

ACTA JUNTA OBERTA 25/05/2021

Assistents (0)

Excusats (N/A)

Online (37)

S'inicia la sessió a les 18:30h a Google Meet

1. Presentació de la situació

Adrià Ramírez explica l'estat de l'art emprant la presentació que [s'adjunta](#). Un cop feta la presentació s'inicia el torn obert de paraula.

Vídeo de la presentació disponible [aquí](#).

2. Torn obert de paraules al territori

| Minut | Intervenció |
|-----------------------|---|
| 25:10 | <p>Es posa de manifest el conflicte territorial que es presenta: hi ha territoris que no tenen alternatives a l'ús de les vies d'alta capacitat.</p> <p>Es recorda que Amposta no té estació ferroviària, sinó l'Aldea.</p> <p>Cal tenir primer un bon transport públic abans de començar a fer actuacions d'aquest estil.</p> |
| 32:03 | <p>Cal fer més èmfasis de l'impacte dels peatges sobre l'ús de la infraestructura en el seu conjunt (trànsit de pas creat a carreteres i poblacions colindants). Per tant és important tenir en compte les carreteres secundàries.</p> |
| 36:13 | <p>Els peatges són abusius en algunes zones, el pagament per quilòmetre és el més just (més viatges, més barat, estil T-Mobilitat). Les bonificacions per ocupació i emissions són necessàries, així com pensant també en família.</p> <p>Cal participar activament en la creació d'un sistema de pagament arreu de l'estat més que en si en la posició contrària a l'aixecament de barreres (concepte antiquat).</p> |

| | |
|-------------------------|---|
| | Cal fomentar la col·lectivització del transport públic , ja que surt més barat 5 persones en un cotxe que 5 persones en TP. |
| 39:55 | No podem permetre el finançament d'obres a través del peatge. Cal incidir més en el finançament del transport públic. |
| 41:12 | <p>Alerta amb pseudoqueixes: hi ha gent que diu no tenir alternativa de transport públic quan no és cert. Incloent aquí el tema del preu del transport públic, la gent escull més l'ús de transport públic per qualitat que per preu.</p> <p>Oposició total al sistema privat. Els recursos públics no poden finançar mobilitat que té alternatives o que resulta d'una elecció personal.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bonificacions a residents: és un error ja que existeixen empadronaments on no hi tenim la residència habitual. ● Les mercaderies han de pagar íntegrament el cost sense bonificacions. ● No a les bonificacions de renda (acabarem fent pagar més als treballadors). <p>Proposta: per a evitar la saturació de les vies alternatives, a les zones metropolitanes el pagament ha de ser per la globalitat de les vies. A les zones no metropolitanes no cal (és contraproductiu).</p> |
| 47:12 | <p>Cal acompanyar la campanya amb el peatge urbà.</p> <p>La vinyeta és viable en un territori limitat i homogeni.</p> <p>Si existeix un problema per a poder pagar degut a temes econòmics, han d'existir subvencions, però no bonificacions. Subvencionar, però, amb diners públics uns sistemes amb externalitats negatives no és el més adient.</p> <p>Amb les rendes cal mirar la gent que viu a túnels i els ha de fer servir cada dia.</p> |
| 58:19 | <p>Si barregem peatges urbà i interurbà serà tot més embolicat.</p> <p>El peatge, sigui del model que sigui, ha de cobrir manteniment i alhora servir per millorar el transport públic. Cal posar també limitacions a les carreteres colindants per a que no es converteixin elles mateixes en "autovies".</p> <p>A curt termini, implantar vinyeta i passar a quilòmetre després.</p> |
| 1:02:38 | No podem subvencionar el transport de mercaderies , ha d'internalitzar els costos (model alemany). |
| 1:04:40 | <p>El peatge per quilòmetres és més just i no fomenta l'ús massiu.</p> <p>Afegir a l'exemple alemany de taxa, a part del so, emissions, etc. l'increment de la oferta de transport públic de l'àmbit i la subvenció del transport de l'àrea per tal que el preu de l'ús del TP sigui més barat que anant en vehicle privat (sol o en grup).</p> |

| | |
|--------------------------------|--|
| <p>1:06:27</p> | <p>Cal tenir en compte que a la resta de l'Estat, alguns llocs, no estan acostumats a pagar per l'ús de les vies d'alta ocupació.</p> <p>No es pot bonificar el transport públic per carretera si hi ha alternativa ferroviària (llarga distància, no capilaritat).</p> <p>No hi ha d'haver cotxes per les carreteres, encara que siguin a capacitat màxima. Cal treballar primer en el transport públic abans de plantejar la resta de temes de carretera.</p> |
| <p>1:09:51</p> | <p>Cal tenir en compte que existeixen mètodes per regular les concessions.</p> |
| <p>1:11:53</p> | <p>Cal mantenir els peatges fins que no hi hagi una alternativa. Tenim prou tecnologia per buscar alternatives de peatges.</p> <p>L'excusa territorial no serveix, un cop agafem el cotxe tots contaminem per igual. El conjunt de territori de Catalunya tenim un transport públic de primer nivell, que cal millorar, sí, però no imposar-lo abans de parlar dels peatges, sinó complementant.</p> |
| <p>1:16:25</p> | <p>Amb la tecnologia actual podem usar quilometratge pels vehicles més pesants i lleugers amb vinyeta. Amb el sistema quilomètric cal vigilar l'efecte de trànsit derivat a les carreteres.</p> <p>Apareixerà una nova ATM per a fer la gestió conjunta de les vies de competència conjunta Estatal - Generalitat.</p> <p>Cal pensar també en els impostos que es cobren sobre els vehicles (per exemple hidrocarburs). Això servirà per diferenciar perquè serveix la vinyeta: posant tarifes baixes, crearem l'efecte dissuasori o només pagarem infraestructura i un remanent pel transport públic?</p> |
| <p>1:23:15</p> | <p>L'objectiu ha de ser el transport públic, el transport privat no té futur. Potenciar el ferroviari per sobre els autobusos (que seran bateries) en llarga distància.</p> <p>Cal seguir insistint en el transport a la demanda.</p> |

3. Plantejament de solucions

Es posen a disposició dels assistents una sèrie de preguntes a través de les enquestes de Google Meet responnent als punts 1,2 i 3 de la diapositiva següent:

Proposta de posicionament: preguntes obertes

1. Quin **model de tarifa**?
 - Tarifa plana (vinyeta): Sí/No
 - Pagament per quilòmetre: Sí/No
2. S'estableix **política de descomptes**? Sí/No
3. En cas afirmatiu, **quina política de descomptes**?
 - Segons ocupació del vehicle: Sí/No
 - Segons emissions (ex: Euro6, elèctrics, etc.): Sí/No
 - Segons dia i hora (gestió de la mobilitat): Sí/No
 - Segons tinença del vehicle (ex: afavoriment carsharing): Sí/No
4. Quin **cost**? Mataró - Barcelona: 30Km, Amposta - Barcelona: 170Km
5. Quina ha de ser l'actitud de la PTP envers l'aixecament actual (2021) i projecte 2024: resposta oberta

Els resultats de les diferents enquestes són:

| | Model de tarifa plana (vinyeta) | Model de tarifa de pagament per quilòmetre? | S'estableix política de descomptes ? | Descompte segons ocupació? | Descompte segons emissions? | Descompte segons dia i hora? | Descompte segons tinença de vehicle? |
|------------------|---------------------------------|---|--------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Si | 9 | 24 | 17 | 17 | 14 | 15 | 7 |
| No | 17 | 3 | 4 | 6 | 9 | 10 | 12 |
| Abstenció | 2 | 0 | 6 | 2 | 3 | 1 | 7 |
| Total | 28 | 27 | 27 | 25 | 26 | 26 | 26 |

Es pren, doncs, com a model de referència de la voluntat dels socis els resultats obtinguts a l'enquesta.

La varietat en el nombre total de vots, es deu a que hi havia fluctuació d'usuaris connectats durant la reunió.

4. Debat

Un cop obertes les enquestes es procedeix amb el debat entre els participants i exposició de situacions territorials concretes a resoldre (veure punt 2, agrupat).

5. Posicionament

L'Adrià presenta unes primeres conclusions pel que fa al posicionament de l'entitat vers la qüestió plantejada en la junta oberta.

Podeu escoltar directament les conclusions [aquí](#).

No s'havien tingut en compte carreteres secundàries, però és un dels temes cabdals que hauríem de fer sortir. No volem que els usuaris de les vies d'alta capacitat (més segures) acabin en vies més perilloses paral·leles.

Pel que fa al finançament, el posicionament de la PTP ha de ser que no creiem en grans obres d'ampliació d'infraestructura viària.

Sobre la crítica de "residents", s'accepta i es traurà de la presentació i les possibles propostes degut a les reflexions generades a la junta.

Cal que tinguem en compte que el transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona no és el mateix que trobem a la resta de Catalunya, malauradament; però no podem caure en la idea que *fius que no hi hagi millor servei no es pot restringir el transport privat*.

Ens tocarà seguir fent força i campanya per mirar d'evitar l'aixecament de peatges, malgrat sigui complicat. Sabem que tenim molt en contra, degut a que existeixen molts sectors i territoris on aquest aixecament es veu amb bons ulls.

Segons les enquesta:

S'acorda defensar majorment el pagament per quilòmetre a la vinyeta (entenent que és millor vinyeta que res).

S'acorda defensar polítiques de descomptes segons ocupació, emissions i dia i hora. Segons la tinença de vehicle queda denegat.

S'aixeca la sessió a les 20:00h



Georgina Montesinos

Secretaria

Adrià Ramírez

Presidència