



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 para o seu debate e se procede posterior aprobación, a seguinte **MOCIÓN SOBRE O PLAN DE TRANSPORTE DA XUNTA DE GALIZA**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En marzo do ano 2016 o TS anulaba as concesións de transporte público aprobadas pola Xunta en 2010. A razón da anulación foi que a decisión da Xunta ía en contra da normativa europea, que prohibe contratos de concesión 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. Foron 6 anos perdidos, nos que houbo a posibilidade de traballar nun plan alternativo. O PP preferiu deixar pasar o tempo e agardar acontecementos.

Como consecuencia da sentenza chegaron as présas, as improvisacións:

- En xullo de 2016 o Goberno galego aproba a lei de medidas urxentes para a actualización do sistema de transporte público de Galiza (Lei 10/2016). En virtude desta lei, as empresas renunciaron a aproximadamente o 50% dos contratos de transporte público: de 143, renunciaron 77. O maior número de renuncias producíronse en Lugo e en Ourense.

Lugo: 24 renuncias dun total de 34 contratos, o 73% (48 de 76 liñas, o 63%).

Ourense: 24 renuncias dun total de 26 concesións, o 92% (48 de 76 liñas, o 81%).

A Coruña: 14 de 46 (122 de 246 liñas, o 50%).

Pontevedra: 15 de 38 liñas, o 39% (129 de 309 liñas, o 42%).

No conxunto de Galiza, 578 liñas renunciadas dun total de 817 (o 71%).

- En marzo de 2017, vía lei de acompañamento dos orzamentos, aprobáronse as normas

para a Ordenación do sistema de transporte público regular de viaxeiros. De novo a improvisación, pola que se refixo e completou a lei que só levaba 6 meses en vigor. Esta norma aprobada vía lei de orzamentos tiña dous obxectivos:

a) regular o procedemento de contratación das concesións ás que houbo renuncias, para que poidan estar adxudicadas antes de agosto de 2017, establecendo un procedemento negociado e a posibilidade de adxudicación directa se é necesario. Tamén a posibilidade de modificar unilateralmente contratos en vigor, para adaptalos a novas circunstancias. Neste caso, a administración ten que indemnizar á concesionaria.

b) Darlle cobertura á integración do transporte escolar e ao transporte regular de liñas concesionadas. Isto posibilita en teoría a ampliación de percorridos e horarios das liñas do transporte escolar, unha situación que non é nova pois xa se viña dando en zonas rurais (tes+bus).

Tamén se inclúe a idea de desenvolver experiencias piloto de transporte a demanda.

Coa finalidade de gañar tempo para facer fronte a unha situación que se tiña que ter afrontado moito antes, o goberno de Feijoo está a desenvolver o Plan de Transporte Público de Galiza (PTPG).

En realidade neses momentos está nunha primeira fase de parcheo, de provisionalidade, de experimentación. 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, 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 ás presas (mes de agosto como data límite para substituír as concesións renunciadas)*, o proceso foi precipitado, escurantista e moi pouco participativo.

Estamos ante un tema de grande transcendencia que se está xestionando desde a Xunta do PP con unha absoluta falta de información. As présas e a precipitación non permitiron levar a cabo un proceso transparente e participativo.

Os concellos non tiveron coñecemento da proposta final, que foi comunicada a través da

prensa e do DOG. O lóxico sería que puidesen formular alegacións e achegas antes da

presentación pública. Non se consultaron representantes de asociacións veciñais, de persoas consumidoras, ANPAS, etc. Non se presentou a proposta ás organizacións sindicais e ás asociacións de empresas do sector do transporte.

O proxecto non foi presentado polo goberno no Parlamento. As veces que se debateu foi por iniciativa do BNG e doutros grupos da oposición. **Os cambios no sistema de transporte público xeran preocupación e alarma en moitos sectores implicados:**

- Empresas do sector, maioritariamente pequenas e medianas empresas con implantación en vilas e zonas rurais e do interior

- Traballadores e traballadoras do sector, unhas 5.000 persoas que van ver modificadas drásticamente as súas condicións laborais e salariais, ademais da perda de postos de traballo

- Comunidade escolar, polos cambios no transporte escolar

- Concellos

- Asociacións veciñais, e de persoas consumidoras

Os cambios no sistema de transporte van ter un forte impacto no tecido económico e no emprego. Terán como consecuencia un forte proceso de concentración no sector, que vai favorecer as grandes empresas, sobre todos foráneas. Cómpre ter en conta que no último ano ARRIVA, que pertence á multinacional alemá DEUTSCHE BAHN (300.000 persoas empregadas, 38.000 millóns de facturación), mercou tres empresas galegas.

Ademais, as condicións económicas dos novos contratos van supoñer o empeoramento das condicións laborais e salariais, e a perda duns 1.000 postos de traballo.

O actual sistema de liñas é consecuencia das políticas da dereita que foron 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 e precipitación.

O BNG considera o transporte público por estrada como un servizo fundamental para a mobilidade en amplas zonas do país. Neste sentido, o novo Plan de Transporte Público debe ser obxecto dun amplo proceso de debate, participación e acordo institucional e social.

Por todo o anterior, o grupo provincial do BNG, propón ao Pleno da corporación a aprobación do seguinte

ACORDO

Instar á Xunta de Galiza,

a) A creación dunha mesa de diálogo e participación institucional coa implicación da administración autonómica, as deputacións provinciais e os concellos.

b) A creación dunha mesa de diálogo e participación social na que teñan cabida cando menos

- As organizacións sindicais representativas de traballadores e traballadoras do sector

- As asociacións representativas das empresas do sector
- As entidades representativas das asociacións veciñais e de consumo
- As ANPAS e outras entidades representativas da comunidade escolar

c) A aprobación polo parlamento da proposta de Plan de Transporte Público, unha vez sometido a un amplo proceso de debate e participación social e institucional.

d) **a paralización da chamada primeira fase do Plan e a suspensión da tramitación** dos corenta e dous anteproxectos de explotación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada

.

Ourense, 14 de xuño de 2017

Asdo: Ramiro Rodríguez Suárez

PRESIDENTE DA DEPUTACIÓN PROVINCIAL

