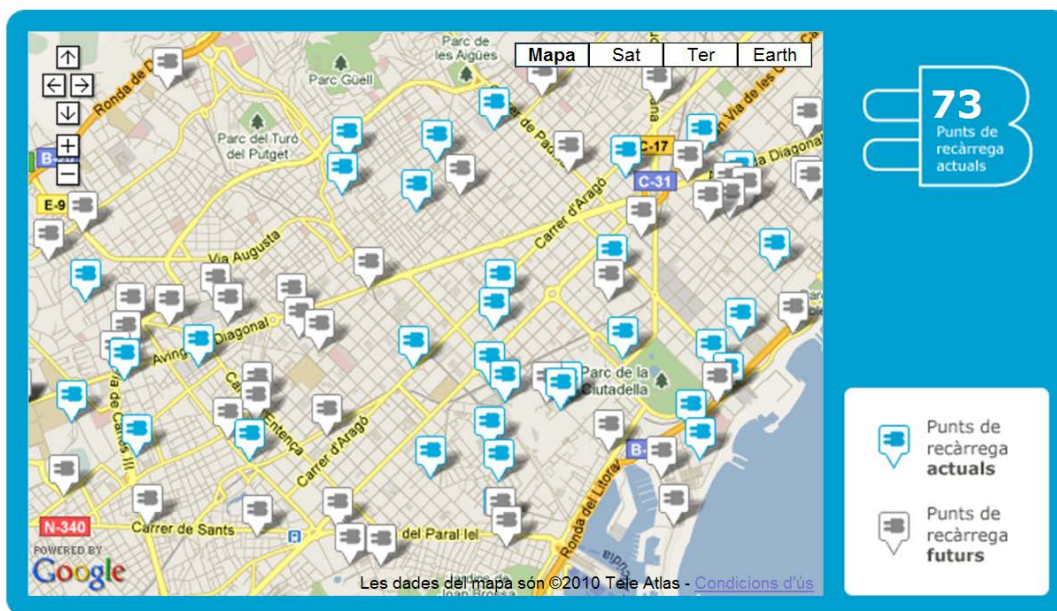


LA PROMOCIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC. LA VISIÓ DE BARCELONA



LA PROMOCIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC. LA VISIÓ DE BARCELONA.....	1
1. INTRODUCCIÓ.....	2
2. EL VEHICLE ELÈCTRIC.....	3
3. PLA DE PROMOCIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC A BARCELONA	4
3.1.CREACIÓ DE L'OFICINA LIVE	5
3.2.PARTICIPACIÓ AL PLAN MOVELE DE L'IDAE	7
3.3.IMPLANTACIÓ D'INFRAESTRUCTURA DE RECÀRREGA	8
3.3.1.Infraestructura en superfície promoguda per l'Àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona.....	12
3.3.2.Infraestructura en superfície promoguda per altres operadors amb acord amb el Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat o Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona.	13
3.3.3.Infraestructura en subsòl de Barcelona Serveis Municipals, SA	14
3.3.4.Infraestructura en subsòl d'altres operadors.....	14
3.4.FOMENT DE LA CONTRACTACIÓ DE FLOTES AMB CRITERIS AMBIENTALS.....	15
3.5.SUPORT A LA RECONVERSIÓ DE LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMOCIÓ .	16
3.6.PARTICIPACIÓ DE BARCELONA A CONGRESOS I EVENTS INTERNACIONALS	17

1. INTRODUCCIÓ

El 24% del consum d'energia final de Barcelona té el seu origen en el transport i el 95% del consum del sector transport se satisfà amb derivats del petroli. La motorització progressiva de la societat, l'augment de la mobilitat obligada de la persones, la forta dependència del vehicle privat, la sinistralitat, la congestió, les repercussions mediambientals obliguen a replantejar el model actual de mobilitat urbana.

A Barcelona, la mobilitat representa el 37% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle i és el causant de més del 50% de les emissions de NOx i partícules i més del 80% del soroll que es produeix a la ciutat.

Cal establir línies d'actuació per a millorar la relació entre la mobilitat i l'impacte sobre el mediambient urbà. En aquest sentit cal afavorir les millores tecnològiques al parc de vehicles actual, gestionar adequadament la mobilitat, fomentar l'ús del transport públic i/o col·lectiu, establir campanyes de conscienciació i formació adreçada als conductors i promoure la diversificació energètica del sector.

Des de l'Ajuntament de Barcelona s'està afavorint l'ús de la bicicleta i l'anar a peu. El 46% dels desplaçaments interns de la ciutat es fan a peu afavorint els temps semafòrics, l'ampliació i l'accessibilitat de les voreres... Diàriament, unes 40.000 persones es desplacen amb bicicleta per Barcelona amb una potent xarxa de carril bici i la introducció de la bicicleta pública "bicing".

Així mateix, s'afavoreix l'ús del transport públic introduint la integració tarifària, millorant la freqüència de pas dels autobusos i incrementant-ne la flota, es racionalitza la mobilitat tot establint una xarxa bàsica de transport on el 20% dels carrers de la ciutat suporten el 70% del tràfic. S'està ambientalitzant la flota urbana així com diversificant-la energèticament i cercant-ne la millor tecnologia disponible i s'està afavorint la introducció del vehicle elèctric.

2. EL VEHICLE ELÈCTRIC

Per tots són coneguts els avantatges dels vehicles elèctrics: no contaminen l'aire, emeten menys CO₂, consumeixen menys energia per moure's, emeten menys soroll, a més de tractar-se de un nou sector econòmic a desenvolupar.

El vehicle elèctric no és una novetat, a Anglaterra i Estats Units, es troben documentats vehicles elèctrics des del 1840. Però per bé o per mal, van tenir més sortida els vehicles de combustió (diesel i benzina) i la tracció elèctrica va quedar relegada al transport col·lectiu (transport ferroviari).

Avui, el mercat ofereix ja una extensa oferta de vehicles elèctrics: des dels utilitaris propis de ciutat, fins a furgonetes i vehicles encarats al transport de béns i mercaderies i, sobretot, el que ara sembla que pren una gran empenta a Barcelona: les motocicletes. Dins la gamma de vehicles elèctrics, el mercat també ofereixen diverses tecnologies: vehicles elèctrics purs que es recarreguen connectant-los a la xarxa elèctrica, els elèctrics híbrids (que combinen la tracció entre el motor de combustió i el sistema elèctric el qual es recarrega amb la frenada del vehicle), es troben els vehicles híbrids *endollables* i els vehicles elèctrics d'autonomia allargada o més coneguts com a *extended range* (que disposen d'un motor de combustió que tot treballant en règim continu al seu punt òptim de rendiment, va recarregant la bateria que és la que subministra energia al sistema motriu).

Un vehicle elèctric és més eficient a tots els efectes: considerant que l'energia d'un motor elèctric que es transforma en moviment mecànic té un rendiment del 90% i que l'electricitat que consumeix es genera en una Central de cycle combinat de gas (de rendiment 52%), aleshores un vehicle elèctric té un rendiment, en tot el cycle energètic, d'un 47%. El rendiment de tot el cycle energètic d'un vehicle de combustió és de l'ordre del 30%. Per tant, energèticament parlant, és més eficient. També és més "eficient" en soroll i en emissions locals i també pel que fa al cost del seu manteniment i del combustible (en aquest cas, l'electricitat). En canvi, pel que fa al cost d'inversió depèn molt de la tipologia i del model de vehicle i sobretot de l'ús que se'n vulgui fer però, avui per avui, és força major que un vehicle de combustió. Per aquest motiu, s'espera que ja de cara a l'any vinent diverses marques de cotxes oferiran vehicles més ajustats de preu amb l'opció d'agafar les bateries en mode de *leasing* de manera que esdevindran força més competitius. En qualsevol cas, les motocicletes elèctriques semblen més competitives en preu i per això s'espera que poc a poc es facin més presents en el parc de vehicles de Barcelona.

Pel que fa a l'evolució del vehicle elèctric, tots els països estan avançant força en paral·lel. Uns països incideixen en i+D relacionada amb la infraestructura, d'altres en el vehicle. Alemanya i França són els dos països europeus més avançats. Fora d'Europa, destaquen el Japó i, sobretot, els Estats Units, on les reglamentacions en aspectes de qualitat de l'aire de certs Estats han portat a l'administració i als fabricants a treballar el tema des de fa més de 20 anys.

A Barcelona, hi ha una vintena de vehicles elèctrics privats, la majoria motocicletes. De les contractes que té l'Ajuntament es comptabilitzen més de 300 vehicles elèctrics i hi ha constància de que determinades empreses que disposen de flotes de vehicles estan adquirint vehicles elèctrics.

3. PLA DE PROMOCIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC A BARCELONA

Avui per avui, pel carrer no hi circulen gaires vehicles elèctrics. És una evidència i l'Ajuntament n'és conscient. Se sumen diversos factors: els vehicles avui disponibles són relativament cars per les prestacions que ofereixen, hi ha un cert desconeixement, per part del ciutadà del què representa aquesta tecnologia i no hi ha a l'abast prou infraestructures de recàrrega.

El vehicle elèctric és una eina imprescindible cap a una mobilitat més sostenible i que requereix d'un esforç per part de l'administració: un esforç en la difusió de la tecnologia o en el suport a iniciatives d'I+D.

Per capgirar aquesta situació, des de l'Ajuntament de Barcelona, 3 sectors de l'Ajuntament (Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, Sector de Promoció Econòmica i l'Àrea de Medi Ambient) han establert conjuntament línies d'acció per tal de fomentar el vehicle elèctric com a mitjà de transport sostenible:

- Creació de l'oficina LIVE
- Participació al *Plan MOVELE* de l'IDAE
- Implantació d'infraestructura de recàrrega de subsòl i de superfície
- Foment de la contractació de flotes amb criteris ambientals
- Suport a la reconversió de la indústria de l'automoció
- Participació de Barcelona en esdeveniments internacionals

3.1. CREACIÓ DE L'OFICINA LIVE



L'Oficina Live (Logística per a la Implementació del Vehicle Elèctric) és la plataforma que impulsa el vehicle elèctric a la ciutat de Barcelona com a oportunitat per situar Barcelona com a pol d'innovació en mobilitat elèctrica a escala mundial.

Live és una plataforma públic-privada que neix amb l'objectiu de donar suport i impuls al desenvolupament de la mobilitat elèctrica a la ciutat i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Els socis promotors d'aquest projecte són l'Ajuntament de Barcelona, a través de l'Àrea de Medi Ambient, el Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat i el Sector de Promoció Econòmica; la Generalitat de Catalunya, a través de l'Institut Català d'Energia; i les empreses ENDESA i SEAT.



El projecte Live esdevé un pla general i unificat d'implementació estratègica del vehicle elèctric que es vehicula a través de 5 eixos diferenciats per donar suport a la indústria, a la mobilitat sostenible i al medi ambient:

1. Donar suport en el desenvolupament i promoció de projectes demostradors en mobilitat elèctrica (*Living Labs*), afavorint els primers desplegaments del vehicle elèctric i obtenint resultats i millors pràctiques dels demostradors.
2. Facilitar les eines i els recursos necessaris per generar una xarxa d'actius innovadors, d'economia i indústria, per impulsar la R+D. Donar suport a la creació de consorcis locals, en projectes estatals i europeus, i a la transferència tecnològica i de coneixement en àmbits universitaris i professionals.
3. Promoure l'organització i acollida d'esdeveniments i activitats que impulsen la mobilitat elèctrica a Barcelona
4. Impulsar el desplegament de xarxes públiques i privades de recàrrega per a tota l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
5. Esdevenir el punt de referència dels ciutadans, ciutadanes i empreses de Barcelona, per a qualsevol aspecte relacionat amb la mobilitat elèctrica, a través de la creació de la primera oficina tècnica i ciutadana d'Europa per al desplegament de la mobilitat elèctrica.

A part dels membres executius, des de la plataforma Live s'està treballant per involucrar a les principals entitats, emprenedors/es i usuaris/àries del territori en treballar de forma conjunta en l'impuls tecnològic, econòmic i industrial i en la implementació de la mobilitat elèctrica a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Alguns dels principals Socis i Col·laboradors de Live són: l'IDAE (Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia, Ministeri d'Indústria); la UPC; l'IREC; LEITAT; STA (Societat Tècnica d'Automoció); Barcelona DIGITAL; TMB; BSM; REGESA; TABASA; SABA-ABERTIS; CATMOTO; NISSAN/RENAULT; TOYOTA; SIEMENS; VOLT-TOUR;

AVELE/AVERE; ALTRAN; QUIMERA; IDIADA; RACC; CIRCUTOR i INITZIA; entre altres.

El Live és també un canal de comunicació entre l'Ajuntament i el ciutadà ja que posa a disposició dels Barcelonins un Web (<http://www.livebarcelona.cat>) i el Punt LIVE, que és una oficina d'atenció al públic.

3.2. PARTICIPACIÓ AL PLAN MOVELE DE L'IDAE



El **Plan MOVELE** (*Plan Movilidad Eléctrica* impulsat per l'IDAE) és un Projecte Pilot de Mobilitat Elèctrica. Està gestionat i coordinat per l'IDAE i té per objectiu principal el d'introduir en un termini de dos anys i dins l'àmbit urbà, 2.000 vehicles elèctrics de diverses categories, prestacions i tecnologies, en un ampli col·lectiu d'empreses, institucions i particulars. Addicionalment, té com a segon objectiu el d'instal·lar 500 punts de recàrrega per a aquests vehicles.

Així doncs, el *Plan MOVELE* pretén demostrar la viabilitat tècnica i energètica de la mobilitat elèctrica en els entorns urbans, tot posicionant Espanya entre les poques experiències reals de demostració de les tecnologies de mobilitat amb energia elèctrica.

- Activar dins de les administracions locals implicades, mesures que impulsin aquest tipus de vehicles: infraestructura pública de recàrrega, reserva de places d'aparcament, circulació per carrils bus-taxi, etc.
- Implicar les empreses del sector privat en la introducció del vehicle elèctric: empreses elèctriques, empreses d'assegurances i de finançament (renting), etc.
- Servir com a base per a la identificació i impuls de mesures normatives que enforteixin aquesta tecnologia: mesures fiscals en la compra o ús dels vehicles, tarifes de subministrament, modificació de normes que impedeixin la seva evolució (accés a punts de recàrrega en habitatges comunitaris, homologació), etc.

El *Plan MOVELE* doncs promou la implantació del VE mitjançant el desenvolupament d'infraestructura de recàrrega, la venda de cotxes elèctrics (en totes les seves variants: híbrid, *extended range*, elèctric pur, etc..) i estudiant i planificant el desenvolupament de la tecnologia de mobilitat elèctrica.



És un Pla a nivell estatal en el que inicialment s'hi van adherir les ciutats de Barcelona, Madrid i Sevilla (acte de signatures celebrat a Madrid, en data 8 de setembre del 2009). Posteriorment altres ciutats com Saragossa, Vitòria o Màlaga s'han adherit.

3.3. IMPLANTACIÓ D'INFRAESTRUCTURA DE RECÀRREGA

Barcelona ha entès que cal trencar el cercle viciós “no hi ha punts de recàrrega doncs no hi ha vehicles i no hi ha vehicles doncs no hi ha punts de recàrrega” i ha iniciat una decidida aposta per invertir en infraestructura que doni servei de recàrrega als usuaris de vehicles elèctrics. La infraestructura de recàrrega es diferencia en dues categories: punts de recàrrega de superfície en via pública i punts de recàrrega en subsòl (aparcaments de B:SM i concessionats com ara, SABA).

L'objectiu és que a finals del primer trimestre de l'any vinent Barcelona disposi de 219 punts de recàrrega: 123 en superfície i 96 en subsòl.

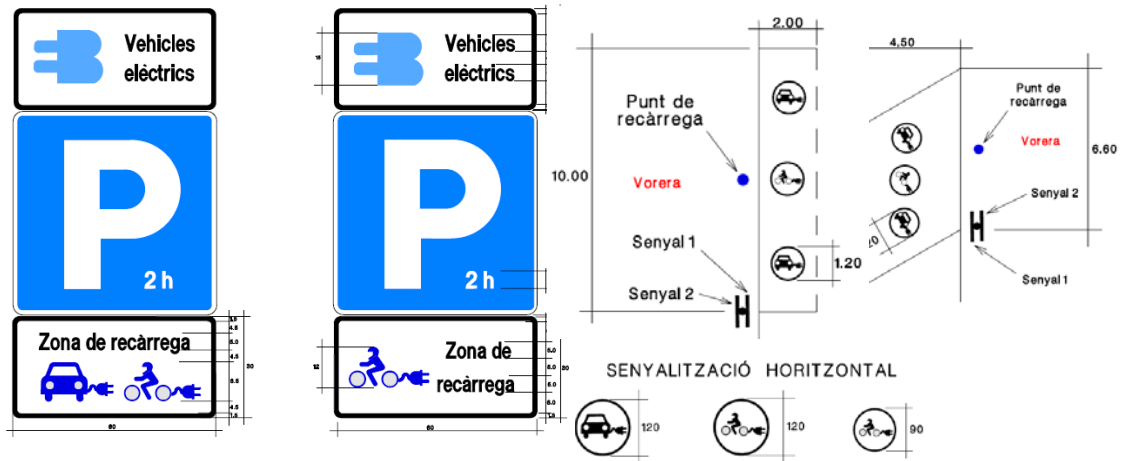
Bàsicament els punts de recàrrega en superfície van destinats a donar servei a motos o carrega d'emergència i/o oportunitat, amb l'objectiu que la recàrrega dels cotxes es realitzi en subsòl.

Cal destacar que com que no es disposa encara d'una normativa que reguli les estacions de recàrrega, l'Àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona mitjançant l'Agència d'Energia de Barcelona amb el suport de la UPC i d'Endesa Distribución, ha establert unes especificacions -a partir de la compilació del REBT, diverses normes ISO i UNE- que marquen els mínims de seguretat contra xoc elèctrics, impacte, vandalisme, etc i que s'obliga a tenir totes les pilones de superfície.

Per aquesta carència d'una reglamentació estandarditzada a nivell europeu s'ha apostat per implantar sistema de recàrrega lenta -endolls monofàsics de 16A- ja que, malgrat s'és conscient que s'estan desenvolupant tecnologies de recàrrega que requereixen major potència, el sistema monofàsic, malgrat ser lent en la recàrrega, és l'únic que garanteix ser útil per a la pràctica totalitat dels vehicles que avui per avui, es troben al mercat.

Adicionalment, i en la mateixa línia de novetat ha incorporar en la via pública de la ciutat, el Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, conjuntament amb els Departaments de Comunicació de l'Àrea de Medi Ambient i de Promoció Econòmica, ha calgut que establís una senyalística vertical i horitzontal que ja ha estat incorporada al Manual de Senyalització.

SENYALITZACIÓ VERTICAL



Finalment, per tal d'homogeneïtzar el servei de cara al ciutadà, ha calgut establir un sistema únic d'activació de les pilones independentment de qui en sigui el seu gestor o promotor. Les targetes es lliuren des del Punt Live i s'han dissenyat perquè siguin compatibles amb el sistema que utilitza B:SM per als seus parquímetres d'Àrea verda-blava..



Aquestes targetes es donen al Punt d'Atenció al públic, són targetes amb dos xips, un de proximitat, que activa la pila per tal que es pugui fer la recàrrega –gratuïta durant 2 h- i un xip de contacte que identifica l'usuari en els parquímetres d'àrea verda i blava i pot donar dret, depenent del cas, a l'exempció del pagament del que gaudeixen algun tipus de vehicle. Per disposar de la targeta només cal acreditar que es disposa d'un vehicle elèctric matriculat.

Finalment, les pilones que s'instal·len han de complir amb les especificacions marcades per la Direcció d'Actuació Urbanística dels Serveis Elements Urbans i Direcció Arquitectura d'Urbanisme i Infraestructures i per l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, ja que la pila esdevé una peça més del mobiliari urbà barceloní.

La recàrrega elèctrica és gratuïta per a qualsevol usuari de vehicle elèctric que disposi de la targeta d'activació del sistema, independentment d'on estigui empadronat. O dit d'una altra manera, sempre que s'estigui recarregant, independentment d'on es sigui i on es treballi, es pot estacionar gratis. Quan passen les 2 hores màximes autoritzades per la recàrrega (cal pensar que és un servei de superfície, principalment destinat a recàrregues per a motos o d'emergència o oportunitat), no hi ha exempció en el pagament.

En el cas que el vehicle elèctric ocupi una plaça però no estigui recarregant, entren en joc les normes de B:SM pels avantatges de la zona verda: aquest avantatge és l'estacionament gratuït a qualsevol zona regulada de la ciutat (Àrea Verda i Àrea Blava), segons els criteris de regulació establerts per a les persones residents a Barcelona, amb vehicle elèctric pur.

El Punt Live



Com ja s'ha avançat, s'ha creat una oficina d'atenció als ciutadans i ciutadanes per a l'obtenció de la targeta del vehicle elèctric, situada al costat de l'oficina de l'Àrea verda:

Plaça Pi i Sunyer, 8-10

Planta Baixa

08002 Barcelona

Horari de atenció: de dilluns a divendres, de 8:30h a 15h.

Telèfon d'informació: 010*

Fins a data d'avui, el **Punt Live ha lliurat 45 targetes** entre usuaris privats de VE i promotors de pilones.

3.3.1. Infraestructura en superfície promoguda per l'Àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona

Des de l'Àrea de Medi Ambient s'està desenvolupant un Projecte que consisteix en la instal·lació de 10 pilones (cadascuna d'elles amb dos endolls), la instal·lació d'una oficina d'atenció al públic amb un servei d'incidències 24h/dia i un sistema de control remot de totes les pilones. A aquest centre de control –abreujat com a NOC de l'anglès: *Network Operation Control*- també s'hi connecten els operadors privats de pilones en superfície.

Aquest projecte no és tan sols posar infraestructura de recàrrega a disposició dels usuaris sinó que és un Projecte Pilot que té per objectiu analitzar i avaluar tot el sistema de recàrrega, des de l'endoll que subministra electricitat al vehicle fins al sistema de control de les estacions de recàrrega, passant per l'avaluació de diferents tecnologies de comunicació entre les pilones i el NOC.

En primer lloc, la infraestructura s'ha intentat que tingui el menor impacte possible. Així doncs, tota pila ha de portar associada una nova escomesa i per tant, un quadre elèctric propi. Per evitar carregar la via pública, s'han utilitzat quadres existents, de la xarxa d'enllumenat públic amb potència disponible suficient i telecomandats per a facilitar el control dels consums destinats als vehicles elèctrics.



3.3.2. Infraestructura en superfície promoguda per altres operadors amb acord amb el Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat o Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona.

L'Ajuntament de Barcelona ha decidit que durant aquest període de prova pilot (que s'ha establert que finalitzi a finals de l'any 2012), diversos operadors privats desenvolupin la seva tecnologia.

El interès d'aquests operadors en difondre els seus equips obliga a cedir-los espai públic per a instal·lar-los, així com permetre l'estacionament dels vehicles. Com a contrapartida, aquests operadors s'han de fer càrrec de tot el muntatge i desmuntatge i del subministrament elèctric als vehicles.

Però principalment, aquests operadors queden obligats a adaptar-se a les especificacions tècniques que ha emès l'Ajuntament de Barcelona, a senyalitzar l'estacionament de forma reglamentària d'acord amb el què disposa el manual de senyalització, a fer del seu sistema un servei integrat que funcioni amb la targeta que emet el Punt Live i que es comuniqui amb el NOC de l'Ajuntament d'acord amb el protocol de comunicació establert.

- Endesa Ingenieria té previst instal·lar **56** punts de recàrrega.
- Mobecpoint té previst instal·lar **30** punts de recàrrega
- TABASA té previst instal·lar **4** punts de recàrrega.
- QUIMERA té previst instal·lar **6** punts de recàrrega

3.3.3. Infraestructura en subsòl de Barcelona Serveis Municipals, SA



L'empresa municipal Barcelona Serveis Municipals, SA, (B:SM) està desenvolupant una àmplia infraestructura de recàrrega als seus aparcaments. La majoria dels punts projectats són punts de recàrrega en subsòl (**49** punts de recàrrega en subsòl i **5** en superfície).

S'associa un determinat pagament fix en concepte del servei addicional a l'estacionament.

3.3.4. Infraestructura en subsòl d'altres operadors

D'altres operadors, tant públics com privats, estan implantant punts de recàrrega:

- REGESA té previst instal·lar **20** punts de recàrrega.
- SABA té previst instal·lar **16** punts de recàrrega.
- Melià té previst instal·lar **2** punts de recàrrega
- Pullman té previst instal·lar **16** punts de recàrrega
- Interparquing té previst instal·lar **4** punts de recàrrega
- El Corte Inglés té previst instal·lar **3** punts de recàrrega
- NH té previst instal·lar **2** punts de recàrrega

3.4. FOMENT DE LA CONTRACTACIÓ DE FLOTES AMB CRITERIS AMBIENTALS

Des de tots els departaments de l'Ajuntament s'inclouen clàusules que incentiven la compra de vehicles elèctrics per part de les empreses adjudicatàries de l'administració municipal. En el cas del nou servei de neteja urbana de Barcelona o el dels serveis de manteniment de diferents serveis municipals com semàfors, enllumenat públic, fonts, ... ja s'ha aplicat aquesta mesura

En total, a la ciutat de Barcelona en aquests moments hi ha censats uns 300 vehicles elèctrics: una norantena d'ús privat o professional i la resta de la flota de l'Ajuntament i Contractes.

D'altra banda, l'empresa TMB està provant un autobús híbrid elèctric - diesel de Castrosua sense connexió per a recàrrega, es a dir, autorrecarregable. En una segona fase, conjuntament amb l'empresa SIEMENS i amb el suport d'ACC10 (Agència per a l'Empresa i la Innovació del Govern de la Generalitat), TMB té per objectiu reconvertir 100 autobusos convencionals de la flota actual de TMB en autobusos amb tecnologia híbrida, la qual permet un estalvi en combustible del 20%. Aquests autobusos híbrids presenten la característica de poder circular amb motor pur elèctric 10 minuts abans de la parada i 30 minuts després d'arrancar. En aquest projecte també hi participen la UPC i altres entitats, de manera que l'actiu del projecte, a part de millorar la qualitat de l'aire i la contaminació acústica de la ciutat, és dinamitzar i oferir valor a la tecnologia i indústria local.

Pel que fa a altres vehicles híbrids, l'Ajuntament disposa actualment de 5 Toyota Prius, 2 dels quals són de la Guàrdia Urbana i 3 de la seva flota de Representació.

3.5. SUPORT A LA RECONVERSIÓ DE LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMOCIÓ

Una de les principals tasques a realitzar a la fase d'implementació de la mobilitat elèctrica és oferir la possibilitat a les empreses fabricants de provar els models de prototips i pre-sèries dels vehicles híbrids endollables i elèctrics purs en entorns reals. Per aquest motiu, a través del Projecte Live, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya estan realitzant convenis i acords de cessió per posar els primers models a circular pels nostres carrers i carreteres.

Properament es preveu posar a prova en entorns urbans i interurbans vehicles de les companyies SEAT, NISSAN, RENAULT i TOYOTA, entre altres.

Aquestes proves són importants per adquirir coneixement per part dels actors principals com les pròpies administracions o les operadores de xarxa, per exemple ENDESA. La majoria d'aquests bancs de proves es realitzen en el marc d'esdeveniments tècnics i socials, amb la intenció d'oferir més visibilitat i coneixement de cara als potencials usuaris i usuàries.

La motocicleta és la modalitat de vehicle elèctric amb més potencial per una àrea com la de Barcelona. Per aquest motiu, a través d'operadores de lloguer/rènting i d'empreses distribuïdores, s'estan oferint xarxes d'usuaris i usuàries, fabricants i consorcis locals, com CATMOTO, per promocionar i posar a prova models elèctrics innovadors.

3.6. PARTICIPACIÓ DE BARCELONA A CONGRESOS I EVENTS INTERNACIONALS

La plataforma Live, com a model d'implementació del vehicle elèctric a l'àrea metropolitana de Barcelona, participa a diferents congressos internacionals, promovent així les empreses, entitats i projectes relacionats. En aquest sentit, els dies 17 i 18 de juny de 2010 es va participar, juntament amb les ciutats de Londres i París, a l'*Electric Vehicle Congress* de Bonn, Alemanya, com a exemple de projecte urbà pioner de desplegament de la mobilitat elèctrica.

El mes de juny també es va participar en una taula rodona sobre mobilitat elèctrica en el congrés HITBarcelona, en el marc de l'esdeveniment sobre emprenedoria i innovació bizbarcelona.

Simposi internacional EVS27, 2013

La ciutat de Barcelona ha guanyat la candidatura per acollir l'esdeveniment internacional més important en relació al vehicle elèctric: EVS27 (The 27th World Battery, Hybrid, and Fuel Cell vehicle Symposium and Exhibition).

Acollir aquest esdeveniment significa aportar coneixement i valor al territori i una intervenció del món universitari, tecnològic i de la innovació.

La candidatura es va preparar amb el suport de l'Associació Espanyola del Vehicle Elèctric (AVELE) i el Ministeri d'Indústria, a través de l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE). Altres entitats, com ENDESA, l'ICAEN, la UPC i SEAT han expressat el seu suport recolzant la iniciativa mitjançant escrits a la comissió avaluadora de la candidatura.

Participació al Green eMotion

El projecte europeu Green eMotion és un projecte demostratiu de mobilitat elèctrica en diferents ciutats europees inclòs en el 7è Programa Marc de la Comissió Europea. El Consorci del Green eMotion està format per empreses privades, com Endesa, Iberdrola, SIEMENS o Nissan, i hi participen també ciutats europees com a regions de demostració, les anomenades DemoRegions.

Barcelona, junt amb altres ciutats europees com Màlaga, Madrid, Malmö o Roma, és una de les Regions de Demostració escollides pel projecte Green eMotion. Concretament, la DemoRegion de Barcelona i un dels objectius principals de l'estudi és l'anàlisi de la mobilitat elèctrica urbana mitjançant motocicletes.