



**REXISTRO XERAL DA XUNTA DE GALICIA**  
REXISTRO XERAL  
SANTIAGO DE COMPOSTELA

Data 03/03/2014 14:02:08

Asunto: remisión escrito.

**SAÍDA 20455 / RX 138902**



Achégolle o escrito do secretario xeral técnico desta consellería, contestando o escrito remitido por vostedes de data 26 de febreiro (entrada número 26551/RX148707 do Rexistro Xeral da Xunta de Galicia en Santiago de Compostela de data 26/02/2014), sobre a xestión do servizo de transporte escolar no curso 2013-2014.

Santiago de Compostela, 3 de marzo de 2014.

O xefe do Servizo de Xestión do Transporte Escolar



Ramón Vaamonde Porto



Nas diversas reunións mantidas cos representantes da ANPA do CEP de Ventín, o equipo directivo deste centro e técnicos da Consellería, celebradas o 2 de outubro e 8 de novembro de 2013 e o 13 e 21 de febreiro do ano en curso nesta secretaría xeral, se lles deu cumprida información sobre os requisitos esixidos pola normativa vixente para autorizar o cambio de xornada no centro educativo, e púxose de manifesto a viabilidade do pase á xornada continuada da única proposta que obraba na Consellería, quen non era outra que a solicitada para o pasado curso 2013-2014 que non foi aprobada por non gozar da maioría suficiente do censo de nais, pais ou titores legais dos alumnos.

Solicítase desde a ANPA, resposta ao seu escrito contendo tres propostas de horarios relacionados co pase á xornada continuada sobre os que se pide opinión a esta SXT, se ben non constitúe unha proposta formal de autorización de xornada continuada, que, por outra parte, debe presentarse ante o Xefe Territorial de A Coruña.

A resposta sobre a viabilidade no ámbito dos recursos educativos complementarios, de cada unha das propostas formuladas require dunha análise dobre, que constate tanto a súa viabilidade técnica, como a súa viabilidade económica.

A **viabilidade técnica** consiste en verificar que o traslado dos escolares nas condicións de capacidade e horario requiridas é factible nos contratos actuais, é dicir que se garanta o transporte escolar dos alumnos que comparten o mesmo autobús para acudir aos seus centros educativos (situación que neste caso afecta aos contratos 99CO1007, 99CO1008 e 99CO2003 que ademais de transportar aos alumnos do **CEP de Ventín**, trasladan igualmente aos alumnos do **IES de Cacheiras**, o contrato 99CO5009 que ademais traslada aos alumnos do **IES do Milladoiro**, e o contrato 99CO7706 que traslada tamén a alumnos da **EEI do Milladoiro**)

A **viabilidade económica**, obviando o estudo sobre o comedor escolar xa que se trata dun comedor xestionado directamente polo Concello, se centrará exclusivamente no transporte escolar e consiste en verificar que non se produce un aumento de custo para a Consellería.

Esta análise económica ten como parámetros esenciais os seguintes:

En primeiro lugar, no suposto en que non se irroguen prexuízos, directos ou indirectos, ao contratista como consecuencia do pase á xornada continuada, e por tanto, ao non experimentar diminución da facturación (custe directo) nin aumento de custes como consecuencia de impedir a realización doutros servizos empresariais que viñera realizando e o novo cambio horario impida a súa realización (custes indirectos), non existe causa obxectiva de indemnización e por tanto non se aplica a cada contrato a indemnización prevista nos pregos que rexen a contratación.

En segundo lugar, no suposto en que se irroguen prexuízos, directos ou indirectos, ao contratista como consecuencia do pase á xornada continuada, a Consellería deberá compensar á empresa en cada contrato afectado coa indemnización prevista nos pregos.

Neste segundo suposto, a viabilidade económica pasaría por compensar o incremento nos prezos dos contratos de transporte resultante de aplicarlles a indemnización prevista, coa diminución producida, ben pola eliminación dos servizos de mediodía ou ben por unha estruturación zonal do transporte escolar ao efecto que teña en conta o transporte escolar dos centros afectados, sempre que non comporte necesidade de alterar os horarios dos centros escolares implicados, tanto a EEI coma os 2 IES.



En consecuencia, a determinación do carácter favorable ou desfavorable do informe de recursos educativos complementarios, virá determinado, polo súa viabilidade técnica e pola súa viabilidade económica, concretada no informe favorable do Servizo de Recursos Educativos Complementarios da Xefatura Territorial que corresponda cando a modificación horaria proposta polo centro non supoña incremento de custo do transporte escolar..

Pasamos agora a analizar as tres propostas formuladas pola ANPA:

#### **PRIMEIRA PROPOSTA:**

Horario

09:00 a 14:00 Saída antes do comedor  
16:30 Saída despois do comedor

- **Viabilidade Técnica**

Esta primeira proposta carece de viabilidade técnica ao impedir a combinación da entrada cos 2 IES e a EEI, igualmente imposibilita a combinación da saída de antes do comedor cos 2 IES e a EEI e finalmente non permite a combinación da saída despois do comedor nas tardes dos martes cos 2 IES.

Ao carecer de viabilidade técnica o sentido do informe de recursos educativos complementarios sería desfavorable

#### **SEGUNDA PROPOSTA:**

Horario

09:20 a 14:20 Saída antes do comedor (5 liñas)  
16:10 Saída despois do comedor (6 liñas)

- **Viabilidade Técnica**

Esta segunda proposta carece de viabilidade técnica ao impedir a combinación da saída de antes do comedor cos 2 IES, igualmente imposibilita a combinación da saída despois do comedor nas tardes dos martes cos 2 IES.

Ao carecer de viabilidade técnica o sentido do informe de recursos educativos complementarios sería desfavorable

#### **TERCEIRA PROPOSTA:**

Horario

09:20 a 14:20 Saída antes do comedor  
15:50 (Lu, Mi, Xo, Ve) Saída despois do comedor  
15:40 (Ma) Saída despois do comedor.

E que o servizo de saída antes do comedor se realice con 5 vehículos

- **Viabilidade Técnica**

Partindo da premisa imprescindible de que os vehículos que farían o servizo de saída antes do comedor se correspondan cos contratos sinxelos 99CO0007, 0010, 5008, 7403 e 7501 para non comprometer as combinacións existentes cos 2 IES e a EEI, se chega á conclusión de que é unha opción factible tecnicamente xa que non é incompatible coas combinacións existentes, reiterando a necesidade de que os





5 vehículos que propoñen se refiran exclusivamente aos contratos sinxelos.

Constatada a viabilidade técnica baixo esas condicións compre constatar a súa viabilidade económica, isto é, que non xere custe para a Administración.

- **Viabilidade Económica.**

Para a súa análise compre realizar as seguintes operacións económicas:

**Eliminación dos servizos de mediodía de todos os contratos (10):**

Trala eliminación dos servizos de mediodía dos 5 contratos combinados e os 5 contratos sinxelos, obteríase un aforro inicial. Este aforro se vería reducido na contía derivada da contratación necesaria para garantir os servizos de saída antes do comedor nos 5 contratos. Como consecuencia dese aforro final para a Consellería isto suporía unha diminución da facturación da empresa, é por tanto un custe directo polo que en aplicación do previstos nos Pregos que rexen esta contratación (procedementos negociados de 1999 e 2010) e que foron prorrogados en virtude da Lei 5/2009, do 26 de novembro, de medidas urxentes para a modernización do sector do transporte público de Galicia, en vigor dende o pasado 30 de novembro do 2009 (Diario Oficial de Galicia núm. 234, do 30/11/2009), habería que indemnizar coa contía prevista para estes supostos en cada contrato e provocaría que, atendendo a Orde de 29 de maio de 2008 pola que se establece o procedemento para a implantación da xornada lectiva en sesión única de mañá ou mixta nas escolas de educación infantil, colexios de educación infantil e primaria, colexios rurais agrupados, centros públicos integrados, centros de educación especial e centros privados concertados (Diario Oficial de Galicia núm. 109, do 06/06/2008), o sentido do informe de recursos educativos complementarios fose desfavorable.

Por todo o exposto se reitera a proposta formulada á dirección do centro educativo o día 25 de febreiro de 2014.

En Santiago de Compostela, 3 de marzo de 2014.

O xefe do servizo de xestión do transporte escolar

  
Ramón Vaamonde Porto



VºBº

O secretario xeral técnico

  
Jesús Citavén Barcala

