

Manhattan, 6:00 am (per Albert Punsola)

05/03/2007

**ALBERT PUNSOLA**(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Vuit dòlars per automòbil i 21 dòlars per camió. Aquestes són les tarifes que aplicarà la ciutat de Nova York a aquells vehicles que accedeixin a l'illa de Manhattan. En realitat el peatge urbà no serà vigent tot el temps, només de 6 del matí a 6 de la tarda de dilluns a divendres; i tampoc a tota l'illa: serà efectiu des del carrer 86 fins al

sud. Sigui com sigui, la notícia marca simbòlicament un punt d'inflexió en el país que més ha contribuït al mite de l'automòbil, que manté la seva força arreu del món. Es cert que, en els darrers anys, les ciutats nord-americanes han impulsat el transport col·lectiu. Los Angeles ja té una xarxa metro i els tramvies han tornat a algunes connurbacions, però fins ara decisions com la de Nova York semblaven més pròpies d'Europa, amb Londres com a punt de referència. Manhattan és només una petita part, tot i que la central, de la ciutat de Nova York. L'illa té 1.600.000 habitants, és a dir, com el municipi de Barcelona. La diferència amb la nostra capital és que l'urbs nord-americana compta amb 8 milions d'habitants i gairebé 19 milions a l'àrea d'influència. La 'congestion charge area' de Londres cobreix també una zona centrada de la ciutat que, igualment al que succeeix a Nova York, és molt petita en proporció al conjunt urbà. És important posar en relleu aquestes realitats perquè de manera recurrent sorgeix la proposta de crear un peatge per accedir a Barcelona, amb la finalitat de reduir la contaminació i millorar la circulació. En confrontar les experiències de Londres -consolidada- i la de Nova York -en fase de proposta- al possible cas de Barcelona sorgeixen preguntes inevitables: quins són els límits de Barcelona? A partir d'on s'hauria de pagar? I aquí comencen els problemes. Es podria considerar la part més centrada -Ciutat vella i Eixample- però això seria vist com una discriminació entre districtes. Podrien tenir-se en compte els límits municipals però tots sabem que Sant Adrià i L'Hospitalet comparteixen carrers amb Barcelona. L'anell de les rondes és un límit clar, però engloba parts d'altres municipis i, en canvi, petites parts de Barcelona estan fora del perímetre de les rondes. No és la tècnica la que dificultaria la decisió. De fet, càmeres i sensors se'n poden posar allà on es vulgui. Són més aviat les qüestions administratives, socials i polítiques les que es convertirien en entrebancs. Manhattan està ben delimitada per l'aigua i en el cas de Londres, si bé no és així, hi ha una certa coincidència entre la 'congestion charge area' i la City. Res de semblant a casa nostra. Les dificultats que apareixen en fer una primera aproximació a la possibilitat de crear un peatge urbà a Barcelona es corresponen, en certa manera, amb la irracionalitat dels peatges existents actualment per accedir a la ciutat des d'una mica més lluny. Si es viu el Maresme cal pagar peatge. Si es viu al Vallès hi ha l'opció de no fer-ho. Des de gran part del Baix Llobregat és gratis, però hi ha el peatge de Martorell si es ve del Penedès. La distribució d'aquestes barreres no respon a un esquema coherent, ni a un pla conjunt de mobilitat de la zona. És només l'herència d'un passat, modificada amb algunes petites transaccions que no alteren l'estructura general. Els peatges no són ni bons ni dolents en si mateixos. Tot depèn dels criteris que es tinguin en compte, de si hi ha una distribució justa en el territori i de si la seva existència respon a uns objectius clars. Els peatges, com tants altres temes, haurien de ser desplaçats del terreny de la demagògia i passar a ser objecte d'un estudi aprofundit. S'imposa doncs el pensament abans que l'acció. En aquest sentit sembla precipitat pensar en implantar peatges per entrar a Barcelona quan ara ja els tenim per entrar a la Barcelona real i a més repartits de manera injusta. Perquè és injust que un ciutadà del Baix Maresme, que viu al vessant de muntanya amb una pèssima oferta de transport públic, hagi de pagar peatge per anar a treballar i un altre ciutadà del Baix Llobregat, que viu al costat del tren, pugui agafar al cotxe perquè no li cobren per anar al mateix indret. Després hi ha la qüestió de les

diferències de renda. Els peatges poden tenir un efecte disuassori, efectivament, però pels més pobres, no pas per aquells a qui la despesa d'aixecar la barrera dia rera dia els suposa un efecte gairebé nul en la seva economia domèstica. Teòricament fer pagar per l'ús de l'automòbil per a restringir-ne la circulació en àrees densament poblades és bona, sobretot si els ingressos obtinguts reverteixen directament en l'increment del transport col·lectiu. Ara bé, en el nostre context més aviat sembla que es produeix un xoc entre les necessitats ambientals i l'equitat social. Penso que els plantejaments que comporten aquest tipus d'enfrontaments són mals plantejaments. Senzillament ignoren la importància del concepte socioambiental. Una cosa és que la ciutadania comenci a entendre que en el futur caldrà fer algunes renúncies importants pel bé comú. Una altra és que aquesta mateixa ciutadania descobreixi que les seves renúncies alimenten els privilegis d'una minoria. Es acceptable fer negoci amb la mobilitat sempre i quan serveixi per ajudar a racionalitzar-la i a moderar els seus efectes menys desitjats.

MÉS LLUM: *secció quinzenal*

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/manhattan-600-am-per-albert-punsola-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/manhattan-600-am-per-albert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))
