



**Participació**

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a  
08018 - Barcelona  
www.bcn.cat

**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DE VEHICLE ELÈCTRIC  
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA**

**Dia:** 5 de març de 2018

**Hora:** 18 h

**Lloc:** Sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal, 240, 2a planta

<b>COGNOM</b>	<b>NOM</b>	<b>ENTITAT</b>
Blancafort	Joan	Gremi de motor
Carrillo	M. Teresa	Institut Metropolità Taxi
Casas	Ramon	Gremi Tallers Reparació Vehicles
Català	Joan	BSM,SA
Conill	Carles	AMB
Crusat	Clàudia	IERMB
de Garro	Miquel Àngel	PIMEComerç
Figuls	Marc	Fundació RACC
Fuentes Bayó	Salvador	Diputació de Barcelona
Galian	Ma Dolors	Institut Metropolità Taxi
García-Herrero	María Teresa	Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona
Garriga Ubach	Francesc	Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya
Gómez	Francesc	AEM-Biomedical logistics
González	Maria	Gremi de tallers
Guarderas	Xavier	BCNecologia
Macià	Jaume	FECAV
Mensión	Josep	TMB
Palou	Joan	BCN Ecologia
Panadés	Josep	OCUC
Ramiro	Susana	Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona
Recasens	Marta	Vadecity
Ribera	Carles	CEDAC
Riol Jurado	Ricard	PTP
Rodríguez	Raul	Consell de Gremis de Comerç Serveis i Turisme de Barcelona
Rodríguez	Jesus	Asociación Mutua Motera
Rodríguez	Xavier	Asociación Mutua Motera
Rovira	Josep Maria	Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya
Sanyer	Xavier	ATM de Barcelona
Tizón	Dani	FREEEL

**Representants de l'Ajuntament:**

- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Àngel López, responsable de desenvolupament vehicle elèctric a Barcelona
- Manuel Valdés, gerent d'Infraestructures i Mobilitat
- Adriana Malé, coordinadora de la gerència d'Infraestructures i Mobilitat
- Carme Ruiz, tècnica de la Direcció de Comunicació i Participació, que actua com a secretària

## **ORDRE DEL DIA:**

### **1. Estratègia de Vehicle Elèctric a Barcelona**

Obre l'acte Álvaro Nicolás explicant que el desenvolupament del vehicle elèctric d'aquest mandat dona continuïtat al d'altres períodes. Valora molt positivament la col·laboració dels sectors públic i privat. Comenta que el que s'explicarà a continuació és el balanç de la implantació fins al moment i els àmbits i fites prioritaris.

Ángel López inicia la seva exposició comentant que l'Ajuntament treballa des de l'any 2006 en la promoció dels vehicles moguts amb energies alternatives. El PMU prioritza els modes de desplaçaments més sostenibles que són anar a peu, en bicicleta i amb transport públic i aposta, també, pels modes més eficients i sostenibles en el repartiment de mercaderies i vehicles privats. Comenta que l'any 2020 la majoria de marques fabricaran vehicles elèctrics i esmenta els avantatges del vehicle elèctric en termes energètics, ambientals i econòmics.

L'estratègia de mobilitat elèctrica a Barcelona 2018-2024 defineix uns objectius de creixement en els diferents modes de desplaçament. Actualment la flota municipal, àrea en què l'Ajuntament té poder d'actuació, és de 487 vehicles. Aquesta xifra representa un 30-35% de la flota total municipal. Es preveu que l'any 2024 el 80% dels vehicles municipals siguin elèctrics. A continuació esmenta els projectes impulsats en l'àmbit del transport públic (busos de barri, busos estàndard de 12 metres i articulats de 18) i comenta que l'objectiu és que al 2024 hi hagi 100 autobusos elèctrics. Pel que fa al taxi, vehicle en què l'electrificació no té gaire èxit perquè no hi ha mercat que s'adapti a les necessitats d'aquest sector, l'objectiu és que al 2024 n'hi hagi 800. Pel que fa a la distribució urbana de mercaderies es fa difícil quantificar la flota de vehicles circulant perquè la matriculació no sempre es fa a Barcelona i província. No obstant això, el percentatge de vehicles elèctrics sobre el total de furgonetes i camions és molt baix tot i que les proves pilots demostren que ofereixen un bon servei en entorns urbans. Finalment, pel que fa a turismes i motos elèctriques, explica que el percentatge sobre parc total representa un 0,14% i un 0,36% respectivament i que l'objectiu per al 2024 és assolir xifres de 24.000 motos i el mateix nombre de cotxes. Comenta que cal emfatitzar que l'autonomia d'un vehicle elèctric és d'entre 100 i 200 km i que és suficient per al 90% dels desplaçaments de les famílies. El preu d'aquests vehicles és un 17% superior de mitjana al d'un vehicle d'explosió.

### **2. Torn obert de paraules**

En el torn obert de paraules els participants fan les següents intervencions:

- Agraïment per la presentació feta
- El tramvia és una bona alternativa elèctrica però el troleibús també ho és
- Cal promoure la moto elèctrica i caldria prohibir els ciclomotors sorollosos
- L'Ajuntament pot incentivar la fabricació de vehicles elèctrics?
- El cost de carregar els vehicles al domicili és elevat
- Els concessionaris tenen interès a vendre vehicles elèctrics però aquests encara són cars
- La normativa és molt exigent i les subvencions s'exhaureixen molt aviat
- Calen estímuls per fer instal·lacions de recàrrega de vehicles
- En pocs dies s'autoritzarà que Tesla i Nissan Live siguin vehicles homologats com a taxi

Ángel López respon que cada any es dobla el nombre de motos elèctriques, tot i que el pes específic d'aquest vehicle és encara baix. Pel que fa al ciclomotor comenta que les vendes baixen. Malgrat això la encara n'hi ha força perquè la vida de les motos és més llarga de la dels cotxes. En relació al troleibús comenta que no s'han considerat implantar-lo a la ciutat i que s'aposta pels busos elèctrics de grans

dimensions que fan la càrrega als terminals. Pel que fa a les furgonetes comenta que no n'hi ha d'elèctriques i que les híbrides sembla que no són una bona solució perquè en carretera gasten molt. Comenta que totes les marques estan compromeses amb la fabricació de vehicles elèctrics però no totes actuen amb la mateixa intensitat. Explica que les instal·lacions de recàrrega de vehicles als edificis nous són obligatòries. Per a la instal·lació a les finques antigues hi ha subvencions però no sempre tenen èxit.

Álvaro Nicolás comenta que l'electrificació també s'està treballant a través de l'abordatge dels vehicles de mobilitat personal, del vehicle multiusuari (cotxe, moto i bicicleta). Apunta que les subvencions actuals són molt disruptives i que caldria una línia més estable d'incentius. Clou la sessió agraint la participació dels assistents.

Un cop tractats tots els assumptes, es tanca la sessió a les 19.45 h.