

La Zona de Baixes Emissions: Mesura ecologista o estètica i recaptatòria?

written by Jordi Planas | 3 de gener de 2020

Aquest 1r de gener de 2020 entra en vigor la denominada Zona de Baixes Emissions (ZBE), una àrea entorn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona on determinats vehicles no podran tornar a circular-hi en funció de la normativa d'emissions EURO per la qual s'hagin certificat en el moment de la seva fabricació.

És evident, i segurament ningú no ho discutirà, que cal implementar mesures per lluitar contra el canvi climàtic, la contaminació i l'impacte sobre la població. Cada any moren persones arran de la contaminació de les nostres ciutats, i no parlem dels casos més extrems on les normatives mediambientals són més laxes, com per exemple la Xina, sinó que aquesta és una realitat que també vivim a Catalunya, i pel cas que ens ocupa, a Barcelona.

Fins aquí tot correcte: tenim un greu problema de contaminació i reduir el nombre de vehicles privats –en molts casos, amb un sol usuari, i per tant, amb unes emissions per persona molt superiors a les que generaria pel mateix trajecte amb transport públic– pot contribuir substancialment a millorar la qualitat de l'aire de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Però, és la ZBE la mesura que aconseguirà aquesta millora de l'aire? O és una mesura electoralista i recaptatòria que es fa passar per ecologista?

En primer lloc, cal analitzar com el mateix Ajuntament de Barcelona comunica aquestes restriccions. En aquest sentit, en el seu web t'indicava que els vehicles matriculats amb anterioritat a determinats anys no podran circular per

Barcelona.

Aquesta informació –ara corregida– però, era incorrecta. El distintiu mediambiental en el qual es basa la ZBE no discrimina en cap cas per any de matriculació, sinó per la normativa d'emissions EURO per la qual el vehicle s'hagi certificat. Així ho estableix l'Ordre PCI/810/2018, de 27 de juliol. És cert, però, que a partir d'una data de matriculació tots els vehicles han de complir obligatòriament amb una determinada normativa EURO i, per tant, s'entén que tots els vehicles matriculats amb posterioritat la compleixen, però els matriculats amb anterioritat no vol dir que no la compleixin –en contra del que se'ns ha comunicat i segueix comunicant a molts mitjans i canals oficials de les institucions que participen en la ZBE–. Per cert, un servidor, i n'estic segur que també molts altres ciutadans, va queixar-se oficialment a l'Ajuntament de Barcelona. Després de trigar quasi el triple del temps que l'administració està obligada a donar resposta, van argumentar que «ells simplement feien ús dels distintius ambientals, que la responsabilitat d'elaborar la classificació era de la DGT». Cap canvi, en aquell moment, al web pel que fa als vehicles afectats: se seguia parlant de dates i no de normativa EURO –com sí que ho fa la DGT.

Per tant, us recomano que si esteu presumptament afectats per aquesta mesura, confirmeu amb el fabricant del vostre vehicle si el model que teniu compleix o no la norma d'emissions EURO 4 (la mínima per accedir a la ZBE amb llibertat). Si la compleix, haureu d'iniciar un periple administratiu amb un centre d'ITV i la DGT per demostrar que el vostre vehicle té dret a etiqueta mediambiental, i que no us apliquin les restriccions de la ZBE.

Dit això, s'ensuma força que hi ha un «més enllà» d'aquesta mesura pel que fa a efectes mediambientals, ja que, mancats d'alternatives de transport públic viables, molts ciutadans es veuran obligats a adquirir vehicle nou, uns 50.000 amb les estimacions actuals d'afectats per la ZBE –i, no ho oblidem,

amb els corresponents pagaments d'impostos.

I sí, evidentment, prometen mesures per donar alternatives al transport públic. Ara per ara, però, sols he sentit d'una i recomano a les persones que l'han dissenyada que entrin o surtin de Barcelona en hora punta, per exemple, amb la línia R2 Nord, per comprovar si un increment del 10% del servei serà suficient.

Per tant, ens trobem en un paradigma on hi ha una mesura que perjudicarà (i molt) a moltes persones, que tindrà un impacte positiu en termes recaptatoris per diverses administracions i que a efectes pràctics difícilment reduirà el trànsit a Barcelona i rodalies, simplement, pel fet que el transport públic interurbà a Catalunya deixa – i molt – que desitjar.

Dit això, perquè no sols es tracta de criticar el que es fa malament, sinó de formular propostes, em plantejo:

Com és que no es fa una aposta valenta pel transport públic? Com és que no es fan les inversions necessàries per a garantir un servei competitiu amb el transport privat (en termes econòmics i pràctics)? Com és que en comptes de congelar –o directament, abaixar– el preu del bitllet, se l'incrementa? Perquè no apostem, com han fet altres ciutats, per fer gratuït part del servei de transport públic? Perquè no es fa una aposta clara pel vehicle elèctric? Dedicuem prou recursos a fer difusió de l'impacte mediambiental i en la salut de les persones que té l'ús intensiu del vehicle privat? Què passa amb els altres orígens de la pol·lució a l'AMB?

Fer mesures basades en la prohibició, i a més amb una difusió de la informació molt interpretable, sempre ha estat una manera de fer política de molt baixa qualitat. Crec que els reptes mediambientals que hem d'entomar requereixen més valentia, més sentit comú i, sobretot, un compromís real amb la lluita contra el canvi climàtic. Prou de polítiques estètiques que ressonen molt i comencem a atrevir-nos amb

políticas capdavanteres.