

<p align="center">

O sector sosteñe que o proxecto da Xunta de Galicia dilúe o servizo escolar no regular e deteriora gravemente as condicións laborais</p>

<p align="center">

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

<p>

<p>

Os empresarios coinciden cos sindicatos en que a iniciativa autonómica provocar a perda ou precarización de moitos postos de traballo.

<p>

<p>

Prevê-se reunirse coas Anpas para alertar-lles sobre os riscos do modelo que se leva a cabo na Administración, que leva a desaparición do transporte escolar.

<p>

<p>

Recordan que o experimento de levar escolares en autobuses de liñas regulares xa se probou hai anos en Galicia e foi descartado pola Consellería de Educación polos múltiples problemas que xeraba.

<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 estase desenvolvendo, catástrofe desde o punto de vista empresarial e desastroso no aspecto puramente funcional. As tres principais federacións do transporte de viaxeiros en autobuses 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; iniciativa, nunha comparecencia conxunta en Santiago de Compostela na que expuxeron algúns dos principais argumentos das alegacións que interpuxeron as empresas contra o proxecto e anticiparon as graves consecuencias da súa entrada en vigor.

<p>

En primeiro lugar deixaron claro que a crítica situación actual, tendo sobre a mesa a maioría das concesións de liñas interurbanas pola súa nula rendibilidade, é unicamente responsabilidade da propia Administración. Neste sentido, os representantes empresariais, Alfredo Váquez (Anetra), Aurelio Cuítía (Fegabús) e Carlos García Cumplido (Transgacar), insistiron na responsabilidade da Administración no lanzamento no ano 2009 dun plan de modernización (que esixiu és empresas anticipar millóns de euros de inversión) finalmente anulado polo Supremo e na súa 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>

<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, aínda que as principais queixas dos empresarios radican na propia filosofía do documento. Defenden que a Xunta aproveita a obrigatoriedade da reforma unicamente para aforrar cartos e fai completamente inviables moitas zonas, tanto por acompañalas dunha valoraci&ocute;n 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 alí un proxenitor do neno, 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.