https://info.nodo50.org/Campana-a-favor-del-transporte.html

Redes de apoyo mutuo y solidaridad.

Campaña a favor del transporte público en Madrid

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Martes 20 de agosto de 2013

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

"No solo consideramos que mantener un transporte público de calidad es fundamental para garantizar la movilidad de todas las personas que viven en Madrid, sino que debe ser la piedra angular de una nueva política de transporte y movilidad socialmente justa y con menos impactos ambientales. Conjuntamente con estas reivindicaciones, hacemos un llamamiento a la desobediencia civil de los habitantes de Madrid, para que se organicen y apoyen para no pagar el servicio de transporte público, y a las trabajadoras de EMT, Cercanías, Metro y Autobuses Interurbanos para que no impidan el acceso gratuito de las personas objetoras".

El trasporte público es de todas y todos, por eso convocamos a todo tipo de colectivos, organizaciones, asociaciones y sindicatos interesados en defender el transporte público madrileño a una **asamblea abierta el próximo jueves 5 de septiembre a las 19:00** en el local de **Ecologistas en Acción**.

Podeis enviar las **adhesiones** al comunicado al email **transporte.publico.2013@gmail.com**

Por un transporte público, accesible y de calidad en Madrid

El transporte público de Madrid (EMT, Metro, Cercanías y Autobuses Interurbanos) se encuentra amenazado, y al igual que otros servicios públicos se está viendo sometido a duros recortes. Estos recortes suponen un deterioro premeditado del servicio y se concretan en: subida y “resubida” de tarifas, cierre de accesos, disminución de trenes/autobuses en circulación, averías, etc. Lo que al final se traduce en incrementos desorbitados de los tiempos de recorrido y en un servicio de mala calidad.

El deterioro progresivo de los diferentes medios de transporte públicos, con privatizaciones parciales en algunos de ellos (por ejemplo, la limpieza en Metro) concedidas a empresas “amigas”, y el clientelismo, son la antesala del cuestionamiento de la gestión pública del servicio, es decir, el paso previo a la privatización total del transporte público madrileño (TPM).

Por otro lado, el deterioro progresivo del servicio ofertado, llevado a cabo por la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid, hace que el transporte público resulte menos atractivo que el automóvil, y crea un circulo vicioso: a menor recaudación > peor servicio, que se va agravando hasta que la inviabilidad económica lleve a justificar su privatización. Así, por ejemplo no es extraño que Metro de Madrid haya encargado un estudio sobre su posible privatización. Una privatización que de llevarse a cabo haría que solo se mantuvieran aquellas líneas que pudieran ser rentables y generar beneficio para las empresas privadas, haciendo desaparecer el resto o manteniéndolas con un servicio más reducido. En resumen, de seguir con las políticas actuales en materia de transporte el resultado será un sistema de transportes peor y más caro.

Pero, ¿como se ha llegado a esta situación?

La caída de los ingresos en el transporte público es la excusa que se esgrime desde diferentes ámbitos políticos, empresariales y financieros, para aplicar medidas de reducción de gastos que solo entienden de subir tarifas y deteriorar el servicio. Unos ingresos que se han visto mermados por la reducción del número de viajeros y por la

Copyright © Nodo50

disminución del dinero público invertido en mantener un transporte público de calidad. Sin embargo, el que haya menos viajeros es a causa del desempleo forzado, y el que haya menos dinero público invertido es en parte porque el que había se ha gastado en salvar a bancos y cajas. Los mismos que alimentaron e hincharon la burbuja inmobiliaria, epicentro de la Crisis, en beneficio de grandes constructoras y con la complicidad del poder político. Los mismos que tras reventar la burbuja exigen rescates, imponen recortes y reclaman privatizaciones.

Y de este modelo de desarrollo, basado en la especulación y la construcción, el sistema de transporte fue fiel reflejo: por eso se construyeron paradas de metro en solares vacíos en connivencia con las empresas constructoras de viviendas -ignorando incluso los estudios de demanda de viajeros que ellos mismos realizaban y desaconsejaban su realización [1]- y obedeciendo claramente los intereses económicos de las constructoras e inmobiliarias, así como los de índole electoral; y por eso también se priorizó la construcción de infraestructuras costosísimas frente a políticas de gestión de la demanda o de una movilidad sostenible orientada en impulsar el transporte público mientras dificulta el uso del automóvil (transfiriendo viajeros y recursos del segundo al primero). No es de extrañar por tanto que la deuda ocasionada por la innecesaria y desorbitada expansión de las líneas de Metro (contraída con constructoras que probablemente obtuvieron préstamos de bancos y cajas rescatadas con dinero público) sea un lastre más para las cuentas de todo el transporte público madrileño. En último lugar también conviene señalar la gestión ineficaz y clientelar de metro: gastándose millones de euros en una publicidad que no requiere, manteniendo trenes nuevos (con costes superiores a los 100 millones de euros[1]) sin utilizar, gastando cada año más de un millón de euros en una televisión que no ve nadie, o contratando a dedo y por intereses personales a directivos con salarios superiores a los 80.000 euros/año. Y si esto pasó en la Comunidad de Madrid, lo mismo sucedió a escala estatal, donde los gobiernos del PSOE y del PP prefirieron gastarse en la última década más de 50.000 millones de euros para construir un tren elitista como es el AVE, mientras se invierten comparativamente minucias en la red de ferrocarriles de media distancia regionales, que cada año mueve 18 veces más personas que el AVE.

Lo que parece claro es que nuevamente la única forma de afrontar el desaguisado orquestado por los "mercados" y constructoras sea socializando las pérdidas con la confabulación de los principales partidos políticos, siendo la mayor parte de la sociedad la que pague sus errores, mientras se liquida lo escaso de “Social” que le queda al Estado, y al mismo tiempo que se espera obtener ingentes beneficios con los servicios públicos privatizados. Y esto también afecta a las trabajadores de estos medios, a las que se pretende precarizar aún más, sin importar tan siquiera la existencia de un convenio vigente (caso de Metro). Sólo un ejemplo: mientras se bajan los sueldos a las trabajadoras de las empresas subcontratadas para realizar servicios como el de limpieza con la excusa de la crisis y del ahorro, se mantiene en igualdad de condiciones el contrato firmado con las Administraciones [2], aumentando así los beneficios económicos de esas empresas a costa del sueldo de las trabajadoras.

¿Quiénes sufren las consecuencias?

Es evidentemente que si al mismo tiempo que se expulsa del mercado laboral a millones de personas y se precariza al resto de trabajadores se encarece el transporte público y se degrada el servicio, la consecuencia inmediata es que se dificulta y/o impide la movilidad de muchas personas, haciendo que limiten sus viajes por razones económicas. Lo que además no deja de resultar paradójico cuando las desempleadas tenemos que soportar un Servicio Regional de Empleo que nos exige demostrar continuamente que estamos a la búsqueda de empleo, acusándonos de ser vagas si no vamos dando tumbos por la ciudad a cada instante, mientras que vemos como cada día el transporte se vuelve más caro e inaccesible. Una situación que se agrava aún más para las que viven en localidades distintas a la ciudad -donde la oferta de transporte es menor y sus costes mayores- teniendo que seleccionar cuidadosamente los viajes que realizan. Pero sin duda, este problema es especialmente grave para aquellos que no reciben ningún tipo de subsidio ni prestación: la movilidad convertida en un objeto de lujo, al alcance de unos pocos privilegiados.

¿Hay alternativa?

Copyright © Nodo50

Nosotras creemos que un sistema de transportes que además de socialmente justo y accesible, fuera de calidad y tratara de reducir al mínimo los impactos ambientales, no solo es posible sino que es urgente y necesario. Conseguir un nuevo modelo de transporte implica sin lugar a dudas defender y promocionar los medios de transporte con un menor consumo energético, un menor coste económico, un menor impacto ambiental, y una menor siniestralidad; es decir, los medios de transporte publico colectivos (EMT, Metro, Cercanías y Autobuses Interurbanos) y los modos no motorizados (marcha a pie y en bicicleta). Los problemas de financiación del transporte público colectivo podrían resolverse mediante una política finalista basada en que todo el dinero recaudado por la circulación en automóvil (SER, multas, impuestos sobre vehículos, etc.) se destinara en su totalidad a mantener un transporte público atractivo y de calidad, así como con una gestión eficaz, transparente y social, ajena a los intereses particulares y clientelares de las grandes empresas o los políticos de turno.

Además, defender un transporte público de calidad, es defender la existencia de un servicio mínimo de transporte a lugares que, de lo contrario, solo estarían comunicados por medios privados (automóvil y/o motocicletas).

Por todo esto, desde los colectivos abajo firmantes exigimos:

1. ***Que el servicio y su gestión sean totalmente públicos.***

2. ***Transporte colectivo gratuito para personas desempleadas y/o sin recursos.***

3. ***Apertura de los accesos de Metro cerrados desde 2008.***

4. ***Incremento del número de trenes y autobuses en circulación, para volver a las frecuencias de 2008.***

5. ***Ampliación del abono joven hasta los 26 años.***

6. ***Que la política fiscal sea finalista: que todos los ingresos obtenidos del automóvil (por ejemplo, de multas o del SER) se dediquen exclusivamente a sufragar y mantener un transporte público de calidad.***

7. ***Que cese el derroche de gastos superfluos e innecesarios para el correcto funcionamiento del servicio. Unas ideas al respecto: eliminación de la publicidad y la televisión de metro (mas de un millón de euros al año esta última), reducción del número de altos cargos en EMT y Metro (muchos de los cuales superan los 80.000 euros anuales), abandonar la construcción de estaciones en lugares desiertos a siguiendo órdenes de los constructores, poner fin a la compra de trenes que luego no se utilizan, etc.***

Los colectivos y organizaciones firmantes no solo consideramos que mantener un transporte público de calidad es fundamental para garantizar la movilidad de todas las personas que viven en Madrid, sino que debe ser la piedra angular de una nueva política de transporte y movilidad socialmente justa y con menos impactos ambientales.

Conjuntamente con estas reivindicaciones, hacemos un llamamiento a la desobediencia civil de los habitantes de Madrid, para que se organicen y apoyen para no pagar el servicio de transporte público, y a las trabajadoras de EMT, Cercanías, Metro y Autobuses Interurbanos para que no impidan el acceso gratuito de las personas objetoras.

Copyright © Nodo50

En la defensa del transporte público, “no vamos a tener miedo”: Movimiento Passe Livre

En las grandes y medianas ciudades el transporte público es sin duda un servicio esencial, pero en muchos centros urbanos de Brasil, éste es un servicio precario y controlado enteramente por la iniciativa privada. Existen verdaderas mafias del transporte; empresas que, para garantizar sus ganancias, ofrecen pésimas condiciones a los usuarios y aumentan constantemente las tarifas. En 2010, 37 millones de brasileños no tuvieron el poder adquisitivo para pagar por el uso del transporte público diariamente, y de esta manera, los más pobres fueron excluidos de la ciudad, pues una ciudad existe solamente para quienes pueden moverse por ella.

En Sao Paulo, la mayor metrópoli del país, hace mucho tiempo que la situación del transporte es inaceptable. No hay líneas de metro suficientes y los camiones demoran y están siempre abarrotados de personas en las horas pico, situación que, junto con el problema del tránsito caótico, provoca que todos los habitantes de las regiones más lejanas y pobres pierdan varias horas del día utilizando un transporte público precario. Además, por la manera en que está organizado, el sistema sólo permite el desplazamiento de la casa al empleo e, ignorando otras necesidades de la población como el entretenimiento y la cultura, no funciona las 24 horas del día. El metro y los autobuses de Sao Paulo tienen una de las tarifas más caras del país, y de toda Latinoamérica: tres reales, que equivalen aproximadamente a 19 pesos o 1.5 dólares americanos.

¿Qué es el Trastorno Memetro?

Memetro es un tipo trastorno del funcionamiento de la memoria, durante el cual la persona afectada es incapaz de recordar que según la normativa vigente de los transportes metropolitanos, ha de validar el título de transporte en la entrada de las instalaciones de tren o metro.
El Memetro puede ser espontáneo, en el caso del Memetro transitorio global (TGM por sus siglas en inglés) suele durar un máximo de 75 minutos y a la larga suele derivar en congénito. Cada año aumentan los casos en usuarios de todas las edades registrándose en 2012 una media de 240 multas diarias debidas a este trastorno en la ciudad de Barcelona.

Lucha contra los despidos en los autobuses de Zaragoza

Comunicado del Comité de Empresa de AUZSA | Tras la propuesta del Ayuntamiento planteada a ambas partes en el que se recogía que este comité aceptase 68 trabajadores despedidos de los que 23 serían bajas voluntarias incentivadas según marca la Ley y 45 trabajadores que tendrían la posibilidad de que la empresa volviera a contratarlos en un plazo máximo de dos años, y la reducción de jornada y salario actual proporcional en un 4,40%.

Mantenida reunión con la Dirección de AUZ, le hemos planteado a la empresa su postura ante esta propuesta y si todavía mantenía los recortes salariales del 9% recogido en el expediente de inaplicación d e convenio y las medidas de flexibilidad que se nos exigía a los trabajadores en materia de recortes en turnos, conciliación de la vida laboral, etc.

El gigante se despereza

Una trama de hechos complejos está dando forma a la insatisfacción popular. Muchos coinciden en que el malestar sería uno de los efectos no deseados del milagro económico brasileño. Es sabido cómo, desde 2003, Lula libró una batalla frontal contra la pobreza y la desigualdad estructurales de Brasil. En un contexto internacional favorable, combinó ortodoxia económica con la inédita implementación de planes sociales y en pocos años logró que 40 millones de pobres ingresaran en la clase media. En este período, Brasil creció en promedio un 4 por ciento anual, y se ubicó en el sexto lugar de las principales economías mundiales. Con todo, si bien la situación de miles de

Copyright © Nodo50

brasileños mejoró, la calidad de los servicios muchas veces empeoró. Zibechi relata un ejemplo que grafica la situación: debido al crecimiento económico y la inclusión social, entre 2004 y 2012, el sistema de transporte de colectivos de San Pablo duplicó la cantidad de pasajeros. Sin embargo, hay menos autobuses disponibles que antes de ese período. Encima, se hacen menos viajes debido al aumento del tránsito. Como resultado, los sectores populares destinan entre cuatro y cinco horas al día para ir y volver al trabajo. El combo se completa con el hecho de que el boleto es muy costoso: el transporte público en San Pablo es el más caro del mundo con relación al salario promedio de sus habitantes.

En este panorama, los brasileños estarían pidiendo más de lo que ya obtuvieron. Otro de los focos de demandas más escuchados fue el de terminar con la violencia policial, que se desplegó con fuerza durante las protestas. De hecho, constituyó una de las mechas que encendieron la indignación popular, y motivó que miles se sumaran a las marchas.

Del verde al rojo y del rojo al verde: un nuevo ecologismo combativo en la ola de protestas internacional

Hay varios ejemplos de este nuevo ecologismo combativo en los últimos años. Algunos parten de reivindicaciones directamente relacionadas con la defensa del medio ambiente y derivan a temas políticos más globales, y otros parten de luchas ajenas al ecologismo y acaban en reivindicaciones ecologistas.

El mejor ejemplo de luchas que van del verde al rojo es la protesta en defensa del parque Gezi en Estambul. Desde la oposición a la destrucción parcial de una zona verde derivó en protestas generalizadas en las calles contra el gobierno neoliberal de Erdogán. En este tipo de movilizaciones podría englobarse también las recientes protestas masivas en Brasil, que comenzaron enfrentando la subida de los precios del transporte público y denunciando la especulación urbanística desarrollada con la excusa de grandes acontecimientos deportivos.

[1] http://treneando.com/2013/04/02/conductores-del-metro-de-madrid-aseguran-que-hay-118-trenes-paralizados-pero-la-emprea-lo-niega/

[2] Desde min 16:50 http://www.youtube.com/watch?v=whVQIvLmeM4

Copyright © Nodo50