

<p align="center">

O sector sosteñ que o proxecto da Xunta de Galicia dilúe o servizo escolar no regular e deteriora gravemente as condicións laborais

<p align="center">

O plan de transporte condena ao peche ´s; pequenas empresas de autobuses do rural

<p>

<p>

[illegible]

<p>

<p>

[illegible]

<p>

<p>

[illegible]

<p>

<p>

Denuncian que a conselleira deseñou a reestruturación do transporte interurbano pensando unicamente no aforro de custos, sen ter en conta nin a usuarios, nin a empresas, nin aos traballadores

<p>

<p>

Santiago (14-06-17).-“O proxecto, tal e como está deseñado, é catastrófico desde o punto de vista empresarial e desastroso no aspecto puramente funcional”. As tres principais federacións do transporte de viaxeiros en autobús en Galicia, Anetra, Fegabús e Transgacar, que engloban ao 90% das firmas &afectadas polo novo Plan de Transporte Público da Xunta de Galicia, escenificaron hoxe o seu rexeitamento unánime á iniciativa, nunha comparecencia conxunta en Santiago de Compostela na que expuxeron algúns dos principais argumentos das alegacións que interpuxeronas empresas contra o proxecto e anticiparon as graves consecuencias da súa entrada en vigor.</p>

<p>

En primeiro lugar deixaron claro que a crítica situación actual, tendo sobre a mesa a maioría das concesións de li neas interurbanas pola s ua nula rendibilidade,   unicamente responsabilidade da propia Administración. Neste sentido, os representantes empresariais, Alfredo V quez (Anetra), Aurelio Cu ntela (Fegab s) e Carlos García Cumplido (Transgacar), insistiron na responsabilidade da Administración no lanzamento no ano 2009 dun plan de modernización (que esixiu  s empresas anticipar millóns de euros de inversión) finalmente anulado polo Supremo e na s ua pasividade para afrontar desde hai anos, antes incluso de que o alto tribunal convulsionara o sector, a imprescindible reestruturación duns servizos deseñados para o século pasado.

<p>

O novo plan é evidente que foi elaborado a toda presa, sen un estudo pormenorizado e serio da realidade do rural galego e da demanda de viaxeiros, e adoece de importantes erros, ánda que as principais queixas dos empresarios radican na propia filosofáa do documento. Defenden que a Xunta aproveita a obrigatoriedade da reforma unicamente para aforrar cartos e fai completamente inviables moitas zonas, tanto por acompñalas dunha valoración de custos leonina e irreal como por facelas cun volume de vehículos que pecha a porta a todas

as pequenas e medianas compañías familiares galegas.

<p>

Seo obxectivo da Xunta de deixar o sector en mans dalgúna firma multinacional de gran envergadura, das que dominan a actividade en España, as federacións sospeitan que será un dos poucos obxectivos que poida acadar o plan, e coinciden cos sindicatos en que o proxecto provocará a perda dun gran número de postos de traballo e unha precarización das condicións laborais, en especial pola decisión da Xunta de valorar a actividade por horas de conducción salario base e obrigar ás empresas ao uso xeneralizado de contratos a tempo parcial.

<p>

Pero onde entenden os representantes empresariais que a sociedade vai notar máis o deterioro do servizo e no transporte escolar. "Non se trata do TES+BUS _aclararon_, que é o que se está vendendo dende San Caetano e que funciona relativamente ben, non van subir uns poucos pasaxeiros a autobuses escolares. Trátase de aproveitar as liñas regulares para incorporar aos nenos, é dicir, o transporte escolar desaparece nestas rutas (pasa de Educación a Transportes) e os rapaces terán unha reserva de prazas en cada vehículo, pero sen máis beneficios máis aló do acompañante".

<p>

Referíronse, como exemplo do que denominaron unha "perversión dun servizo que funciona correctamente", a situacións de incerteza solución co novo sistema, como que pasa se ao chegar a unha parada non hai alumnado, dado que o bus ten que continuar coa ruta, ou como se resolveron os retrasos que por imponderables do tráfico van xurdir ao percorrer o bus moitos quilómetros que antes, ou como sortean a lexislación nos moitos casos de rapaces que van ter que pasar moito máis dunha hora no autobús, tal e como limita agora a normativa. Lembraron neste sentido que o experimento de levar escolares en autocares de liñas regulares xa se probou hai moitos anos en Galicia e que Educación descartouno polos múltiples problemas que xeraba. E incidiron tamén en que os actuais contratos de transporte escolar están garantidos ata o ano 2020, o que augura unha dura pelexa xudicial coa Xunta por parte das compañías as que se priva agora destes servizos.

<p>

As alegacións das federacións e das propias empresas relacionan ademais múltiples desatinos do proxecto, como fluxos de tráfico orientados en sentido contrario (de vilas a cidades a última hora da tarde e sen servizo pola maná), horarios imposibles, percorridos por estradas que non admiten vehículos grandes cun turismo, servizos a equipamentos que levan anos pechados, desesos de rutas completamente irracionais, colexios sen parada, chegadas a centros educativos con previsión de notables retrasos...

<p>

Por último, os representantes empresariais tamén amosaron a súa estratexa pola escasa presenza do denominado transporte de demanda no proxecto, despois de meses nos que se vendeu que sería a base do novo sistema. "Ten un peso case que residual no plan e xera ademais moitas dúbidas sobre o seu modo de funcionamento", conclúron.