

FRACTURA Nº 1

<http://grupodeaxitacionsocial.blogspot.com/> FEBREIRO 2012

O ano 2012 comezou no concello de Vigo cunha suba do 4.27% no prezo do Vitrasa (ademais do 3,8% en taxas e impostos), que nos sitúa como un dos municipios co transporte urbano máis caro.

As/os usuarias/os de Vitrasa temos que pagar 1,22 euros cada vez que empregamos o servizo; 0,84 coa tarxeta verde. Pero a viaxe saémos en realidade aínda máis cara, posto que o prezo real é de **1,25 euros**.

A diferenza entre este valor e o prezo bonificado, dámoslla a Vitrasa a través do Concello de Vigo. **Máis de nove millóns de euros ao ano**¹. Xusto a cantidade na que parece ser que se reducirán as partidas sociais no orzamento de 2012².

O prezo do transporte urbano en Vigo medra case á mesma taxa que o desemprego na cidade.

¹Faro de Vigo, 7 de novembro, 2011. ²Atlántico Diario, 4 de xaneiro, 2012.

UNS TEÑEN MOITO E OUTROS NADA, PERO A MEDIA É A CORRECTA. EL ROTO.

“As compras de automóviles caros crecieron en 2011 un 112%”. Cincodias.com.

Vitrasa

Vitrasa é a empresa **concesionaria do transporte urbano de Vigo dende o ano 1968**.

No ano 2002 Vitrasa únese con Tuzsa e AutoRes, creando o **Grupo Avanza, principal operador nestes momentos, xunto con ALSA, do transporte por estrada no estado español**.

No ano 2006 o grupo Avanza pasou a estar controlado por unha única sociedade, **Doughty Hanson, vinculada ao sector de capital de risco**. Esta sociedade tentou vender Avanza a finais do pasado ano, fracasando finalmente a operación.

Nestes momentos, o grupo controla, ademais do de Vigo e Zaragoza, o transporte urbano doutras 24 cidades, entre elas, Ourense.

Segundo os seus propios datos, o grupo **Avanza xera unha facturación declarada anual duns 400 millóns de euros**, procedendo un 40% do transporte urbano.

En 1994 Vitrasa renova a concesión por 25 anos máis, ata 2019

O transporte urbano en grandes cidades do estado:

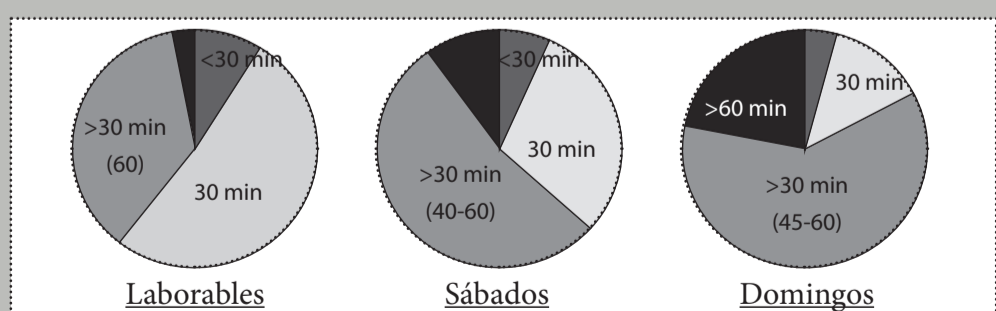
Barcelona: tarxeta T50/30 (50 viaxes en 30 días) **0,74 €/viaxe**. Tempo de transbordo (metro/bus) **1h 15min**. (cunha moi forte suba e recortes no 2012).

Sevilla: tarxeta ordinaria sen trans-

bordo 0,6 €/v, con transbordo **0,72 €**.

Bilbo: ordinario **1,20 €**; creditrans (con transbordo 45min) **0,59 €**. **Frecuencia media 15min** e sistema integrado.

FRECUENCIAS EN VIGO



Das 33 liñas “regulares” que cobren o transporte urbano en Vigo, só tres liñas; C1, C2 e C16 circulan cada 10 e 20 minutos respectivamente. **Na maioría delas a frecuencia de paso é de media hora, e en case a metade delas (fundamentalmente liñas do rural), dunha hora.**

Na fin de semana a situación agrávase, reducíndose considerablemente as frecuencias, desaparecendo algúns dos servizos e sendo habituais as “frecuencias variables”.

En que se investen as subas?:

-mellora no servizo?

É evidente que o número de liñas, frecuencias de paso e cobertura de novas rutas non creceu ao mesmo ritmo exponencial que os prezos.

Especialmente no rural, o servizo é claramente insuficiente.

-aumento de salarios ao persoal?

O Tribunal Superior de Xustiza condenou a Vitrasa a devolver os 300 euros que no 2009 lle retirou da nómina a toda a plantilla. A débeda, coas actualizacións, podería chegar aos 1500€ por traballador/a.

-mellora na atención a/os usuarias/os?

Vendéusenos a instalación das SIAM e o servizo SMBus como unha melloira no servizo de información.

Porén, a mensaxe SMBBus ten un prezo de 15 céntimos máis impostos.

Pola súa banda, **as pantallas SIAM son en realidade un soporte publicitario**, onde a información está supeditada á duración dos anuncios, de xeito que en moitos casos ésta aparece a destempo.

Ademais de non prestar un servizo real, supón un bombardeo de agresivos anuncios visuais e sonoros que se nos obriga a soportar, logo ter pagado un billete. Están estes beneficios extra recollidos no convenio co Concello?, non deberían repercutir no descenso proporcional do billete?

Ademais de non prestar un servizo real, supón un bombardeo de agresivos anuncios visuais e sonoros que se nos obriga a soportar, logo ter pagado un billete. Están estes beneficios extra recollidos no convenio co Concello?, non deberían repercutir no descenso proporcional do billete?

Ademais de non prestar un servizo real, supón un bombardeo de agresivos anuncios visuais e sonoros que se nos obriga a soportar, logo ter pagado un billete. Están estes beneficios extra recollidos no convenio co Concello?, non deberían repercutir no descenso proporcional do billete?

O transporte urbano de Vigo, negocio tamén para un banco??



O servizo de transporte urbano na cidade de Vigo non é só un negocio para a empresa concesionaria, senón que un banco privado, **NovaGalicia** tamén leva a súa parte.

Resulta inaudito que o sistema implantado para acceder aos descontos no transporte pase pola adquisición dunha “tarxeta moedeiro” xestionada por unha entidade bancaria. **Que cada vez que temos que recargar a nosa tarxeta, o teñamos que facer a través da súa rede, xerándolles beneficios.**

Ademais, obrígase a facer a recarga no caixeiro, posto que se eliminou a posibilidade de facelo en oficina, e a maioría deles non aceptan a recarga con efectivo.

Cargar a tarxeta-moedeiro cunha tarxeta dunha entidade diferente a NovaGalicia Banco ten un recargo mínimo de 3 euros.

Iniciativas

Coa suba xeralizada nos transportes, están a aparecer numerosas iniciativas de loita e resistencia en relación á **defensa do acceso a un servizo imprescindible** para as/os habitantes das cidades, especialmente para quen dispoñen de menos recursos.

•“Yo no pago”

Movemento nado en Grecia que propugna **“contra os recortes sociais, insurrección económica”**.

No estado español lévanse convocando dúas accións simbólicas, “colándose” no transporte público.

“Colámonos porque xa nola colaron demasiadas veces; e sempre os mesmos... Os servizos públicos finázanse coas rentas do traballo, pero os salarios non deixan de baixar...”

“Colámonos porque decidimos non seguir pagando a súa crise...”

“As utopías nacen grazas a unha utopía mental que se manifesta na práctica. Comezemos por dicir NON”

• Memetro

Asociación creada para pagar colectivamente as multas que se impoñan ás asociadas que “esquezan” pagar os seus billetes de autobús e metro. (<http://www.memetro.net/sindrome-memetro/>)

• T11/T22

Proposta da Federación de Asociacións Veciñais de Barcelona para que as/os usuarias/os do transporte público compartan as súas tarxetas, podendo aproveitar así ao máximo as posibilidades de transbordos.

•Folgas de usuarias/os

Tamén en Barcelona convocouse o 10 de xaneiro unha folga de usuarias/os do transporte público, recordando a “folga dos tranvías do 51”; 2 semanas de boicot á empresa de tranvía respondendo a unha importante suba de prezo do billete.

Tampouco podemos esquecer outras accións máis lonxanas no tempo, pero moito máis próximas á nosa realidade:

•Conquista de ampliación de liñas

As/os veciñas/os de Coruxo conseguiron no ano 2003 unha mellora no servizo das liñas polo litoral. Logo de infructuosas solicitudes ao concelleiro de turno, ocuparon un autobús para evidenciar a súa protesta. Tres días despois foron recibidos polo concelleiro e implantouse o servizo demandado.

•Loitas polo bono estudiantil

A primeira tarifa reducida implantada en Vigo, o bono estudante, acadouse logo das fortes mobilizacións estudiantís de finais de 1980.

CANDO DESPRAZASE É UNHA NECESIDADE, O ACCESO AO TRANSPORTE É UN DEREITO.