Societat | | Actualitzat el 06/02/2020 a les 11:00

L'ATM planteja un recàrrec a les zones blava i verda per finançar el transport públic

El consorci encarrega un estudi per impulsar la mesura, que primaria els vehicles poc contaminants i s'aplicaria a la regió metropolitana de Barcelona



Zona blava a Mataró, un dels municipis a qui afectaria la mesura | ACN

Les zones blava i verda dels municipis de Barcelona i el seu entorn podrien ser més cares ben aviat. L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha encarregat un estudi per concretar la possibilitat d'establir-hi un recàrrec per finançar el transport públic, ja que aquesta és una de les opcions que analitza per pal·liar el dèficit de recursos en aquest àmbit, mentre també planteja com a alternativa un recàrrec a l'IBI a tota Catalunya, com va avançar **NacióDigital**.

Segons el plec de la licitació d'aquest estudi, que costaria com a molt 45.435,5 euros, l'objectiu és determinar els "termes, pactes, acords, informes o qualsevol altre instrument jurídic i econòmic necessari" per endegar els canvis legals necessaris per "aplicar un recàrrec sobre la taxa als vehicles que utilitzin els aparcaments a la via pública, en concret els que fan servir l'àrea blava i l'àrea verda dels municipis que formen part de la regió metropolitana de Barcelona" -els 164 municipis de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Per això, aquest estudi ha d'incloure la redacció d'una modificació normativa que habiliti el recàrrec i una proposta de la quantitat que pot suposar, atès que no es concreta quins ingressos es volen

aconseguir amb la mesura. Una part del recàrrec podria ser variable, en funció dels nivells d'emissions de cada vehicle i, de fet, es planteja que les bonificacions a l'àrea verda deixin de dependre de les sancions prèvies al cotxe i ho facin segons quant contamina. En el cas de l'àrea blava, també demana estudiar l'impacte d'ampliar el seu horari equiparant-lo al de la zona verda.

[noticiadiari]2/194425[/noticiadiari]
Igualment, la proposta normativa ha d'incloure les garanties per tal que els recursos es destinin de forma finalista al transport públic i els adjudicataris han de calcular quant es recaptaria, municipi per municipi, en funció de diferents variables. Com que la tasca es considera urgent, l'estudi inicial ha d'estar enllestit dos mesos després de l'adjudicació del contracte, és a dir, cap al maig, tot i que els adjudicataris hauran d'assessorar posteriorment l'ATM per implementar-lo.

Aquesta és una de les opcions que treballa el grup de finançament del transport públic, que es va constituir fa aproximadament un any, liderat per l'ATM i amb presència de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB i l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU). L'objectiu és buscar noves vies per finançar el transport públic, més enllà de la venda de bitllets i els pressupostos, ja que el sistema és, asseguren, "cada cop més insostenible".

Altres opcions sobre la taula d'aquest grup de treball són un recàrrec a l'IBI a tot el país superior al 0,2% que ara es permet sols a l'AMB, la creació d'un impost sobre els aparcaments d'empresa, una taxa per esdeveniments de gran concurrència que requereixen reforçar els serveis -com partits del Barça o l'Espanyol-, o un recàrrec sobre les estades turístiques. L'objectiu és tenir una proposta tancada el primer semestre de l'any.