Urria - Octubre 2013

Nº 109

el foco

Sección Sindical Eusko Tren

Twitter: @CGT_Euskotren / Email: cgt@euskotren.es
Web: www.cgt-lkn.org/bizkaia/euskotren / Tfno. 944169540

CGT en defensa del derecho a un transporte público barato y de calidad

¡¡¡ No a las subidas de tarifas en Euskotren !!!

Garraio publiko social eta kalitatekoaren alde

¡¡¡ Tasa igoerarik ez !!!

SUMARIO

**** Introducción
**** Algunas experiencias de luchas contra la subida de tarifas
**** ¿Es democrático una subida de tarifas?
**** Breve análisis de las consecuencias medioambientales del transporte
**** ¿Que opina la CGT de esto?
**** Por un transporte público y social, bueno y de calidad
**** ¿A donde va Euskotren con estas tarifas caras y que generan tantos quebraderos de cabeza?
**** Hay más gente que piensa como nosotros

Sarrera – Introducción

Lan honekin tasa igoera jorratu nahi dugu, bai garraio-langile bezala, bai erabiltzaileok bezala, kontutan hartuz zerbitzu publiko eta sozial baten alde gaudela. Baita, pentsatzen dugu ere, zerbitzu publikoak gizartea guztien eskura izan behar dira.

Con este trabajo queremos abordar el tema de la subida de tarifas, tanto como trabajadores que somos del transporte, como usuarios que defendemos un servicio de transporte público, social y de calidad, trascendiendo los aspectos puramente sindicales e incluyendo en nuestros planteamientos el concepto de un servicio público que debe estar al alcance de todos y orientado al servicio de la sociedad.

Por ello entendemos que en una empresa como la nuestra, donde en menos de un año ha habido tres aumentos de precios en las tarifas: la típica a primeros de año, la actualización del IVA y la implantación del nuevo marco tarifario, estas subidas son totalmente injustificadas. Son un castigo a las personas usuarias de Euskotren.

En un momento en que la gente normal se tiene que plantear una forma de de vida mas barata, el tren y el transporte público debe aprovechar su potencial para ofrecer un servicio acorde con esta necesidad.

Euskotren va en sentido opuesto a lo que se le demanda. Es difícil entender lo que está pasando (sin entrar en paranoias privatizadoras, cierralineas, etc.). Pero esperamos que la dirección de Euskotren sea capaz de explicarnos la necesidad de asestar esta puñalada al viajero.

¿Que pasa? ¿Movemos demasiados viajeros?.

También pensamos, que esta política de subir las tarifas nos deja cada vez con menos viajeros -por una parte, l@s que entienden que la tarifa Euskotren es cara, y por otra l@s que ven mermada su movilidad por la falta de recursos económicos-. Consecuencia de unas tarifas abusivas: a parte de la bajada de viajeros, también se crea una mayor conflictividad, ya que hay más viajeros que viajan sin billete, aumentando la conflictividad en el trabajo del personal anti-fraude.

Zenbait borroka esperientziak tasa igoeraren aurka - Algunas experiencias de luchas contra la subida de tarifas

Azkenaldian, han-hemen asko izan dira erabiltzaileak garraio tasak gorakadaren igoeraren ondorioz, haserratu egin direnak. Hemen horietako batzuk erakutsiko ditugu.

En los últimos tiempos, ha habido bastantes experiencias de usuarios "indignados" por la subida de tarifas en el transporte y aquí os mostramos algunas de ellas.

La más cercana, la de los usuarios del metro de Madrid, ya que tras la drástica subida de los precios del Metro llevada a cabo por la Comunidad de Madrid, un grupo de activistas ha decidido actuar contra el denominado 'tarifazo'.

Entre las iniciativas, han realizado manifestaciones contra las nuevas tarifas del transporte público de la Comunidad de Madrid, así como la acción "Toma el Metro" donde un grupo de personas anónimas desafió la seguridad del metro madrileño al tirar a la vez de la alarma de seguridad en trece vagones de nueve líneas en plena hora punta, como forma de protesta por la subida de tarifas y el sabotaje se registró en 14 estaciones sobre las 08.30 de la mañana de un día laborable.

Otra experiencia relevante de los últimos tiempos, ha sido en Brasil. Aquí, el "movimiento por un transporte público y gratuito", que llevaba más de 8 años de reivindicación, y ante el anuncio de nuevas subidas de tarifas, el pasado 17 de Junio movilizo en la calle a más de un millón de personas en Río de Janeiro.

Después de estas movilizaciones, tanto Sao Paulo como Río de Janeiro, las dos mayores ciudades de Brasil, han anunciado una reducción de los pasajes de autobús tras las protestas que sacudieron en los últimos días a Brasil por la subida de las tarifas de transporte público.

Mención aparte, a la propuesta de un compañero de la residencia de Donostia, que manda una comunicación al comité de empresa de Euskotren, exponiendo que ante la subida de tarifas, especialmente -dice- a los jóvenes, propone al Comité que se realicen unas huelgas o paros parciales para frenar este despropósito.

El comité comenta "que se tendrá que reunir" pero, ¿va a hacer algo? Porque en CGT empezaríamos por alguna encartelada cogiendo posiciones a favor de nuestros viajeros y en contra de esta gestión agresiva contra quienes dan sentido a Euskotren, es decir; la ciudadanía, (aclaración necesaria porque hay quien piensa que son los políticos quienes mantienen la empresa).

Demokratiko al da tasen gorakada bat?
¿Es democrático una subida de tarifas?

Sarri-askotan galdetzen dugu, nork erabakitzen ote du tasa igoera bat?

Es la pregunta que nos hacemos muchos. Quien es el que decide los precios del transporte? Ahora mismo, en Euskotren, para actualizar las tarifas, se han tenido que coordinar cuatro instituciones: ATTG (Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa), CTB (Consorcio del Transporte de Bizkaia), CPE (Comisión de Precios de Euskadi) y Euskotren.

Lo que respecta a la CPE, la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, atribuye al Departamento de Economía y Hacienda la competencia en materia de política de precios. "Entendiendo" que en el resto de los entes, los administradores de la "pasta" son los que ponen los precios. Es decir aquell@s que tienen la autoridad y la desfachatez de meternos en cintura y en muchos casos ahogar económicamente a la inmensa mayoría de la población, también tienen autoridad para decidir que vale el precio de un billete de tren, autobús o tranvía.

Y la pregunta es la siguiente. Quien debe decidir lo que pagan los ciudadanos por un servicio público? Nosotros entendemos que los precios los debería decidir un organismo plural -organismos de consumidores, gobiernos varios, trabajadores y usuarios - e independiente del poder político y económico.

DEMOCRACIA, etimológicamente (desde el punto de vista del origen de la palabra), proviene del griego, y se construyó a partir de "demos", lo que se puede traducir como "pueblo", y "krátos", lo que puede significar "gobierno". O lo que es lo mismo" el gobierno del pueblo"... vemos que las subidas de tarifas no son democráticas.

Garraioaren ingurumen ondorioak azterketa laburra
Breve análisis de las consecuencias medioambientales del transporte

Garraio publikoa erabiltzeak, pribatuaren baino ingurumen onura gehiago dakar. Eta kasuan ere, tasa igoerak garraio pribatua eta elitista indartu egiten du ta horren ondorioz pertsonak eta ingurumengan, kalte baino ez da sortuko.

El transporte es uno de los grandes consumidores de energía final, superando en los últimos años a otros sectores como el doméstico o la industria. Según los datos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del año 2006, ***el transporte gastó el 42% del total de la energía final***, mientras que la industria consumía el 33% y el resto de las actividades, el 25%.

Y si la industria ha podido rebajar los niveles de consumo, gracias a los cambios legislativos derivados de los acuerdos de Kioto, ***el transporte los ha aumentado considerablemente***. Con el añadido de que ***el 95% de la energía consumida por los medios de transporte procede de derivados del petróleo*** (gasolina, fuel, queroseno,...).

Se trata de una energía directamente relacionada con las emisiones de gases de efecto invernadero, inductores del cambio climático. ***Las emisiones del transporte doméstico representan el 21% del total de emisiones de gases de efecto invernadero en la UE.*** Más del 90% de ellas proviene de los transportes por carretera. Entre 1990 y 2005 las emisiones de estos gases en la UE de los 15 se incrementaron en un 26%.

Sin embargo no todos los medios de transporte tienen el mismo consumo energético. De hecho, entre los ***transporte urbanos*** – donde se integran los servicios que presta Euskotren- que recorren nuestras ciudades y su entorno existen diferencias considerables en los distintos consumos y las consecuentes emisiones.

Si el gasto energético de la bicicleta en el ámbito urbano se sitúa en los 0,8 millones de julios por persona y km recorrido, el transporte privado está en torno a los 4,5 y <u>los trenes, tranvías y autobuses sobre los 2,5.</u> En este marco de consumos y emisiones es en donde se tienen que valorar los hábitos de locomoción de las personas en la ciudad y entornos.

Es por ello que hacemos una reflexión: ***hay que utilizar el transporte público por encima del privado*** por los beneficios medioambientales que ello acarrea. Y aquí también, vemos que ***subiendo las tarifas lo que se potencia es el transporte privado y elitista y no el público y social, más respetuoso este, con las personas y el medio ambiente.***

LKNk zer pentsatzen du?
Que opina la LKN-CGT de esto?

CGT-Euskotren aldetik, gure desadostasuna erakutsi dugu prezioen igoerarekin batera. Baita pentsatzen dugu ere publiko askok garraio publikoa erabiltzeko arazoak izango du eta herritarren mugikortasuna eskubidea mugatuko dela. Era berean, enpresaren enplegua mantentzearen aurka dira neurri hauek.

Desde CGT- Euskotren, mostramos nuestro total desacuerdo con la subida de precios, medida que influye gravemente en que el publico rehúse el uso del transporte público, por lo que estas actuaciones aprobadas por los diferentes Gobiernos... atentan directamente contra el derecho a la movilidad de los ciudadanos/as y contra el mantenimiento del empleo en nuestra empresa. Y es así como lo entiende toda la CGT, por lo que os mostramos algunos ejemplos de ello.

CGT Metro-Barcelona, en enero de 2.012, exigió la dimisión de los directivos de TMB Barcelona por la subida de precios, 2 euros por billete sencillo.

La cúpula directiva de TMB, consta de unos 200 miembros, de los cuales 50 son directores. Paralelamente a la subida de precios, se mantenían curiosa-

mente en una empresa que comunica prácticamente toda la ciudad de Barcelona, 100 plazas de parking, para estos Directores...

La Sección Sindical del Sindicato ferroviario de Galicia, rechazó la propuesta de subida del 6% en trenes de media distancia en esa Comunidad. Si se consumía esta propuesta, decían que se acumularía una subida del 38%, en los últimos 6 años.

Pondríamos multitud de ejemplos donde este sindicato denuncia la subida de tarifas: agua, luz, tasas académicas... denunciando a la vez como crece el desempleo y se prima la moderación de los salarios.

Garraio publiko eta sozial, on eta Kalitatekoa
Por un transporte público y social, bueno y de calidad

Garraio publikoa eskubidea da, ez negozioa. Garraio publiko-zerbitzuek errentagarritasun sozial altu eta argia sortzen dute beti, eta hiritar guztien oinarrizko higikortasuna bermatzen dute ere. Beraz, Gizartea kontzientziatu behar da trenbidea eta garraioa dira berea eta guztion beharrak asetzera orientatuta egon beharko duela.

En **CGT** hemos mantenido durante años un proyecto de defensa del ferrocarril y del transporte público en general, con ventajas sociales y medioambientales.
Entendemos, que el transporte público es un derecho, no un negocio. Los servicios de transporte público generan, en todo momento, una alta y clara rentabilidad social.

El servicio de transporte público garantiza la movilidad básica de todos los ciudadanos, asegurando el acceso de los distintos grupos sociales a los diferentes derechos básicos: vivienda, salud, educación, trabajo, participación social, cultura, ocio etc.

Constituye el único modo de transporte para algunos segmentos poblacionales. Favorece así la cohesión social y la igualdad de oportunidades y evita el riesgo de exclusión social. Menores, ancianos, desempleados, grupos sociales de baja renta, población con minusvalías o con cualquier otra imposibilidad para conducir un vehículo privado son ciudadanos de pleno derecho.

Entendemos también, que como personas tenemos que ser conscientes que el transporte y el ferrocarril público en particular es algo que nos pertenece y sobre lo que debería ser o no ser, deberíamos ser consultados.

La Comunidad Autónoma Vasca, ha establecido leyes para liberalizar los ferrocarriles y el transporte de sus respectivos ámbitos. Todo ello pretendiendo seguir el desarrollo normativo de la política privatizadora de la Unión Europea, que paquete a paquete ha ido sacando Directivas, Reglamentos, normas y recomendaciones, Libros Blancos y Verdes, de los que no sólo nos afectan los que se refieren específicamente al ferrocarril, sino también los relativos a Redes Transeuropeas, energía, servicios Públicos, transporte en general, medio ambiente, etc...

La alta velocidad ha ido ganando terreno (en sentido literal), se están construyendo nuevas infraestructuras, Y creemos que el desarrollo de la alta velocidad ha generado un abandono del ferrocarril tradicional y creado un transporte insostenible ambientalmente.

Creemos que debemos hacer un esfuerzo para llegar al público, explicar nuestras razones para oponernos al modelo de transporte y de sociedad que nos pretenden imponer.

La sociedad debe concienciarse de que el ferrocarril y el transporte es suyo y que debe estar orientado a satisfacer las necesidades de tod@s.
Es por ello, que debemos reclamar un transporte respetuoso con el medio ambiente, público y social...

Hainbeste buruhauste ematen dituzten tarifa garesti hauekin, Euskotren nora joango ote da?

A donde va Euskotren con estas tarifas caras y que dan tantos quebraderos de cabeza?

Tarifen marko berriaren ezarpenak TARIFAK GARESTIAK dakar._Baita uste dugu ere, Euskotrenen-en txartel bat ateratzeko jendeari larregi zaildu zaiola. Ez dakiguna da, hauxe enpresaren zuzendaritzari axola zaion ala ez.

Eso es lo que nos gustaría saber a nosotros y para ello queremos exponer algunas "perlas" y conclusiones a las que hemos llegado.

Para empezar decir que la supresión de varios billetes: Ida y vuelta. Bono anual tanto general como joven - a pesar de implantar el 30D gaztea - . El Bono-10 general como de familia numerosa. Así como algunos combinados... son, aparte de ***una estafa encubierta*** -pues hace más caro el viajar-, es también una gran metedura de pata comercial ya que nos llevara seguramente a la pérdida de viajeros.

Otras medidas que también encarecen el precio del billete son: el BLD (bono social larga distancia) ahora 1euro/viaje cuando antes era 0,55 euros. Por ejemplo -y se podrían poner varios- el recorrido Ermua-Eibar, con muchísimo viajero hasta la fecha, ha aumentado en 1,24 euro el billete ocasional.

¿A QUÉ ESTAMOS JUGANDO?

Las penalizaciones de 3 euros de "multa" por confundirse – han definido a esto como: "el dinero que los operadores de la red Barik y Mugi destinan a la educación del viajero"-. El que los usuarios de los autobuses de Euskotren sigan sin tener opción a billetes mensuales... y así un montón de situaciones particulares, que tienen el denominador común de **encarecer el precio del billete.**

Remarcar también algunas circunstancias curiosas entre las que destacamos: Precios diferentes en ferrocarril en Bizkaia y Gipuzkoa. Sacando mensual Casco Viejo-Lezama en el tren vale para viajar en el tranvía, pero si sacas el mismo billete en el tranvía no vale para viajar en el tren.

Tarifa-verde o tarifa-gris… se entera el viajero de todos estos detalles?. El billete reducido vale 0.58 euro/viaje con Barik y 0,42euro con Mugi. Gipuzkoa tiene ocasional-joven y Bizkaia no. Que Donostia- Durango vale el ocasional 3,50 euros, sin embargo ir de Donostia a Eibar -que esta más cerca- cuesta 4,40 euros... y así podíamos seguir...

Está claro que la implantación del nuevo marco tarifario, supone básicamente, ***TARIFAS MAS CARAS***, pero también supone que la gente cada día se tiene que complicar más para sacar un billete en Euskotren y es probable que estas medidas aleje a mucha gente de nuestros servicios. Lo que no sabemos es, si esto a la dirección de la empresa le importa algo? Quizás poco? O quizás nada?
Parece claro que esta subida de tarifas es una ***nueva estafa social encubierta*** como lo han sido otras medidas que los diferentes gobiernos está aplicándonos a la población.

Guk bezala pentsatzen duen jende gehiago dago.
Hay más gente que piensa como nosotros.

Bereziki garraio publikoaren defentsan, aurkitzen ditugu kolektiboak; auzo-elkarteak,ekologistak, sektoreko langileak eta abar ... garraio publikoaren defentsa babestu dutela betiko. Eta kausa bera bultzatzen duten elkarte ugariekin topatu ditugu.

A veces es fundamental, para estar arropado, el que haya gente que comparta, sino al 100% tus ideas, si una porción suficiente que provoque, anime y motive a continuar peleando por lo que creemos que es justo.

Y en el caso de la defensa del transporte público en particular, nos encontramos que colectivos -ecologistas, de asociaciones vecinales, trabajadores del sector, etc…- han defendido de siempre el transporte público. Pero también, nos hemos encontrado a través de todo el estado numerosas asociaciones que promueven la misma causa.

En Euskal Herria, grupos que reivindiquen en exclusivo el transporte público en general, no hemos encontrado. Si bien, decir que son numerosas las asociaciones que tienen esta reivindicación como prioritaria en sus objetivos.

En León se creó hace tiempo la plataforma abierta en defensa del transporte público

En Madrid, varias asociaciones se han unido para defender un transporte público de calidad y para garantizar la movilidad de todas las personas que viven en Madrid.

Conjuntamente con estas reivindicaciones, han hecho 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.

En Murcia la asociación “ciudadanos por el transporte”, hace recorridos por la ciudad exigiendo un transporte público de calidad.

En Valencia, los trabajadores de Ferrocarriles de la Generalitat (FGV) y de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Valencia han unido fuerzas para evitar que la crisis y los recortes en la Administración reclamando mejor servicio público y sus condiciones laborales.

En Cataluña, la asociación PTP (promoció del transpot públic) lleva años funcionando.

En Asturias, Aragón y Castilla la defensa del transporte público se encuentra integrada en asociaciones que defienden todos los servicios públicos en general.

En grupo de Tenerife, llevan organizadas varias jornadas de reflexión sobre el tema.

En Galicia, tenemos constancia de que en Vigo y Ourense, funcionan dos grupos en defensa del transporte público.

En Andalucía, sabemos de varias organizaciones en Sevilla, Jaén y Úbeda... que están en ello.

En Europa hay constancia de asociaciones varias en defensa del transporte público...

Especial mención también, para dos coordinadoras estatales: una es la de defensa del ferrocarril con grupos por toda la Península, y que llevan años reivindicando el ferrocarril. Y otra, la coordinadora de usuarios de la bicicleta Con Bici, también con implantación en todo el estado y todas las ciudades de Euskal Herria, que defiende el uso de la bicicleta como transporte urbano y cree que la intermodalidad es la Intercomunicación entre **MODOS** de transporte.

Por ejemplo, coger la bicicleta para ir a la estación de tren, bus, metro, tranvía y allí desplazarse con la bici en el transporte público evitando perjuicios medioambientales (contaminación acústica y atmosférica).

Para finalizar, queremos compartir con todos vosotros la noticia conocida a mediados de Septiembre de 2013, de que Metro Madrid plantea un ERE para 670 empleados debido a que se ha perdido un 12% de viajeros entre el año 2008 y 2012. Ahora dicen que las cuentas no les cuadran. La culpa se la atribuyen a la crisis pero…

-El billete sencillo del Metro de Madrid pasó de 1 € a valer 1,50€ en el año 2011.
-En abril de 2012 las tarifas del metro subieron de media el 11% y el Metrobus subió un 29%.

Conclusión: LA SUBIDA DE TARIFAS AGRAVA LOS PROBLEMAS ECONÓMICOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PONE EN PELIGRO LA ESTABILIDAD DE LAS PLANTILLAS

Txosten honekin lagundu duen jende guztia eskertu nahi dugu.

Queremos agradecer a toda la gente que ha colaborado con este dossier.

¡ SALUD Y LUCHA !