

La PTP apoya un peaje de congestión y de contaminación en el área de Barcelona



Hace años que el debate sobre un peaje de congestión y contaminación está sobre la mesa en el área de Barcelona. No son pocas las ciudades europeas que cuentan con una medida de este estilo, y la entrada en vigor de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) al ámbito Rondas de Barcelona, junto con la urgencia de la crisis climática, hacen que el debate sobre esta medida cada vez sea más presente; al ámbito político, en la prensa, en el ámbito académico y también entre los movimientos sociales. Actualmente ciudades europeas como Londres, Oslo, Gotemburgo, Estocolmo o Milán ya han implantado peajes urbanos¹.

Desde la PTP queremos manifestar nuestro apoyo a la implementación de esta medida, ya que es eficaz en la restricción del tráfico, no es regresiva socialmente si está bien diseñada y contribuye claramente a la reducción de la congestión y de la contaminación². Hacemos, también, las siguientes consideraciones al respecto.

Un peaje de este tipo supondría una reducción muy relevante de los viajes en vehículo privado al tiempo que proporcionaría ingresos adicionales por el transporte público, un buen ejemplo de financiación cruzado desde el transporte contaminante hacia el transporte sostenible. El sistema debería ser de gestión pública y con datos transparentes y accesibles.

En el área metropolitana de Barcelona la existencia de la ZBE-Rondas de Barcelona, una medida ya bien conocida por la ciudadanía, facilitaría la transición hacia un peaje de este tipo en el mismo ámbito territorial. Con medidas de control similares, que no requieren de grandes

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

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

innovaciones técnicas ni de costes económicos elevados, sería posible el control de todos los vehículos que actualmente circulan por esta área. En consecuencia, el peaje urbano de congestión y contaminación convertiría una medida ligada a la ZBE (como ya ocurre en Milán o Londres), siendo pues un mecanismo complementario para acelerar la consecución de los objetivos que Generalitat, ATM, CON y Ayuntamiento de Barcelona tienen comprometidos en materia de calidad del aire y de reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI). De hecho, desde la aplicación de la ZBE hemos podido ver como el parque circulante de vehículos ha tendido a acelerar su renovación, particularmente entre los turismos, ya que dentro de la ZBE los desplazamientos en coche sin etiqueta ambiental han pasado del 14,5% en 2015 al 3,7% en el año 2019 (en las conexiones del 15,6% al 8,6%) (CON, 2019). Se evidencia pues la necesidad de dar un paso más en la reducción de la contaminación y la congestión.

En este debate hay que tener presente que la conurbación central barcelonesa es el área urbana con mayor densidad de vehículos del conjunto de Europa, a pesar de disfrutar del mejor servicio de transporte público del territorio catalán, así como de otras alternativas sostenibles. Actualmente en Barcelona se hacen diariamente 1,65 millones de desplazamientos en vehículo privado, de los cuales el 44% se realizan dentro de la ciudad de Barcelona (EMEF 2019). Ni los niveles de contaminación ni el consumo energético de estos vehículos son aceptables en un contexto de crisis climática y donde, antes de la pandemia, la contaminación atmosférica era el primer problema de salud pública de la ciudad.

De acuerdo con la experiencia de éxito de varias ciudades donde se aplica el peaje urbano, desde la PTP consideramos que cualquier vehículo motorizado debería asumir un coste para las externalidades ambientales que genera su circulación. Además, también es factible establecer un tramo variable de la tasa en función de diferentes criterios, tales como las horas punta / valle para favorecer la regulación de la congestión, el nivel de emisiones contaminantes del vehículo por la vía del distintivo ambiental de la DGT, la categoría del vehículo (turismo, moto, ciclomotor, furgoneta, camión, etc.), o incluso, cuando la tecnología lo permita, en función de la ocupación del vehículo para fomentar su uso compartido.

Adicionalmente, es perfectamente factible establecer bonificaciones o exenciones para personas con dificultades económicas o vehículos de personas con movilidad reducida. Del mismo modo que la ZBE, se pueden plantear excepciones a cualquier vehículo de servicio.

Desde la PTP, somos conscientes de que ahora mismo de acuerdo con la Ley 21/2015 de financiación del sistema de transporte público de Cataluña, los municipios no tienen competencias para establecer este tipo de impuesto / tasa, aunque es probable que sea una de las cuestiones que abordará la futura ley estatal de movilidad y de financiación del transporte público que se encuentra en debate en el Congreso. En consecuencia se considera clave que el Ayuntamiento de Barcelona y la AMB reclamen al Gobierno del Estado y al Gobierno de la Generalitat el establecimiento del marco legal que indique claramente que los entes municipales o metropolitanos pueden establecer un gravamen sobre la circulación de vehículos por motivos ambientales. Sin embargo, como vía transitoria hacia el modelo de fiscalidad ambiental y de transporte que se reclama, la AMB ya podría poner en marcha el sistema,