

> De la ciutat dels cotxes a la ciutat de les persones

Presentem una proposta per a transformar l'actual model de mobilitat insostenible i injust de l'àrea metropolitana de Barcelona. Amb mesures de baix cost i gran impacte.

Un projecte de peatge urbà per a dissuadir l'ús habitual individual del vehicle privat i un pla de xoc per potenciar el caminar, el transport públic i col·lectiu, i la bicicleta. Un projecte que compta amb el rigor tècnic i la metodologia usual en aquest tipus de projectes.

> Què és el peatge urbà?

És la mesura [més efectiva](#) per a dissuadir l'ús del vehicle privat (cotxes i motos) i variar així el model insostenible i inequitatiu de mobilitat a la ciutat. Actualment, funciona a 19 ciutats de 8 països europeus; ciutats com Londres, Milà o Estocolm. Els resultats són ràpids i contundents, assolint reduccions de fins al 30% del volum de trànsit.

A Barcelona es planteja un esquema inèdit, amb focus principal en l'ús habitual i individual dels vehicles. Un esquema que supera els dèficits de les experiències a altres ciutats i que amplia els seus objectius a cinc reptes urgents:

- Aire net.
- Emergència climàtica.
- Justícia social a la mobilitat.
- Recuperació de l'espai públic.
- Reducció del consum energètic, la sinistralitat i el soroll.

> Per què és necessari el peatge urbà?

Barcelona és la ciutat europea amb més densitat de vehicles (cotxes i motos) i la sisena més contaminada. La mobilitat és responsable del 50% dels contaminants atmosfèrics, del 30% de les emissions de gasos amb efecte hivernacle de

la ciutat i del 42,8% del consum d'energia de Barcelona.

Diàriament, es fan 1,65 milions de desplaçaments en vehicle privat amb origen i/o destinació Barcelona, dels quals el 69% venen de l'àmbit on arriba el metro (a més del tramvia, FGC, rodalies i busos).

L'ús habitual del vehicle és també individual: la taxa d'ocupació mitjana per vehicle és d'1,19 persones/cotxe a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), on viu el 74% de la població de Catalunya. Un sense sentit amb enormes impactes que amb el peatge volem erradicar: moure un cotxe d'1 a 2 tones que porta 80 kg de persona.

El vehicle privat és també el mitjà de transport que més sòl públic ocupa (65%) i més impactes genera també quant a sinistres, soroll i congestió per passatger i kilòmetre transportat. Aquest model insostenible perjudica al seu torn a l'òptim funcionament i potenciació del transport públic i la mobilitat activa, els modes que representen la majoria dels desplaçaments.

> És suficient per transformar el model insostenible de ciutat?

Cal acompanyar el peatge amb un Pla de xoc de mesures complementàries i simultànies. Un pla de baix cost i gran impacte per a potenciar els modes de transport més sostenibles:

- > Conversió viària de les autovies urbanes (vies amb tres o més carrils de circulació): carril BUS, carril VAO, carril bici i conversions en zones de vianants.
- > Pla de xoc per al transport públic. Tenim un bon sistema de transport públic intern i radial, pel que fa a la connexió amb Barcelona, degut a una visió centralista sobre la capital catalana. Un sistema que pot augmentar en capacitat i competitivitat amb les inversions moderades que presentem.
- > Pla bici a Barcelona i àrea metropolitana per assolir una quota modal del 10% dels desplaçaments en bici en 2023.

> Com funcionarà?

El peatge urbà que proposem és un càrrec diari de 4 euros per conduir dins l'actual àrea de la Zona de Baixes Emissions de Barcelona, de 7.00 a 20.00 hores, tots els dies de la setmana.

> A quins vehicles afectarà?

Afecta els vehicles en entrar, sortir o circular dins de la zona tarifada, a excepció dels vehicles d'alta ocupació (3 o més ocupants). Tant als vehicles dels residents com dels no residents (inclosos els vehicles amb matrícula estrangera). Afecta a tots els vehicles sense distinció per motor, pes o edat, en aquestes categories:

- > Turismes (M1), motos i ciclomotors (L), furgonetes (N1) i camions (N2, N3).

Tots els vehicles tindran una autorització de 10 dies de circulació gratuïta per any.

> Exempcions

- > Vehicles d'alta ocupació (3 o més ocupants).
- > Vehicles per a persones amb mobilitat reduïda (VPMR) i vehicles dedicats al transport de persones amb una malaltia que li impedeix l'ús del transport públic.
- > Vehicles de serveis d'emergències i essencials (serveis mèdics i funeraris).
- > Transport públic, col·lectiu (M2 i M3) i taxis.
- > Persones amb ingressos econòmics inferiors al doble de l'indicador públic de renda d'efectes múltiples (IPREM) vigent i que necessitin el vehicle per a l'exercici de la seva activitat professional.

> Gestió

La gestió del peatge és pública. La comunicació i pagament del peatge es podrà efectuar amb els mecanismes públics creats a la ZBE Rondes pels diferents canals existents (telemàtic, presencial, correus, etc.). Es podrà efectuar el pagament diari o pel període escollit, sempre que es faci abans de les 23.59 hores del dia anterior al qual es vulgui accedir a la zona tarifada.

> Quin és el destí dels diners recaptats?

Els ingressos nets del peatge urbà estan destinats a realitzar millores addicionals per a la mobilitat activa i el transport públic, i el 10% al sistema públic de salut.

> Mesura impopular que guanya suport en executar-se

Només el 25% dels desplaçaments a la regió metropolitana es fan en vehicle privat. A més, el seu ús habitual està vinculat al poder adquisitiu, al gènere i a l'edat; així com amb la disponibilitat de pàrquings i flexibilitat horària. La major part de la població, i especialment les classes populars, utilitzen de forma habitual el transport públic i els modes més sostenibles (caminar, bici i VMP).

Malgrat això, el peatge sol ser una mesura poc popular, com ho va ser la Llei del tabac o el carnet per punts. Les polítiques i la influència de la indústria del motor, de les constructores i del sector de les energies fòssils en favor del vehicle privat han generat una cultura de "necessitat" del vehicle que no es correspon a la realitat del seu ús pel conjunt de la població; i que col·lideix amb els drets a la mobilitat pública i sostenible, a la salut, al clima i a l'espai públic. Drets que han de garantir els responsables públics.

Les ciutats europees que han aplicat el peatge demostren que el suport social es guanya en executar-se, quan es veuen els beneficis per al conjunt de la població. El suport previ que estava entre el 9% al 39% en el millor dels casos, va passar a ser majoritari després de ser implementat. Només necessita la determinació política.

Per conèixer la situació de partida a Barcelona, hem encarregat una [enquesta d'opinió](#) al Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP) en l'àmbit metropolità. Els resultats mostren una posició de partida favorable al peatge urbà a Barcelona, amb un 51% dels enquestats a favor.

>Quins són els beneficis?

L'experiència internacional demostra a través de nombrosos estudis, que els peatges urbans són una eina eficaç per a millorar la qualitat de l'aire de les ciutats, reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle, el consum energètic del transport, potenciar la mobilitat activa i el transport públic, reduir la contaminació acústica i l'accidentalitat, i recuperar l'espai públic; millorant la qualitat de vida i impulsant el teixit comercial dels barris.

Es tracta d'una mesura fiscal redistributiva. L'anàlisi de cost/benefici del peatge urbà per a Barcelona conclou una Taxa interna de retorn positiva, de l'11%. Els beneficis socials i mediambientals, així com les millores per a la mobilitat activa i el transport públic, repercutiran en el conjunt de la ciutadania i especialment en les classes populars, que són les que utilitzen de forma habitual els modes més sostenibles.

Més informació a la web
Barcelona22.net

#RecuperemLaCiutat

> Resultats esperats

- > Reducció del trànsit i les seves emissions contaminants. Un 21% de reducció mínim directament per l'aplicació del peatge, que serà superior amb el pla de xoc.
- > 370 milions d'euros anuals en ingressos nets del peatge, que es destinaran a la mobilitat activa i el transport públic, i el 10%, al sistema públic de salut.
- > Prioritat viària per als vianants, el transport públic i col·lectiu, la bici i els VMP amb eliminació de les autopistes urbanes.
- > Increment de l'oferta de transport públic, carrils bus urbans i d'entrada a les ciutats i millora dels principals intercanviadors de transport públic de la ciutat
- > Extensió del sistema tarifari integrat a tot Catalunya i creació d'un abonament anual de transport públic a Catalunya.
- > 10% de la quota de bici a Barcelona i àrea metropolitana (quota actual 2%).
- > Recuperació de l'espai públic per a les persones, la vida social i la potenciació del comerç de proximitat.