Societat | Sergi Baixas / Carles Fiter | Actualitzat el 01/01/2020 a les 18:00

El dilema dels afectats per la ZBE: «O em compro un cotxe o em passo al transport públic»

NacióDigital parla amb famílies i persones afectades per la Zona de Baixes Emissions, que restringeix des d'aquest gener la circulació a Barcelona per als cotxes més contaminants



Zona de Baixes Emissions a Barcelona | Paula Roque

Compar-se un cotxe nou o fer servir el transport públic. "Entre l'espasa i la paret". Així és com es troben molts conductors que no podran entrar a Barcelona aquest 2020. Aquest 1 de gener es posa en marxa la Zona de Baixes Emissions (ZBE), una mesura que restringeix la circulació per als cotxes més contaminants en cinc municipis: Barcelona, l'Hospitalet, Sant Adrià, Cornellà i Esplugues.

Les restriccions contemplen també excepcions: no s'apliquen ni a la Ronda de Dalt ni a la Ronda Litoral ni a la resta d'autopistes per accedir a la ZBE (B-23, C-16, C-31, C-32, C-33...).

Una instal·lació de càmeres controla els accessos i durant els tres primers mesos s'avisa els infractors. A partir de l'abril, s'imposaran multes d'un mínim de 100 euros. L'horari d'aplicació de les restriccions de dilluns a divendres laborables de 7.00 a 20.00.

NacióDigital ha parlat amb famílies i persones d'arreu del territori que es veuen afectades per aquesta mesura i expliquen quines alternatives tenen a sobre la taula.

Cotxe nou

Alejandro Peralta és un dels afectats per la nova normativa. Viu a Granollers i explica que fins ara, anava cada dia a Barcelona a treballar amb el seu Peugeot dièsel -matriculat el 2005- i lamenta que, a partir de l'1 de gener, ja no podrà. Està estudiant què fer a partir d'ara i les opcions amb més pes que s'està plantejant són "o passar-me al transport públic o comprar un cotxe amb tots els permisos que m'asseguri estar uns anys tranquil".



Alejandro Peralta amb el seu cotxe Foto: Sergi Baixas

Tot i així, està d'acord amb la idea de fons per afavorir la reducció d'emissions, però creu que "s'hauria d'haver donat més temps i no implementar-ho tant de cop i volta; d'aquesta forma evites perjudicar massa als primers damnificats que són els ciutadans".

[noticiadiari]2/192465[/noticiadiari]
Un d'aquests damnificats és un empresari de Vic, que no té cap més alternativa que comprar-se un cotxe nou. Es desplaça arreu del territori català i sobretot a Barcelona. Amb el cotxe que disposa actualment -matriculat el 2006- no podrà tornar a entrar a Barcelona, ja sigui des de Vic o qualsevol altre punt de Catalunya.

Això li impedeix desenvolupar la seva tasca i l'alternativa de transport públic no li quadra amb els horaris. Durant aquests primers mesos d'implantació de la mesura, s'arriscarà a entrar a Barcelona, ja que fins l'abril no s'imposaran multes.

Atrapat a Barcelona

Xavier Civit treballa en torns de nit a un centre residencial de menors. Viu a Cervelló i, cada dia, per anar a la feina agafa el cotxe familiar. Entra a les 11 de la nit i no surt fins a les 9 del matí de l'endemà. Civit lamenta que pot entrar a Barcelona a la nit perquè la ZBE no li restringeix però que no podria sortir de la ciutat quan acabés la jornada laboral.

Explica que la nova normativa l'ha posat entre l'espasa i la paret perquè "m'obliga a comprar-me un cotxe o nou o buscar un de rènting". Al·lega que en el seu context encara té "sort per tenir un sou i viure a casa dels pares", perquè si no li seria impossible. Comenta que ara mateix té el cotxe en venda per sota del seu preu perquè "el fet que ja no pugui entrar a Barcelona, li ha tret valor". "En cas de no trobar comprador, l'acabarem guardant per fer-li quilòmetres quan viatgem amb la família", sentencia.

[noticiadiari]2/192895[/noticiadiari]
L'opció de baixar en transport públic queda "descartada" perquè és incompatible amb el seu horari mentre assenyala que pel poble només li passa un bus al migdia amb el qual trigaria gairebé dues hores a arribar a la feina, en comptes dels trenta minuts que li suposava anar amb cotxe des de casa.

Adéu als cotxes dels 90

Els Casas de Rubí són una de les famílies afectades per la nova normativa. L'Elena, una de les germanes, explica que tenen un cotxe matriculat de l'any 1997, però que, des que va morir el pare, no el fan servir gaire. Ara, el vehicle només s'utilitza per a "casos puntuals o per moure's a llocs que no són gaire còmodes per anar-hi amb transport públic".

"S'ha acabat anar amb el nostre cotxe a Barcelona i el transport públic no és una opció"

No obstant, lamenta que "això, ja s'ha acabat" -almenys per anar a Barcelona-. Ella explica que abans era capaç de convèncer al grup d'amics quan anaven a Barcelona per comprar-se entre tots una T-10 i repartir-se els costos; però diu que "això ara, també s'ha acabat".

Critica que al fer la targeta unipersonal, ja no els surt a compte i a partir d'ara, "cada vegada que vulguem baixar a Barcelona ho haurem de fer en cotxe. Amb el nostre segur que no, perquè ja no podrà entrar a la ciutat, però amb el d'algú altre, seguríssim". "El transport públic ha deixat de ser una opció", assegura.

Permís especial per salut

En el cas d'una alra família de Vic, fan servir un dels cotxes per assistir amb regularitat a l'Hospital de Barcelona per qüestions mèdiques. Inicialment, amb la nova mesura, es veien abocats a comprar-se un vehicle nou i fer "un esforç econòmic". No podien apostar per l'alternativa de tren o autobús, ja que estan subjectes a uns horaris molt concrets. Tot i això, han pogut obtenir un permís especial del centre per poder fer els desplaçaments amb el cotxe vell.

L'altre cotxe, però, no podrà entrar a la capital. Per als entrevistats d'Osona, l'alternativa més viable és l'autobús que connecta Vic i Barcelona. El tren no és una bona opció. "És patètic", diu una de les filles. La tardança i l'incompliment d'horaris fan que no sigui un mitjà fiable. De fet, la tardor d'aquest any, la Cambra de Comerç de Barcelona i el Síndic de Greuges denunciaven l'estat lamentable de la R3 i reclamaven el desdoblament de la via, una petició històrica de la zona.



Zona de Baixes Emissions Foto: Paula Roque

De Barcelona a Cervera

Un cas diferent, a qui no els afectaria gaire la nova normativa, seria la situació de la família Colom, que viuen a la part alta del barri de Gràcia i utilitzen el cotxe -matriculat l'any 1999- per casos puntuals i per anar a veure cada cap de setmana als avis que viuen a Cervera. La Maria, una de les germanes, explica que tot i que el cotxe se'ls ha espatllat "mil cops", "al meu pare li encanta". Els agradaria comprar-se un cotxe nou, però que de moment no s'ho plantegen com a opció perquè "no hi ha pasta". Colom preveu que a partir d'ara optaran pel transport públic i, en casos puntuals, per llogar un cotxe per dies.

A la recerca d'assessorament i l'etiqueta ECO

Per la seva banda, un electromecànic d'una concessionària a Sant Cugat, explica que molts santcugatencs "poc informats" han acudit durant les darreres setmanes preocupats a la recerca de solucions per poder continuar circulant amb els seus vehicles privats per Barcelona. La màxima preocupació que els traslladen és saber si amb els seus cotxes podran entrar a la capital, i en cas negatiu, demanen assessorament per estudiar diferents opcions.

L'electromecànic assenyala que majoritàriament els clients vénen a buscar l'etiqueta ECO. Un adhesiu que s'obté a partir d'un estudi tècnic del cotxe i que, en cas de superar les proves, gestionen una sol·licitud de certificat de fabricant conforme el cotxe és Euro 4 -que després ha de ser verificat per Trànsit- que els permetria continuar circulant per Barcelona. L'obtenció de l'etiqueta mediambiental pot costar al voltant d'uns 60 euros o sortir gratis, depenent de la marca

del fabricant.

"La normativa no té cap mena de sentit"

Malgrat tot, "que un cotxe pugui entrar o no a Barcelona no s'ha decidit a partir de les característiques tècniques del vehicle, sinó a partir de la data de matriculació", critica el tècnic. Avisa que a partir d'ara, "ens trobarem casos de cotxes de gasolina matriculats abans del 2000 i dièsel previs al 2006 que contaminen molt menys que d'altres més nous". Segons ell, la normativa no té "cap mena de sentit, ja que es basa en la data de matriculació i no pels nivells de contaminació dels cotxes".

També avisa que els està arribant informació que en diversos tallers, s'estan començant a instal·lar equips de modificacions tècniques als vehicles per poder obtenir els adhesius mediambientals. Una alternativa molt nova que s'està expandint des de l'anunci de la ZBE de "dubtosa efectivitat". L'equip consistiria a "muntar petites modificacions que permetrien superar els certificats de contaminació" com filtres de partícules que, per contra, provoca que el cotxe consumeixi més i tingui menys potencia. El cost d'aquests equips rondaria entre els 1.500 i 2.000 euros.

Com a expert en el sector explica que realment només hi ha una solució: "Si el cotxe no té dret a l'adhesiu, que miri la butxaca"; mentre descarta que la instal·lació d'equips molt cars probablement només "venguin fum". L'electromecànic recomana que "abans d'instal·lar i pagar per qualsevol *xorrada* que només solucioni els problemes de forma temporal que a la llarga suposaran molts més diners, que comenci a buscar un vehicle amb etiqueta". Assegura que al final, "s'està empenyent els afectats a comprar-se un cotxe nou".