Mientras que en las grandes capitales el coste del transporte público es cada vez más elevado, en el resto del territorio la oferta de transporte público es completamente insuficiente tanto por carretera como por tren. A su vez el coche es inasumible por el alto precio de la gasolina. En este contexto surgen iniciativas personales como BlaBlaCar que se proponen compartir vehículo para ahorrar costes. Lo cual ha levantado protestas entre el gremio de los taxistas que ven amenazada su fuente de ingresos.

El gobierno ya se ha posicionado en contra de estas plataformas, que operan mediante aplicaciones de móvil, cuando éstas tienen ánimo de lucro como Uber. Por el momento BlaBlaCar continuará siendo legal, pero seguramente se colocará en el punto de mira para tratar de restringirlo.

.....

En los últimos días nuestros hogares se han visto asaltados por imágenes televisadas de **sonoras protestas llevadas a cabo por los taxistas** en diversos puntos del país. Se anunciaba que estaban **descontentos por una práctica cada vez más extendida: la de compartir coche** , usando como intermediarios nuestros teléfonos móviles a través de numerosas aplicaciones que han ido surgiendo, al considerar que les quitaban el trabajo. Algunas de estas herramientas son **BlaBlaCar o la más reciente Uber** , detonante de las mediáticas protestas de estas últimas jornadas.

Esta notícia tenía un acompañante de honor: **declaraciones altisonantes de representantes gubernamentales que nos ponían en claro la cuestión legal del asunto** . Compartir un vehículo a motor a través de algunas de estas aplicaciones está prohibido -aseguran- en virtud de la legislación vigente. Apelan a la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT), que estipula sanciones de entre 4.001 y 6.000 euros, y de hasta 18.000 en caso de reiteración, para quienes oferten un **servicio de transporte sin tener la pertinente licencia administrativa** . Delimitar la línea entre compartir coche y ofrecer éste como un transporte, con ánimo de lucro, es difícil en la práctica. Por ello se multiplicaron rápidamente las quejas airadas de jóvenes en internet, que percibían estas disposiciones contra un ataque a sus derechos.

En este escabroso asunto, en realidad, lo que parecen ser posturas enfrentadas **tienen un punto de convergencia**
: los intereses de taxistas y las necesidades de aquellos que usan estas aplicaciones para ahorrar dinero a sus bolsillos saqueados por las circunstancias sociales. Todos viven en un sistema capitalista en fase de crisis estructural, que les condena o bien a salarios de miseria o directamente al paro, haciendo que se cierna sobre todos ellos la brutal amenaza de la pobreza.

Para los jóvenes es especialmente preocupante la cuestión del transporte. Atenazados por un escandaloso 60 % de paro, que sitúa a España como uno de los países que encabezan el ranking de desempleo juvenil en la Unión Europea, **los trabajadores más jóvenes y los estudiantes deben refugiarse o bien en empleos temporales**
, caracterizados por los bajos salarios y las condiciones laborales precarias, o en el amparo de la família.

En ambos casos la situación acostumbra a ser precaria e inestable. Es por ello que **hacer frente a los escandalosos gastos de transporte son un verdadero infierno**
. A día de hoy, un billete sencillo en Madrid cuesta entre 1,5 y 3 euros según el número de estaciones a recorrer; en Barcelona, el precio es de 2,15 €. Cifras similares caracterizan los precios de los transportes urbanos de todas las grandes ciudades del Estado.

Las redes de transporte, sean por carretera o por líneas férreas, se concentran dentro de las ciudades que **tienden a constituirse en megalópolis**. La población de todo el país se apiña cada vez más, en términos proporcionales, en unas pocas urbes de dimensión creciente. Ello es una tendencia ineludible del sistema capitalista, fruto de sus leyes económicas, en virtud de las cuales el capital y la producción -y por lo tanto también la fuerza de trabajo y la distribución- están **cada vez más concentrados**.
Frente a la dispersión feudal y a la planificación socialista, el capitalismo se caracteriza por la masificación y la concentración.

Teniendo en cuenta que **la empresa privada sólo oferta aquellos servicios que le otorgan beneficios** y que los gestores políticos del capital gobiernan y usan los recursos públicos en beneficio de la burguesía, es lógico que en este sistema el transporte se encuentre en estos puntos de masificación. Así, hallamos **z onas metropolitanas geográficamente poco extensas en las que hay redes de transporte público y privado cada vez más caro**
, pero de calidad notablemente superior que en otros lugares; y al mismo tiempo descubrimos **una mayoría del territorio estatal que prácticamente no tiene transportes**

, al menos en comparación con las primeras regiones descritas, y dónde éstos son igualmente caros.

La juventud de extracción obrera y popular se planta, así, ante una encrucijada: los que viven fuera de la urbe, incluso aquellos que se sitúan en sus poblaciones limítrofes, deben hacer frente a **una oferta más que insuficiente de transporte público y privado para desplazarse**. Su única alternativa:
el automóvil y el coste prohibitivo del carburante
que trae asociado. Los que habitan
dentro de las grandes capitales
pueden disponer de una mayor variedad de medios para desplazarse, pero siempre con una condición: que tengan
posibilidad de hacer frente al alza de los precios
.

Es en ese contexto que **surgen iniciativas personales como las aplicaciones de móvil** que estos días tanto debate han ocasionado, fruto de la necesidad individual. Es también en este contexto que aparecen reivindicaciones económicas y parciales de la clase obrera y los sectores populares, también de la juventud, cómo la que sonaba estos últimos años en algunas manifestaciones estudiantiles:
billete gratuito para todos los universitarios
.

A todo ello, los comunistas decimos: el transporte público, gratuito y de calidad sólo será garantizado cuando tengamos el poder en nuestras manos. Mientras rija la ley de la burguesía, imperará la ley del máximo beneficio y el sálvese quién pueda. **Serán inevitables los Uber y BlaBlaCar, también las protestas de taxistas y las reivindicaciones obreras y estudiantiles.**

Domènec Merino *es miembro del Comité de Redacción de Tinta Roja.*

Otros artículos de este autor:

- Cuáles son las tendencias del sistema político burgués tras las elecciones del 25M , 02-06-2014.

- Del espontaneísmo a la organización: orígenes y perspectivas de la lucha en Sants , 29-05-2014.

- La lucha obrera en Mayo del 68: el movimiento estudiantil es ciego sin la dirección del movimiento obrero , 15-05-2014.
- Una aproximación al estudio de las relaciones afectivo-sexuales en el capitalismo , 17-03-2014.

- Un acercamiento al debate sobre el uso de la violencia y la no-violencia en la lucha popular , 30-01-2014.
- Los exámenes y el Plan Bolonia , 16-01-2014.
- Nos obligan a emigrar y encima nos quitan la tarjeta sanitaria , 14-01-2014.
- Sobre la cuestión nacional en Cataluña y la propuesta política de los comunistas , 27-07-2013.