



BLOQUE  
NACIONALISTA  
GALEGO

GRUPO PROVINCIAL  
G-32014003  
bng@depourense.es

Ramiro Rodríguez Suárez, deputado do grupo provincial do BNG na Deputación de Ourense, ao abeiro da Lei da Administración Local de Galiza e demais disposicións concordantes presenta a **MOCIÓN A RESPECTO DO PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ESTRADA DA XUNTA DE GALIZA**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A situación actual do transporte público por estrada é consecuencia da inoperancia e pasividade do goberno do PP na Xunta de Galiza, que primeiro deixou degradar este servizo público e logo, a golpe de sentenza xudicial, puxo en marcha unha reforma parcial, chapuceira e apresurada.

En marzo do ano 2016 o Tribunal Supremo anula as prórrogas das concesións de transporte público aprobadas pola Xunta en febreiro de 2010 de maneira irregular. A razón da anulación foi que a decisión da Xunta ía en contra da normativa europea, que prohibe contratos de concesión de servizos públicos por máis de 10 anos. Naquela altura, comezos de 2010, a Xunta ampliou as concesións por 10 anos desde o remate dos contratos, tanto no caso do transporte escolar como nas liñas de transporte regular.

Era unha situación que se vía vir, mais a Xunta deixou pasar o tempo sen facer nada. O período 2010-2016 foron 6 anos perdidos, nos que houbo a posibilidade de traballar nun plan alternativo. O PP preferiu deixar pasar o tempo e agardar acontecementos.

Coa finalidade de gañar tempo para facer fronte a unha situación que se tiña que ter afrontado moito antes, o goberno de Feixóo pon en marcha o chamado Plan de Transporte Público de Galiza (PTPG), que **en realidade é un Plan de Transporte Público por estrada e non un Plan Integral de Transporte Público.**

Naquela altura, comezos de 2017, deciden desenvolver o Plan en dúas fases: Primeira fase en 2017 coa licitación das concesións ás que renunciaron as empresas, E e outras moitas víronse afectadas, sen renunciar, pola licitación.

Segunda fase en 2019 coa licitación da totalidade das concesións (na que estamos agora).

Para esta primeira fase de parcheo, a Xunta contratou os estudos zonais a empresas consultoras, por unha cantidade de 850.000 euros. Foron varios contratos con varias empresas (6 lotes), que fixeron estudos e propostas por zonas. (Os estudos foron adxudicados a consultoras que non teñen coñecemento da realidade do noso país. O que pode funcionar en Castela León non ten por que dar bo resultado aquí).

Debido á presas (mes de agosto de 2017 como data límite para substituír as concesións renunciadas), o proceso foi precipitado, escurantista e moi pouco participativo.

Na maior parte dos casos, as novas concesións empeoraron os servizos prestados nas anteriores, de maneira que a consellaría autorizou as adxudicatarias a repoñer os anteriores servizos (isto aconteceu sobre todo onde houbo queixas insistentes de concellos e persoas usuarias, con presentación de alegacións e recollida de sinatura, repercusión mediática...).

Unha das novidades dos novos contratos, o transporte a demanda, (en realidade transporte baixo reserva) tivo unha utilización moi baixa porque non se promociona e ademais ten unha utilidade relativa pola necesidade de adaptarse aos horarios e percorridos escolares (nalgúns casos hai que facer 3 ou 4 km para ir a un destino que está a 1 km). Ademais, non se informa da prestación deste servizo fóra do calendario escolar (vacacións de nadal, semana santa, verán), polo que se non hai demanda non se presta.

#### Segunda fase

Ao longo de 2018 a Xunta de Galiza contrata de novo con empresas consultoras a redacción do Plan definitivo, despois do experimento de 2017. En total son contratos por case 2.5 millóns de euros (6 lotes máis un contrato de coordinación) asinados en xullo de 2018. De novo o traballo de campo e o proceso de participación deixa moito que desexar, o que explica o resultado final dos anteproxectos dos contratos de explotación.

Logo de ser aprobado polo Consello Galego de Transportes (sen o voto a favor das asociacións empresariais e dos sindicatos), o consello da Xunta aproba o 29 de novembro de 2018 o Plan de Transporte Público de Galiza (DOG o 17 de xaneiro de 2019)

Neste documento propónse o procedemento para a contratación de 1.500 liñas en dúas fases:

- Unha primeira, con aproximadamente 100 contratos, que se prevé adxudicar antes do verán. É a que estivo a exposición pública ata o 28 de febreiro.
- Unha segunda, co resto dos contratos, que se prevé adxudicar antes de finais de 2019

1. O actual sistema de liñas de transporte regular é consecuencia das políticas da dereita, que foi facendo concesións con criterios clientelares. É un sistema obsoleto, que tiña que ter sido cambiado fai tempo, mais o goberno de Feixoo optou desde 2010 por

ocultar o problema e non facer nada. E desde a sentenza do TS de marzo de 2016 actuou con présas, con escaso diálogo e con falta de transparencia.

2. En lugar de facer un Plan Integral de Transporte Público e de Mobilidade Sostíbel, que inclúa todos os modos de transporte (por estrada, ferrocarril, marítimo onde o haxa ou poida haber, ciclista, peonil...), a Xunta do PP colle o camiño do medio e faille un lifting ao transporte por estrada, un apaño para reducir custos e crear a sensación de que se amplían liñas e servizos unificando transporte escolar e transporte regular.

3. A consellaría de Infraestruturas e Mobilidade asume a competencia do transporte escolar e integra as concesións escolares no transporte regular (transporte integrado ou bus compartido, con reserva de prazas para escolares e posibilidade de utilizar polo público as que quedan libres), creando a ficción de que se amplían liñas, servizos, frecuencias, horarios e paradas. O obxectivo desta operación non é mellorar o servizo senón reducir custos, xa que se emprega o orzamento de 120 millóns de euros do transporte escolar para financiar o bus compartido e as liñas de transporte regular que son deficitarias.

4. Nos novos contratos que saen a licitación non hai un estudo de demanda (por ex con grandes núcleos xeradores de demanda como centros de saúde, parques empresariais, campus universitarios, aeroportos...) senón de que se parte da realidade preexistente, con liñas e servizos que moitas veces están obsoletas.

5. Non hai un estudo serio sobre o transporte urbano e metropolitano, e sobre a necesidade de integrar as relacións e as conexións entre estes dous espazos. Dáse por boa a situación preexistente, unicamente se aplican solucións de abaratamento do prezo mais non a mellora do servizo (modificación de liñas, frecuencias, horarios...).

6. Para as zonas rurais contéplase o transporte baixo demanda mais a única solución que se achega é o uso das prazas libres nas antigas liñas de transporte escolar agora integradas. Realmente é un servizo baixo reserva, non propiamente un sistema de transporte a demanda. Ademais, a falta de información fai que esta forma reduccionista de transporte baixo reserva teña un nivel de uso moi baixo. Prevese que o transporte á demanda poida ser prestado por taxis, mais non se avanza nada nesta proposta.

7. Os anteproxectos de novos contratos (proxectos de explotación) que saíron a exposición pública son unha trapallada xa que adoecen de falta de información e teñen numerosos erros, a partida orzamentada para o persoal, a cal en practicamente ningún lote cubre os salarios mínimos, ou en distintos lotes exactamente iguais en número de autobuses, condutores e acompañantes hai diferencias realmente abismais, cuestión moi grave se temos en conta que foron elaborados por empresas consultoras que cobraron máis de 2,4 millóns de euros. Parece un traballo amateur feito desde o gabinete co google maps. -

- Non hai unha verdadeira reordenación dos servizos: manteñen liñas obsoletas que non teñen sentido e non crean novas liñas que poderían ter demanda.

- Prevén percorridos inviábeis (por onde non pasa o bus, ou os horarios a horas intempestivas sin sentido ningún no transporte á demanda)

- Teñen numerosos erros nos nomes dos lugares e na identificación das paradas.
- Liñas do mesmo concello aparecen en tres contratos diferentes.
- Propostas tarifarias discriminatorias.
- Carecen de datos para avaliar os custos de explotación do servizo...

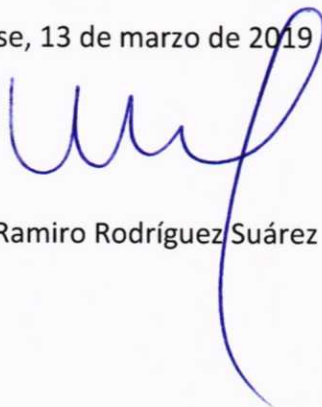
Por todo o anterior SOLICITAMOS a adopción por parte do Pleno do concello do seguinte

### **ACORDO**

1.- Instar á Xunta de Galiza a:

- a.- Que elabore un Plan Integral de Transporte e Mobilidade Sostíbel a partir dun amplo proceso de diálogo e participación social e institucional, cousa que non ten acontecido
- b.- Reordenación do transporte público por estrada a partir de necesidades e estudo de demanda, con alternativas diferenciadas e complementarias para as áreas urbanas, metropolitanas e rurais;
- c.- Defensa dos postos de traballo e do tecido empresarial do país fronte ás grandes multinacionais do sector.

Ourense, 13 de marzo de 2019



asdo.: Ramiro Rodríguez Suárez

**SR. PRESIDENTE DA DEPUTACIÓN PROVINCIAL DE OURENSE**