https://info.nodo50.org/Madrid-en-Transporte-Publico.html

Nace una nueva campaña en defensa de los servicios públicos que apuesta por la desobediencia civil.

Madrid en Transporte Público

- Noticias - Noticias Destacadas -

Fecha de publicación en línea: Martes 12 de noviembre de 2013

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

"Madrid en Transporte Público no sólo considera 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. Con la finalidad de defender el transporte público colectivo, Madrid en Transporte Público hace un llamamiento a la movilización social, incluida la desobediencia civil, para lograr las reivindicaciones mencionadas".

El próximo miércoles, 13 de noviembre, en la estación de Atocha Renfe, tendrá lugar el acto de presentación de Madrid en Transporte Público, plataforma ciudadana en defensa del transporte público y de la movilidad sostenible en Madrid.

Abrirá el acto el escritor y periodista Isaac Rosa, y a continuación tomarán las palabra personas representativas de los diferentes colectivos que constituyen Madrid en Transporte Público : jóvenes, desempleados/as, personas mayores, trabajadores/as y migrantes.

Qué: Acto de presentación de Madrid en Transporte Público

Cuándo: Miércoles, 13 de noviembre de 2013, a las 10:30 am.

Dónde: Estación de Atocha Renfe – Pasillo intercambiador con Cercanías.

ADEMÁS, habrá presentación para colectivos y personas a título individual interesadas en sumarse a la campaña en 15 noviembre, 2013 en 7:00 pm – 9:00 pm el Patio Maravillas - Calle Pez,21 - Sala Polivalente

Por un transporte público, accesible y de calidad en Madrid

El transporte público madrileño (EMT, Metro, Cercanías, Autobuses Interurbanos) se encuentra gravemente amenazado. Al igual que otros servicios públicos, está siendo sometido a duros recortes que afectan a l@s usuari@s del mismo. Tod@s somos conscientes de las horas perdidas a consecuencia del incremento en el tiempo de espera y recorrido, y de cómo se ha deteriorado el servicio en los últimos cinco años, a la vez que ha seguido encareciéndose. Este deterioro premeditado, ajeno a toda política de movilidad socialmente justa y basada en la reducción de los impactos ambientales, forma parte de una estrategia de privatización a medio plazo. El desprestigio del transporte público pretende poner en tela de juicio su viabilidad para finalmente justificar la privatización parcial o total del servicio.

Para *Madrid en Transporte Público*, es fundamental mantener el carácter público y colectivo de los principales medios de transporte urbanos e interurbanos -metro, autobús y trenes de cercanías de RENFE- por motivos sociales, ambientales y económicos:

1. Su carácter de servicio público implica que han de ser accesible para tod@s y dotar de un servicio mínimo de transporte a lugares que, de lo contrario, solo estarían comunicados por medios privados.

Copyright © Nodo50

1. Los medios colectivos resultan mucho más eficientes que los privados en términos energéticos (la energía empleada por persona desplazada es mucho menor) y económicos (a mayor utilización del transporte público, menor coste del transporte en su conjunto), además de ocupar menos espacio.

1. Los impactos ambientales de transporte público son muy inferiores respecto al automóvil privado: por persona transportada contamina menos, emite menos gases de efecto invernadero y genera menos ruido.

1. Los impactos sociales también son muy inferiores: Su bajo impacto ambiental redunda en una mejora de la salud pública, además de tener una siniestralidad muy baja.

Por estas razones, *Madrid en Transporte Público* considera que toda política de transporte debe pivotar en torno al fomento y mantenimiento de un transporte público de calidad y no se debería emplear la crisis como coartada para hacer lo contrario.

Pero en la Comunidad de Madrid la disminución de viajes en transporte público (consecuencia del aumento del paro y del incremento abusivo de las tarifas) ha llevado a que las únicas medidas contempladas sean el recorte de servicios, el aumento de los tiempos de paso de los trenes y autobuses, el cierre de accesos y el empeoramiento de las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras. Esto afecta directamente a usuari@s y trabajador@s del transporte público y desencadena además una espiral de deterioro: A menor recaudación, peor servicio y así sucesivamente, hasta que su propia inviabilidad en términos económicos lleve a justificar la privatización de parte o la totalidad del servicio.

Prueba de ello es el anuncio hecho por el Consejero de Transportes de la elaboración de una Ley de Competitividad de Transporte en la región de Madrid, que da entrada al sector privado en la gestión y prestación de servicios.

La alternativa que propone *Madrid en Transporte Público* es precisamente la opuesta: priorizar los medios que mejoren la movilidad con un menor consumo energético, un menor coste económico, una mayor equidad social, un menor impacto ambiental y una menor siniestralidad. Es decir, los medios de transporte público colectivos y los no motorizados (marcha a pie y en bicicleta), que pueden ayudar en la consecución de un modelo de ciudad más sostenible ambientalmente y más justo socialmente.

La consecución de un transporte público de calidad debería pasar no sólo por la mejora de sus medios materiales y de su dotación económica, sino también por la adopción de medidas que desincentiven el uso del automóvil privado.

Por eso, *Madrid en Transporte Público* reclama un giro radical en la política de transportes del Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid, basada en las siguientes premisas:

1. La propiedad y la gestión del transporte público colectivo han de ser **totalmente públicos**, para garantizar el derecho a la movilidad de toda la población.

En este sentido, ha de ser **accesible** universalmente, lo que significa que se ha de acondicionar para permitir su

utilización por las personas con diversidad funcional, erradicar los controles racistas, y no discriminar económicamente, estableciendo tarifas sociales.

2. **Modificar y reducir el importe de las tarifas.** En este sentido, se deben ampliar los abonos de transporte existentes en la actualidad, se debe **ampliar el abono joven hasta los 30 años**, y se deben contemplar distintos tipos de tarifas en función de perfiles socioeconómicos diversos, como edad, situación laboral y familiar y lugar de residencia.

3. Crear un **abono de transporte especial** que abarque toda la Comunidad de Madrid **gratuito para desempleados, familias con ingresos inferiores al Salario Mínimo Interprofesional y niños menores de 13 años.**

4. **Recuperar los servicios de transporte** que había antes del 2008 en cuanto al número de vehículos y frecuencias de paso, accesos al metro que se han cerrado, líneas de autobuses suprimidas y horarios reducidos. Asimismo, reclamamos el cumplimiento de los convenios de los trabajadores, el mantenimiento de sus derechos laborales y de las plantillas para garantizar un servicio público de calidad.

5. **Ampliar el transporte público** en horarios (nocturnos) y lugares a los que no llega o es insuficiente, para garantizar la conexión entre poblaciones pequeñas, el acceso a polígones industriales, o a servicios públicos esenciales, como hospitales y centros educativos.

6. En materia económica, se ha de mantener una total **transparencia**, justificando las decisiones que se toman y teniendo en cuenta a los agentes sociales (trabajadores y usuarios). De esta manera se podrá **acabar con el derroche** innecesario (por ejemplo, la publicidad y la televisión de Metro) y adecuar las inversiones que se realicen a cubrir las necesidades de movilidad en base a criterios de eficiencia social, ambiental y económica.

7. Realizar una **auditoría ciudadana** de la deuda contraída por la construcción de infraestructuras y dotación de servicios de transporte en la Comunidad de Madrid, para analizar qué partidas no son legítimas y por tanto no deberían devolverse, por haber atendido exclusivamente a intereses de grandes constructoras, inmobiliarias, partidos políticos u otros agentes privados que no buscaban el beneficio colectivo.

8. Establecer una **política fiscal** para financiar el transporte público colectivo que sea **finalista**: que los ingresos autonómicos y/o municipales obtenidos del automóvil se dediquen a sufragar y mantener un transporte público de calidad.

Madrid en Transporte Público no sólo considera 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.

Con la finalidad de defender el transporte público colectivo, Madrid en Transporte Público hace un llamamiento a la movilización social, incluida la desobediencia civil, para lograr las reivindicaciones mencionadas.

Copyright © Nodo50