

La PTP dóna suport a un peatge de congestió i de contaminació a l'àrea de Barcelona



Ja fa anys que el debat sobre un peatge de congestió i contaminació està sobre la taula a l'àrea de Barcelona. No són poques les ciutats europees que compten amb una mesura d'aquest estil, i l'entrada en vigor de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) a l'àmbit Rondes de Barcelona, juntament amb la urgència de la crisi climàtica, fan que el debat sobre aquesta mesura cada cop sigui més present; a l'àmbit polític, a la premsa, en l'àmbit acadèmic i també entre els moviments socials. Actualment ciutats europees com Londres, Oslo, Göteborg, Estocolm o Milà ja han implantat peatges urbans¹.

Des de la PTP volem manifestar el nostre suport a la implementació d'aquesta mesura, ja que és eficaç en la restricció del trànsit, no és regressiva socialment si està ben dissenyada i contribueix clarament a la reducció de la congestió i de la contaminació². Fem, també, les següents consideracions al respecte.

Un peatge d'aquest tipus suposaria una reducció molt rellevant dels viatges en vehicle privat alhora que proporcionaria ingressos addicionals pel transport públic, un bon exemple de finançament creuat des del transport contaminant cap al transport sostenible. El sistema hauria de ser de gestió pública i amb dades transparents i accessibles.

A l'àrea metropolitana de Barcelona l'existència de la ZBE-Rondes de Barcelona, una mesura ja ben coneguda per la ciutadania, facilitaria la transició cap a un peatge d'aquest tipus en el mateix àmbit territorial. Amb mesures de control similars, que no requereixen de grans

¹ <https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>

² <https://documentos.fedea.net/pubs/fpp/2018/05/FPP2018-04.pdf>

innovacions tècniques ni de costos econòmics elevats, seria possible el control de tots els vehicles que actualment circulen per aquesta àrea. En conseqüència, el peatge urbà de congestió i contaminació esdevindria una mesura lligada a la ZBE (com ja passa a Milà o Londres), sent doncs un mecanisme complementari per accelerar l'assoliment dels objectius que Generalitat, ATM, AMB i Ajuntament de Barcelona tenen compromesos en matèria de qualitat de l'aire i de reducció d'emissions de Gasos Efecte Hivernacle (GEH). De fet, d'ençà de l'aplicació de la ZBE hem pogut veure com el parc circulant de vehicles ha tendit a accelerar la seva renovació, particularment entre els turismes, ja que dintre de la ZBE els desplaçaments en cotxe sense etiqueta ambiental han passat del 14,5% l'any 2015 al 3,7% l'any 2019 (en les connexions del 15,6% al 8,6%) (AMB, 2019). S'evidencia doncs la necessitat de fer un pas més en la reducció de la contaminació i la congestió.

En aquest debat cal tenir present que la conurbació central barcelonina és l'àrea urbana amb major densitat de vehicles del conjunt d'Europa, malgrat gaudir del millor servei de transport públic del territori català, així com d'altres alternatives sostenibles. Actualment a Barcelona es fan diàriament 1,65 milions de desplaçaments en vehicle privat, dels quals el 44% es fan dintre de la ciutat de Barcelona (EMEF 2019). Ni els nivells de contaminació ni el consum energètic d'aquests vehicles són acceptables en un context de crisi climàtica i on, abans de la pandèmia, la contaminació atmosfèrica era el primer problema de salut pública de la ciutat.

D'acord amb l'experiència d'èxit de diverses ciutats on s'aplica el peatge urbà, des de la PTP considerem que qualsevol vehicle motoritzat hauria d'assumir un cost per les externalitats ambientals que genera la seva circulació. A més a més, també és factible establir un tram variable de la taxa en funció de diferents criteris, com ara les hores punta/vall per afavorir la regulació de la congestió, el nivell d'emissions contaminants del vehicle per la via del distintiu ambiental de la DGT, la categoria del vehicle (turisme, moto, ciclomotor, furgoneta, camió, etc.), o fins i tot, quan la tecnologia ho permeti, en funció de l'ocupació del vehicle per a fomentar el seu ús compartit.

Adicionalment, és perfectament factible establir bonificacions o exempcions per a persones amb dificultats econòmiques o vehicles de persones amb mobilitat reduïda. De la mateixa manera que la ZBE, es poden plantejar excepcions a qualsevol vehicle de servei.

Des de la PTP, som conscients que ara mateix d'acord amb la Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, els municipis no tenen competències per establir aquest tipus d'impost/taxa, tot i que és probable que sigui una de les qüestions que abordarà la futura llei estatal de mobilitat i de finançament del transport públic que es troba a debat al Congrés dels Diputats. En conseqüència es considera clau que l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB reclamin al Govern de l'Estat i al Govern de la Generalitat l'establiment del marc legal que indiqui clarament que els ens municipals o metropolitans poden establir un gravamen sobre la circulació de vehicles per motius ambientals. No obstant, com a via transitòria cap al model de fiscalitat ambiental i de transport que es reclama, l'AMB ja podria posar en marxa el sistema, perquè té competències per establir una taxa que li permeti cobrir les despeses de servei que suposaria el seu manteniment.