

Álava/Araba



La falta de componentes colapsa los talleres de bicis con listas de espera de meses

A la crisis de suministros se suma un mayor uso de la bicicleta por la pandemia, lo que provoca la carencia de modelos básicos



Los clientes de Tándem Gasteiz están recuperando antiguos modelos de bicicleta que tenían guardados en el desván y apostando por su reparación. / ALEJANDRO ERNESTO

**JUDITH ROMERO**

Miércoles, 3 noviembre 2021, 00:17



Acercarse al taller para reparar la bicicleta sin cita previa y tenerla preparada para darse una vuelta el fin de semana en cuestión de horas ya no es algo habitual en la capital alavesa. La espera para tenerla a punto puede prolongarse durante semanas y la recepción de piezas, meses. La crisis mundial de suministros y la creciente popularidad de este medio de transporte -122.000 bicis atraviesan al mes la Avenida-

han colapsado el negocio de las dos ruedas en Vitoria. Y esta situación parece, además, estar lejos de solucionarse en breve, aseguran desde este sector, que no tienen prevista la entrega de algunos componentes hasta, como pronto, 2023.

«He hecho pedidos de piezas y de bicis, y algunos no me llegarán hasta dentro de casi dos años. Esta situación nos impacta de lleno en los negocios pequeños», explica Juan José Barrero, al frente de Lakua bike, quien reconoce que en ocho años como autónomo nunca había asistido a tal demanda de bicicletas. «Es difícil organizarse. Estamos trabajando con previsiones a seis meses y, a veces, nos quedamos cortos», señala. A su tienda se acercan los ciclistas de siempre, pero en los últimos meses también están apareciendo rostros nuevos. «Vienen clientes hasta de Nanclares y de Agurain», explica Barrero.

122.000 bicis atraviesan al mes la Avenida y un 7% de todos los desplazamientos se realizan en este medio

USO

Luis Javier Ronda, de bicicletas Gama, considera 2021 «la resaca» de la «fiesta» que fue 2020. La llegada de la pandemia de Covid-19 y en especial el desconfinamiento provocaron un boom en el interés por la bicicleta en todas sus formas. Los rodillos para ciclismo 'indoor' se agotaron, los trabajadores cambiaron el transporte público por alternativas al aire libre y el interés por la naturaleza como opción de ocio se reavivó con fuerza.

«El mercado está preparado para otro modelo de consumo pero, cuando terminó el confinamiento, andar en bicicleta era una de las pocas cosas que se podían hacer», recuerda Ronda. Así, el pequeño taller de la esquina tiene la vista puesta en el gigante asiático. Además de demoras en la entrega de coches y falta de microchips, hay una carencia de otros artículos como piñones o recambios traseros, indispensables para el funcionamiento de las bicicletas. Estos componentes provienen de países como China, Vietnam, Taiwan o Camboya. «Vietnam acaba de estar confinado durante dos meses. Taiwan tampoco cerró en marzo de 2020 y después tuvo que hacerlo. Esto trastoca las posibles previsiones que podamos hacer», plantea. En estos momentos su taller trabaja con tiempos de espera de entre dos y tres semanas para reparar bicicletas.

Durante el mayor pico de la demanda llegaron a ser entre cuatro y cinco, casi tantas como las necesarias para obtener cita para renovar el DNI, lo que obliga a planificar las salidas ciclistas con mayor antelación.

EN SU CONTEXTO

3 semanas de espera es el tiempo de media que algunos talleres ofrecen para reparar las bicicletas. Para recibir algunos componentes hay que aguardar meses.

Dependencia de Asia La mayor parte de los componentes empleados en la reparación provienen de países como China, Vietnam, Taiwan o Camboya. Hay una carencia, principalmente, de piñones y recambios traseros, indispensables para el funcionamiento de las bicicletas.

200-400 euros cuestan las bicicletas más difíciles de conseguir en estos momentos. Se trata de modelos de bicicletas básicas de montaña. Las de lujo, superiores a 1.000 euros, siguen disponibles.

Con cita previa Algunos talleres que hasta ahora recibían a sus clientes sobre la marcha han implantado un sistema de cita previa para evitar que los clientes se desplacen en vano con sus bicicletas averiadas.

20 bicicletas al día ha llegado a recibir el taller de El Corte Inglés, que ha contratado un segundo mecánico para hacer frente a la alta demanda.

«Busque usted la pieza»

La dificultad para obtener suministros es tal que, en ocasiones, los talleres se ven obligados a pedir a los clientes que busquen el recambio que les hace falta por su cuenta. También faltan modelos nuevos de bicicletas. «Algunos se han vuelto imposibles de conseguir» o requieren largos periodos de espera para disponer de ellos. «Faltan sobre todo modelos básicos de montaña que oscilan entre los 200 y los 400 euros», explica Jorge López de Letona, responsable del departamento de Deportes de El Corte Inglés de Vitoria. Es decir, las utilizadas por jóvenes para desplazamientos como ir al instituto y trabajadores para acercarse a sus puestos, modelos más sencillos y alejados de los de lujo, que alcanzan precios superiores a los 1.000.

Algunas piezas tienen la fecha de entrega prevista en 2023. Faltan piñones y cambios traseros

RETRASOS

«Este verano llegamos a recibir peticiones para reparar hasta 20 bicicletas al día. Es un ritmo al que no podíamos hacer frente pese a que contratamos un segundo mecánico», admite López de Letona.

Almacenar tantos ciclos en sus instalaciones era otra dificultad añadida, por lo que El Corte Inglés ha instaurado un sistema de cita previa para reparar bicicletas. «Así evitamos molestias al cliente», apuntan. Los hay desde particulares hasta empresas de alquiler turístico o repartidores de comida a domicilio como 'riders', quienes también están sufriendo las consecuencias. «Se nos ha triplicado o cuadruplicado el trabajo», aseguran desde El Corte Inglés.

Taller itinerante

Fernando Fernán Gómez escribió que las bicicletas son para el verano. Joseba Gereta, de Servi-bicis, desmiente esa afirmación. «Ahora son para trabajar, tanto por el Covid como porque resultan más económicas que un coche. Cada vez se utilizan más en invierno para ir a la oficina, de compras o al centro sin pagar OTA y los vitorianos se han lanzado a reparar», asegura.

Las bicis ya no son para el verano y cada vez se usan más para ir al instituto o a trabajar

DESESTACIONALIZACIÓN

El taller de Gereta tiene la particularidad de funcionar de forma itinerante. Este mecánico se desplaza con su furgoneta a un punto acordado con el cliente y, salvo en casos excepcionales, completa la reparación in situ. «La gente valora el servicio porque se ahorran la molestia de desplazarse con la bicicleta averiada y la tienen inmediatamente disponible», afirma. Eso sí, últimamente hay días en los que este profesional no descuelga el teléfono ante la avalancha de peticiones a la que tiene que hacer frente. No da abasto.

«Tenemos que cuidar mejor los artículos que tenemos porque el 'bicho' le ha dado la vuelta al 'lo quiero ya'», aconseja Ronda desde Gama Bicicletas. Las dificultades para obtener materiales se prolongarán durante meses y los pedidos a los fabricantes quedan anulados con cada vez mayor frecuencia. El sector observa los apagones eléctricos en algunas regiones de China y los cierres de fronteras en Asia con preocupación y, aunque el Covid dio un fuerte impulso al uso de la bicicleta el año pasado, esperan que la preferencia por este modelo de transporte se mantenga en la vuelta a la «normalidad». «Es un modelo más sostenible y asequible y Vitoria es una ciudad muy amable para utilizarla», anima Gereta desde su furgoneta.

«La gente nos trae modelos de carretera de los 70, 80 y 90 que ya no veíamos»

JUDITH ROMERO



TEMAS Álava, Bicicletas eléctricas

TENDENCIAS

2 Comentarios

MÁS NOTICIAS DE EL CORREO



Muere José Antonio Expósito, uno de los 'grandes' de la 'Sotera'



Los padres de la niña atropellada en un colegio ruegan rezar por la conductora

TE PUEDE INTERESAR

MÁS NOTICIAS