



El Moviment Comunista de Catalunya

ANTE LA SUBIDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO



Poco más de dos años de Ayuntamientos Democráticos y tercera subida del transporte público

Parece que D. Narciso y su equipo se han empeñado en competir con el Gobierno de UCD en esto de las subidas de precios. Con la nueva subida el transporte habrá aumentado sus precios entre un 100% y un 200% (según los billetes) desde que llegaron al Ayuntamiento.

No son ganas de hacer la puñeta, pero resulta sorprendente que luego hablen de desencanto, quienes han hecho una hoguera con las esperanzas que aquel 3 de Abril de 1979 despertó en las gentes de izquierda.

Pocos temas, en este sentido, son tan elocuentes como el del transporte público:

Tres subidas de tarifas, las líneas de metro de Roquetas y Besós sin abrirse (de Sta. Coloma, S. Adrián y Badalona ni se habla), el Gobierno no asume los déficits y el Ayuntamiento culpa a los trabajadores de cobrar sueldos de banquero al mismo tiempo que reprime sus huelgas; Merçè Sala ataca a CC.OO. y pone en marcha una caricatura insultante de billete combinado,...

En fin, dos años de balance amargo para quienes confiaban en que el nuevo Consistorio cumpliría sus promesas.

No es que todo siga igual. Es evidente que la corrupción ha disminuido, que se ha negociado con Madrid, que se intenta mejorar la gestión, que... (en fin, poco más).

Pero cuando la UCD ha tomado la firme decisión de recortar los presupuestos de los servicios públicos, de cargar los déficits a los Ayuntamientos de izquierda, de hacer pagar la crisis a los de siempre, ... no basta con viajar en avión a Madrid y amenazar al Gobierno. Hace falta informar a la población, explicar con detalle los chantajes del Gobierno, apoyarse en los sectores más activos de la clase obrera y del pueblo y llamar a la movilización.

Nada de esto se ha querido hacer desde el Ayuntamiento y hoy pretenden subir de nuevo las tarifas.

Nos parece inaceptable que sean indiferentes a las dificultades de la clase obrera para "llegar a fin de mes"; no aceptamos que hagan cenizas las esperanzas de las gentes de izquierda. Por ello nos unimos a las AA.VV., a las CC.OO., y a quien esté dispuesto a pelear, a movilizarse, a hacer lo posible para que no suban las tarifas del metro y del autobús.

UCD, lógicamente, ataca

Lo menos que puede decirse del Gobierno de UCD, es que tiene una idea bastante clara: cargar los costes de los Servicios Públicos, y en este caso del Transporte Público, a cuenta de los sectores populares. Se niega en redondo a que el transporte de las grandes ciudades sea subvencionado con fondos del Estado.

Para muestra, unos botones:

- El Gobierno se comprometió a presentar para finales de 1979 una Ley del Transporte Público, vieja reivindicación de la izquierda.

En Abril del 81 (el mes pasado), el Gobierno ha remitido a las Cortes un Proyecto de Ley por el que el déficit de los autobuses de las grandes ciudades ha de ser pagado por la ciudad afectada. En el caso de Barcelona puede suponer que cada contribuyente tenga que pagar 10.000 ptas. anuales (un incremento del 0,5% del valor de la renta catastral de la vivienda). Sólo para pagar el déficit de los autobuses de Barcelona!!

- En 1980 el Gobierno saca un decreto-Ley para "acercar las tarifas del transporte a los costes reales". Hablando en plata, dejó vía libre y estimuló la subida de precios de los billetes.

- El Gobierno de UCD se ha negado sistemáticamente a asumir los miles de millones de déficit del transporte acumulados durante el franquismo y la transición por

una gestión corrupta. Esto ha supuesto una grave hipoteca para los Ayuntamientos de izquierda, que están endeudados hasta el cuello.

Esta política de "no soltar un duro" del dinero del Estado, está llevando a que el déficit de un servicio público imprescindible y utilizado fundamentalmente por la clase trabajadora recaiga, como siempre, sobre los usuarios y las trabajadoras y trabajadores del Metro y Autobús.

Está obligando a que los Ayuntamientos de izquierda hagan de "malo de la película" subiendo los precios y conteniendo los salarios.

El Ayuntamiento, un triste papel

Si es cierto que UCD aprieta y ahoga a los Ayuntamientos de izquierda, también lo es que éstos parecen asumir su papel de víctimas con verdadero placer. El Ayuntamiento de Barcelona se ha empeñado en hacerle el "trabajo sucio" al Gobierno: "¿Qué Madrid no da dinero?" "Pues subimos las tarifas y decimos que la culpa la tienen los altos salarios de las trabajadoras y trabajadores del metro y autobús!!".

Vayamos por partes:

- Abril del 79: ELECCIONES MUNICIPALES. El nuevo consistorio se encuentra con varios miles de millones de déficits, con una gestión desastrosa y corrupta. A nadie se le ocurre pedir responsabilidades, ni denunciar los frau-

des manifiestos de los años anteriores.

- Setiembre del 79: 1ª SUBIDA DEL TRANSPORTE. Cullell (delegado de Hacienda entonces) afirma: "Subimos las tarifas para negociar con Madrid cargados de razón" ¿de qué razón?, eso no lo dice.

Querían negociar tres puntos:

- Liquidación de las deudas del transporte acumuladas durante el franquismo y la transición.
- Ley del Transporte Público, que recogiera el % del coste real del transporte, que ha de pagar el Estado.
- Decreto-Ley de Equiparación del Metro de Madrid y el de Barcelona (en Madrid los gastos de superestructura: tendido de vías, señalización, accesos,... los paga el Ministerio y en Barcelona los ha de pagar el Ayuntamiento).

- Marzo del 80: HUELGA en el Metro y Autobuses, por la homologación del Convenio sin tener en cuenta la opinión de la mayoría de la plantilla.

- Julio del 80: 2ª SUBIDA DEL TRANSPORTE. No se había cumplido ninguna de las tres exigencias al Gobierno, no se había presionado a Madrid, no se movilizó a la población contra la actitud de UCD. Pero aún así se aceptó el decreto y se subió del 32% al 40% la participación del usuario en el coste real del transporte. Se volvió a subir las tarifas! Mercè Sala, presidenta del Consejo de Administración de las Compañías de Transporte se comprometió a no subir de nuevo los precios sin poner en funcionamiento el billete combinado Metro-Autobús, y a otras mejoras. El grupo municipal del PSUC condicionó su aceptación a que hubiera una Ley del Transporte Público. Narcís Serra anunció que ésta estaba próxima.

- Marzo del 81: HUELGA del personal de Metro y Autobús por las negociaciones del Convenio. El Ayuntamiento adopta una actitud digna de la más dura de las patronales: decreto de mínimos en el funcionamiento del servicio, sanciones,... unido a una campa-



METRO	3.4.79 Elecciones Municipales	Setiembre 79 1ª Subida	Julio 80 2ª Subida	Mayo 81 3ª Subida	% de aumento de Abril-79 a Mayo-81	% de aumento de la 3ª subida
Billete ordinario	8,-	10,-	15,-	20,-	150%	33,3%
Ida y vuelta diario	5,-	7,50	Eliminado	Eliminado	-	-
Domingos y festivos	10,-	15,-	20,-	25,-	150%	25,-%
Con tarjeta multiviaje Ida y vuelta (hasta las 9 h.)	4,16	5,-	10,-	13,-	212,5%	30,-%
Con tarjeta multiviaje	7,50	9,-	12,5	14,4	93,3%	16,-%
AUTOBUS						
Billete ordinario	12,-	15,-	20,-	25,-	108,-%	25,-%
Nocturnos y festivos	15,-	20,-	25,-	30,-	100,-%	20,-%
Con tarjeta multiviaje fuera autobus	-	13,88	16,11	19,44	-	20,6%
Con tarjeta multiviaje en el autobus	-	13,88	17,77	22,22	-	25,-%

ña dirigida a enfrentar a los usuarios con los trabajadores.

Merçè Sala dice que si ceden en el Convenio tendrán que subir las tarifas, y arremete contra CC.OO. como responsable de huelga. (Olarra no lo hubiera hecho mejor!).

— Mayo del 81: 3ª SUBIDA DEL TRANSPORTE. El Consejo de Administración de las Compañías hace una propuesta al Consistorio:

- Subida de tarifas (ver recuadro).
- Billete combinado Autobús-Metro, para las líneas de autobús: 1, 11, 12, 77, 83, 392 y 401 (la línea 1 (a Montjuich) sólo será útil para funcionarios y turistas. En la línea 401 (Selva de Mar-Besós) será más caro el billete combinado que el actual).

¿A quién afecta la subida?

Basta viajar en metro o autobús, a las horas de entrada y salida del trabajo, para saber quien utiliza fundamentalmente el transporte público. Son las clases trabajadoras los principales usuarios.

Un reciente estudio sobre el uso del autobús, mostraba los siguientes datos:

- 37% de pasajeros lo utilizan para ir de casa al trabajo
- 13% para hacer compras de la casa

9% para ir a los centros de estudio.

Asimismo se calcula que un 75% de trabajadoras y trabajadores del Area Metropolitana de Barcelona, tienen su lugar de trabajo en un municipio distinto al que viven, lo cual obliga a desplazamientos diarios.

Un transporte caro, malo, insuficiente y discriminatorio

CARO: Por ejemplo, una persona que para ir a trabajar tenga que usar un metro y un

autobús gasta unas 1.500 pts mensuales (44 billetes de metro y otros tantos de autobús) y esto suponiendo que utilice siempre los billetes más baratos.

Esta cifra, que es bastante mayor para gran parte de la clase obrera del cinturón, supone un elevado % del Salario Mínimo Interprofesional.

MALO: Apretones, viajes incómodos, largas esperas, lentitud (11,7 km./h el autobús en las horas punta), falta de marquesinas,...; son algunas de las "delicias" de nuestro transporte público.

INSUFICIENTE: Para abordar con éxito la "guerra" contra el uso del automóvil particular en la ciudad.

DISCRIMINATORIO: Para los barrios de población obrera. El Carmelo, La Verneda, Besós, Nueve Barrios, Zona Franca, Sta. Coloma, Badalona, Cornellá,... tienen graves déficits de transporte. Mientras las zonas céntricas y residenciales (Bonanova, Tres Torres, Pedralbes, S. Gervasi,...) cuentan desde hace años con líneas de transporte suficientes.

Estas cualidades del transporte público están llevando a que disminuya su utilización. El último año ha disminuido en un 3% el número de pasajeros, tanto en el autobús como en el metro. Esto sólo favorece a la gran industria del automóvil, al despilfarro de la energía y a una concepción individualista de la vida.



¿Billete combinado?

Cuando hace años las AA.VV. y la izquierda reivindicaban con fuerza el billete combinado se basaban en una filosofía clara:

Un sólo billete para ir de casa al

trabajo y a un precio semejante al de un billete sencillo.

El Ayuntamiento propone aplicarlo únicamente en 7 líneas de autobús, que suponen aproximadamente un 2% de los 1817 km. de

líneas de autobús urbano e interurbano de la compañía.

Esta medida no va más allá de la demagogia más barata, presentándolo como una compensación a la subida de tarifas.

¿QUÉ PROPONE EL MCC?

Nuestro Partido considera que el transporte ha de ser un Servicio Público *de propiedad municipal y como tal sin ningún ánimo de lucro*. Los precios han de ser bajos, dando pasos hacia la gratuidad, ya que se han de basar en la necesidad social del transporte y no en su coste real.

Esto obliga a que el Gobierno lo subvencione mediante una *Ley del Transporte Público* progresista.

El transporte no es para las clases trabajadoras ningún capricho, sino en muchos casos una verdadera "tortura", hay que modernizar y mejorar el servicio.

Por ello, hoy exigimos:

- NO A LA SUBIDA DE TARIFAS.
- BILLETE COMBINADO PARA TODAS LAS LINEAS de autobús y metro y a un precio semejante a un sólo billete.
- Que el Gobierno se haga cargo de TODOS LOS DEFICITS del transporte de Barcelona de los

últimos años. Que se aclaren las responsabilidades de la mala gestión de los años del franquismo.

- La igualdad en el trato al Metro de Madrid y Barcelona por parte del Gobierno.
- UN PLAN DEL TRANSPORTE DEL AREA METROPOLITANA DE BARCELONA.
- La mejora del servicio:
 - Apertura de los metros de Roquetes y Besós.
 - Plazos concretos y urgentes para los metros que van a Sta. Coloma, S. Adriá y Badalona.
 - Reestructuración de las líneas de autobuses.
 - Adecuación del transporte para disminuídos físicos.
 - Ampliación del carril-bús.
- Gratuidad del transporte para las personas en paro.
- Reestructuración de las compañías con presencia de trabajadores y usuarios.