.

A la disputa por la renovación del ascensor o las obras de mejora de la fachada, se incorporan las recargas en las comunidades de vecinos por los puntos de carga. Administradores de fincas reconocen que es una inquietud creciente. Pese a las discusiones, lo cierto es que la ley ampara a los vecinos que quieren instalar un punto de carga en su plaza de parking, simplemente es necesaria una comunicación previa a la comunidad de propietarios.

Igual que con las fachadas o los ascensores, las ayudas públicas pueden ser el factor que incline la balanza hacia los favorables a la instalación eléctrica. La Generalitat, a través del plan estratégico para el despliegue de infraestructura

La opción más habitual es el punto de recarga individual porque no supone gastos al resto de los vecinos

tura de recarga para el vehículo eléctrico en Catalunya (Pirvec) financiaba el año pasado hasta el 75% de cada punto, con 1.000 euros como máximo por punto vinculado y hasta 2.500 euros en el caso de que fuese una preinstalación para futuros puntos en un garaje comunitario. El objetivo del gobierno catalán es que a finales del año que viene haya 25.000 enchufes funcionando. Fabricantes automovilísticos como Nissan también ofrece la instalación gratuita del punto de carga en el domicilio, ya que han detectado que la infraestructura de carga es uno de los aspectos que echan atrás a posibles interesados en dar el salto al vehículo eléctrico.●

Las galerías subterráneas se repintan para protegerse en caso de incendio

DAVID GUERRERO
Barcelona

Bajo el asfalto existe otra Barcelona sin la cual no funcionaría la ciudad que todos conocemos. Un conjunto de galerías subterráneas recorren la capital catalana llenas de cables de fibra óptica, agua freática... y electricidad, mucha electricidad. Hasta 550 kilómetros de cables de media y alta tensión de Endesa y Red Eléctrica transcurren por uno de esos lugares discretos y secretos pero imprescindibles.

Un incendio en su interior es el principal temor de sus responsables ya que pondría en jaque el suministro eléctrico de miles de vecinos. A los habituales sistemas de prevención contra el fuego se suma ahora uno que parece inofensivo, pero que según los técnicos responsables es fundamental: la pintura intumescente.

El ramal de 190 metros que con-

necta la subestación eléctrica de Mata, en el Poble Sec, con la galería de servicio principal del Paral·lel se ha pintado por completo de blanco con una serie de componentes especiales que actúan como una protección pasiva. "El fuego, al entrar en contacto con la pintura, hace que esta se dilate y forme una barrera aislante en forma de burbujas de gas inerte que evita la propagación de las llamas y la combustión", explica Emili Canillas, técnico de subestaciones de Endesa.

"La pintura no extingue el fuego, pero retrasa su propagación y mejora la resistencia", remarca Canillas mientras repasa los más de 18 kilómetros de cables que suponen las 67 líneas de media tensión pintadas de un blanco tan imponente que incluso deslumbró al visitante cuando accede por primera vez a un lugar que se imaginaba oscuro e inhóspito.

La entrada al recinto se consi-

de tras desbloquear varias puertas dotadas de los más potentes sistemas de seguridad, cámaras y un conjunto de sensores de temperatura que controlan el interior. Un zumbido constante recuerda que por esos cables pasa electricidad sin cesar. El responsable de la subestación de Mata, Manel Diaz, define a las galerías como "un organismo vivo". Cuando una máquina haciendo obras en la calle da con un cable, el cortocircuito llega hasta esta galería de Endesa y hace saltar las grapas que unen los diferentes conductos aparentemente inofensivos. Si ese chispazo o cualquier otra incidencia provocaran un incendio, independientemente de los efectos de la nueva pintura, se activarían una especie de extintores instalados en el techo de la galería subterránea que sueltan un agente químico contra el fuego.

La medida se ha implantado también en las subestaciones de



Un operario revisa el buen funcionamiento de la subestación de Mata

Vilanova (en Arc de Triomf), Les Corts, Trinitat, Sants y Badalona. En el caso del Poble Sec es especial ya que es una de las instalaciones más miradas por Endesa. Fue la primera subestación de Barcelona y es una de las más antiguas de Es-

paña. Los pasillos que aún huelen a pintura fresca tienen los cables que dan electricidad a edificios emblemáticos como el Palau de la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona o el Liceu y a puntos estratégicos como el puerto.●