



La Cambra reclama solucions a les administracions per facilitar l'adaptació del transport de passatgers i mercaderies a la Zona de Baixes Emissions de Barcelona

- En base a l'acord signat el passat mes de desembre, aquest estiu els camions sense etiqueta ja no podran circular per la ZBE. Es tracta de vehicles que tenen més dificultats, tant a nivell econòmic com tecnològic, per descarbonitzar-se en comparació amb la resta de vehicles.
- Ara com ara no s'ha avançat en termes d'ajuts i procediments d'homologacions per a la reconversió de vehicles de transport de passatgers i mercaderies. Alhora, tampoc no és possible quantificar el parc circulant de camions i autocars que travessa la ZBE i que no disposen d'etiqueta o disposen només d'etiqueta ambiental groga, que seran objecte de posteriors restriccions.
- La impossibilitat d'adaptar-se a temps a la ZBE obligaria a que els vehicles de transport de mercaderies que no puguin demanar autoritzacions puntuals hagin de circular en horari nocturn, la qual cosa afectaria l'activitat del punt d'origen i destí, i podria provocar problemes de soroll als nuclis urbans.
- També preocupa la manca de coordinació respecte a la planificació per part de les administracions de les restriccions futures als vehicles amb etiqueta ambiental groga, pels quals encara no s'ha establert un calendari clar al respecte.

Barcelona, 27 de gener de 2022.- La Cambra de Comerç de Barcelona reclama a les administracions competents (Ajuntament, Àrea Metropolitana, Generalitat de Catalunya i Estat) **solucions i avenços reals pel que fa a la facilitació de la tecnologia i la infraestructura necessària** perquè el transport de passatgers i mercaderies pugui adaptar-se a la **Zona de Baixes Emissions de Barcelona (ZBE)**.

Els **camions sense etiqueta** esgotaven la seva moratòria per poder circular per la ZBE en horari diürn **l'1 de gener del 2022** sense previsió de prorrogar-la, però fruit d'un acord entre transportistes i sector públic el passat desembre se'ls va atorgar la possibilitat de continuar circulant amb la condició de canviar o adaptar el seu vehicle abans del 30 de juny.

El 30 de juny de 2022 finalitzava també la moratòria vigent per als autocars sense etiqueta, però aquests queden subjectes a la mateixa extensió de moratòria de sis mesos (sota les mateixes condicions), fins al 31 de desembre de 2022. Tanmateix, amb aquesta mesura queda desatès un col·lectiu específic d'autocars de transport regular, trasllat de treballadors i, especialment, de servei de transport escolar que, arran de la pandèmia del COVID i com a mesura per a pal·liar-ne els efectes que ha deixat al sector, han vist allargada la seva vida útil fins a la finalització del Curs 2022-2023 (R.D 443/2001), però que, en virtut de la normativa ZBE, per antiguitat no podran seguir circulant a partir del 31 de desembre de 2022.



A l'esmentat acord es declara també que al voltant d'un 64% dels vehicles de transport de càrrega que circulen actualment per la ZBE ho fan **menys de 10 vegades anuals** i que fins a un 70% circulen **menys de 20**. En base a això, **es facilitarà la gestió d'autoritzacions puntuals per a aquests casos**.

En qualsevol cas, la concessió d'aquest període addicional de 6 mesos es produeix en un context en què **no s'ha avançat en termes d'ajudes econòmiques al col·lectiu per a l'adaptació de les seves flotes com de millores tecnològiques i d'homologació pendents**.

Cal tenir en compte que per a aquest tipus de transport les úniques opcions possibles són **l'adquisició d'un altre vehicle o l'adaptació de l'actual amb una tecnologia menys contaminant**. Tanmateix, això és més fàcil dir-ho que no aplicar-ho, atès que **no tenen tecnologia assequible o a l'abast**, i encara que ho pugui ser en un futur pròxim, **aquest horitzó no correspon al curt termini en el qual s'han establert els terminis per l'aplicació de les restriccions a la circulació en la ZBE**.

Això suposa un desavantatge en comparació als usuaris de turismes i motos, que compten amb altres opcions com el canvi al transport públic, el cotxe compartit i altres modes de transport no motoritzats.

Costos i obstacles per a la descarbonització

Pel que fa a l'adquisició de vehicles elèctrics, aquests problemes van des del preu, **4 vegades més cars que un dièsel**, al fet que la tecnologia encara està en procés d'optimització pel que fa a les bateries i els condicionants en la logística de rutes que suposa la necessitat de recàrrega, que tot plegat fa que **la implantació de camions i autocars elèctrics resulti poc factible**. D'igual manera, la tecnologia de l'hidrogen tampoc no està avui dia prou optimitzada i disponible en el mercat.

Respecte a la segona via, **l'adaptació dels vehicles existents perquè siguin menys contaminants**, es podria aconseguir amb filtres catalitzadors que ja existeixen al mercat. Tanmateix, **l'administració (Ministeri d'Indústria més concretament) no ha portat terme els passos necessaris de cara a aquesta homologació**. Una altra opció seria la utilització de biocombustibles, però un cop més el sector del transport es troba amb la indisponibilitat d'infraestructura suficient per proveir els vehicles.

Ara per ara, **la legislació de la Zona de Baixes Emissions es troba per davant de la tecnologia i la infraestructura per fer realment viable la sortida del dièsel i de la disponibilitat real de vies per facilitar una reducció de les emissions** de les flotes de transport de mercaderies i viatgers.

A això se li suma la **poca disponibilitat de recursos**, a causa de la pandèmia, per poder afrontar la renovació de camions, autobusos i autocars, l'increment del preu dels carburants i l'escassetat de conductors. A més a més, s'ha de tenir present que **el sector del transport per carretera comprèn un elevat nombre d'autònoms/es d'edat elevada per a aquest tipus d'activitat**.

Aquesta situació fa indispensable **un pla d'ajudes directes** per a la renovació de vehicles paral·lela al programa MOVES III (al qual només es poden acollir turismes i furgonetes), així com la **continuació del diàleg amb els representants del sector pel que fa a les ajudes per al cessament d'activitat**.

Respecte a la disponibilitat de tecnologia i les opcions per descarbonitzar els vehicles de transport de passatgers i mercaderies, tenint en compte que **només resten 6 mesos per a l'aplicació de restriccions sobre els camions**, la Cambra de Barcelona veu necessari:

- 1) L'establiment d'alternatives reals i **l'aprovació d'un procediment d'homologació** per la reconversió dels vehicles dièsel, mitjançant l'homologació de filtres-catalitzadors.



- 2) Una normativa que garanteixi el **proveïment dels productes actualment existents per la reducció d'emissions de NOx dels motors dièsel** (l'additiu AdBlue, per exemple).
- 3) Establir les bases d'una normativa per **garantir la infraestructura suficient per proveir els vehicles de transport de mercaderies i viatgers de combustibles menys contaminants**.

Un cop entrin en vigor aquestes restriccions, seria oportú també que l'administració autoritzi la circulació dels vehicles, tant els de nova compra com els actuals un cop homologats, **fins a esgotar tota la seva vida útil**, per tal d'assegurar que els professionals puguin amortitzar la seva inversió.

Falta de transparència i de planificació de futures restriccions

La Cambra de Barcelona demana **transparència a l'AMB en la publicació de dades actualitzades que permetin avaluar la dimensió del parc circulant de vehicles de transport per l'àrea d'aplicació de la ZBE**, identificant tant els que porten etiqueta ambiental com els que no.

Davant la **impossibilitat d'adaptar o renovar els seus vehicles en els terminis acordats**, els transportistes sense etiqueta ambiental **que no es puguin acollir a autoritzacions puntuals de circulació** seran sotmesos a les restriccions a partir del segon semestre de 2022, la qual cosa podria afectar directament l'organització de l'activitat del punt d'origen i destí i ocasionar **problemes de soroll als nuclis urbans**, ja que aquests transports haurien de passar a operar en **horari nocturn**.

Atesa aquesta situació, **resulta imprescindible que Ajuntament i l'AMB comparteixin les dades de què disposen sobre el parc circulant i la seva situació amb relació al distintiu ambiental de la DGT** (els que no en disposen, i també els que tenen etiqueta groga).

Fins ara les dades publicades per l'AMB, que gestiona les dades recollides per la infraestructura instal·lada per al control del parc circulant, de cara al compliment de la normativa de la ZBE, no inclouen la informació corresponent a la ciutat de Barcelona ni tampoc la desagregació per tipus de vehicle segons distintiu ambiental. La qüestió és establir quin és el parc circulant real que travessa l'àmbit de la ZBE, una dada clau per determinar el grau d'afectació real de les restriccions de la ZBE al sector que es troba sota el control de l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB.

Finalment, davant d'una **eventual restricció als vehicles amb etiqueta groga**, la Cambra de Comerç de Barcelona reclama que l'Ajuntament i l'AMB sustentin la **planificació de les pròximes restriccions a la circulació d'aquests vehicles en dades objectives i d'anàlisi de l'impacte**, les quals hauran de compartir-se amb els sectors afectats de manera transparent.

Segons un estudi del RACC¹ **el 77% dels vehicles de transport que circulen per Barcelona i disposen d'etiqueta corresponen a aquesta categoria**, un percentatge per tant elevat de transports que es veuran afectats per l'eventual aplicació de restriccions a aquest distintiu ambiental, tot i que el moment d'inici d'aquestes restriccions ha estat objecte d'una certa confusió al llarg de l'últim any.

Concretament, el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024, aprovat a finals de 2020, marcava el **gener de 2022** per l'inici d'aquestes restriccions. No ha estat fins al passat mes de setembre quan Generalitat, Ajuntament i AMB van determinar **no aplicar aquesta restricció en tot el 2022**. Resulta

¹ RACC, maig 2021: *Repartiment urbà de mercaderies i última milla a Barcelona*.



Cambra de Comerç
de Barcelona

nota**Premsa**

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

inquietant que s'hagi inclòs aquesta mesura en un document oficial **sense una suficient avaluació de la seva conveniència**, i denota una **manca de coordinació institucional, previsió i transparència**.

Segui quina sigui la data d'implantació, serà necessari que prèviament a la seva eventual aplicació que l'administració comparteixi amb empreses i ciutadans les dades que permetin quantificar el nombre de vehicles que resultaran afectats i **planificar les pertinents mesures de mitigació**.